

**ESCOLA DE GUERRA NAVAL**

**CMG ROGÉRIO SALLES RODRIGUES DA SILVA**

**TERRORISMO MARÍTIMO E PIRATARIA, DESAFIOS PARA A SEGURANÇA  
MARÍTIMA AO ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO**

Rio de Janeiro

2020

CMG Rogério Salles Rodrigues da Silva

**TERRORISMO MARÍTIMO E PIRATARIA, DESAFIOS PARA A SEGURANÇA  
MARÍTIMA AO ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO**

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) Luis Fernando Nogueira Pompeu.

Rio de Janeiro

2020

“Nunca recuem. Nunca se esgotem. Nunca se desesperem”.  
Sir Winston Churchill

## RESUMO

O presente trabalho é uma análise sobre o terrorismo, terrorismo marítimo e pirataria, com o objetivo de determinar e analisar fatores que possam aumentar a percepção de segurança no Brasil e no seu entorno estratégico. Para tal, foram analisados fatos históricos e definições sobre os delitos e a legislação vigente, assim como a percepção e análise das áreas de responsabilidade e jurisdição, convenções, protocolos e documentos nacionais. Fez-se necessário o entendimento do conceito de Consciência Situacional Marítima, suas características, objetivos e definições no mundo e no país, além de sua ligação a objetivos nacionais. Realizou-se a análise das estatísticas dos incidentes e suas ocorrências, baseadas nos relatórios gerados pelas principais entidades internacionais. Foi realizado, também, o estudo dos principais mecanismos e ferramentas de cooperação no combate aos ilícitos, examinando-se fatores contribuintes para o sucesso alcançado. Finalmente, foi efetuada a análise dos órgãos responsáveis pelo combate e prevenção no Brasil, além de formas otimizar a prevenção e repressão. A metodologia utilizada foi a descritiva, com abordagens qualitativa e quantitativa, por meio da análise de documentação, estatísticas e dados relacionados ao tema. Como resultado, observou-se que o aumento da sensação de segurança no entorno estratégico nacional, como descrito na Política de Defesa Nacional, passa pelo entendimento e combate aos fatores que levam à pirataria e ao terrorismo marítimo, como também pela implementação de uma plena Consciência Situacional Marítima, construída por meio de sistemas de informações e de auxílio à tomada de decisão adequados, além da franca cooperação internacional e interagências.

**Palavras-Chave:** Terrorismo. Terrorismo marítimo. Pirataria. Consciência Situacional Marítima.

## ABSTRACT

The present work is an analysis on terrorism, maritime terrorism and piracy, with the objective of determining and analyzing factors that can increase the perception of security in Brazil and in its strategic environment. To this end, we sought to analyze historical facts and definitions about the crimes and the current legislation, as well as the perception and analysis of the areas of responsibility and jurisdiction, conventions, protocols and national documents. It was necessary to understand the concept of Maritime Situational Awareness, its characteristics, objectives and definitions in the world and in the country, in addition to its connection to national objectives. We sought to carry out the analysis of the statistics of incidents and their occurrences, based on the reports generated by the main international entities. A study was also carried out of the main mechanisms and tools for cooperation in combating illicit acts, examining factors that contribute to the success achieved. Finally, there was an analysis of the agencies responsible for fighting and prevention in Brazil, in addition to ways to optimize prevention and repression. The methodology used was descriptive, with qualitative and quantitative approaches, with the analysis of documentation, statistics and data related to the theme being carried out. As a result, it was observed that the increased feeling of security in the national strategic environment, as described in the National Defense Policy, involves understanding and combating the factors that lead to piracy and maritime terrorism, as well as the implementation of full awareness Situational Maritime, built by means of information systems and adequate decision-making aid, in addition to frank international cooperation and interagency.

**Keywords:** Terrorism. Maritime terrorism. Piracy. Maritime Situational Awareness.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Índice de Segurança Marítima 2019 da <i>Stable Seas</i> na apresentação “visão geral”.....	40
Figura 2 -	Índice de segurança marítima da <i>Stable Seas</i> na apresentação “pirataria”.....	41
Gráfico 1 -	Incidentes de terrorismo marítimo 1970-2018.....	57
Gráfico 2 -	Incidentes de terrorismo marítimo 1970-2018 por região.....	58
Gráfico 3 -	Terrorismo marítimo no entorno estratégico brasileiro 1970-2018.....	59
Figura 3 -	Localização dos incidentes ocorridos ao longo de 2019, sendo os em vermelho ocorridos de fato e em os branco, as tentativas.....	63
Figura 4 -	Representação ilustrativa dos incidentes ocorridos ao longo de 2019.....	66
Gráfico 4 -	Número de incidentes entre 2015 e 2019 por região de ocorrência e representação percentual em gráfico tipo pizza do índice de sucesso em ataques ocorridos no ano de 2019.....	119
Gráfico 5 -	Distribuição dos 162 incidentes de 2019 por tipo e região.....	119
Gráfico 6 -	Condição de movimento da embarcação por região por ocasião dos 134 ataques com sucesso e sequestro de navio de 2019.....	120
Gráfico 7 -	Estados/região com portos ou fundeadouros com três ou mais ocorrências e sua representação tipo pizza por regiões - 2019.....	120
Gráfico 8 -	Registro do número de ocorrências por continente e subregiões entre 2015 e 2019. Totais 2015 – 246; 2016 – 191; 2017 – 180; 2018 – 201; e 2019 – 162.....	121
Gráfico 9 -	Tipos de violência aos quais foram expostos os 210 marítimos nas ocorrências reportadas em 2019.....	121
Gráfico 10 -	Navios atacados no período de 2015 a 2019 por tipo.....	122

Gráfico 11 - Número de ocorrência de incidentes no período de 2015 a 2019.....	123
Gráfico 12 - Número de incidentes por tipo em 2018.....	123
Gráfico 13 - Número de marítimos afetados por tipo de incidente em 2018.....	124
Gráfico 14 - Localização dos ataques em 2018.....	124
Gráfico 15 - Número de navios atacados por tipo em 2018.....	124

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 -	Notas dos Estados em 2019, em uma escala até 100, nos nove quesitos de avaliação, sendo a coluna “visão geral” a nota média.....	41
Tabela 2 -	Taxonomia de cidades selvagens.....	46
Tabela 3 -	Análise regional dos reportes de pirataria e roubo armado contra navios entre 2015 e 2019.....	117
Tabela 4 -	Análise regional dos reportes de pirataria e roubo armado contra navios em 2019.....	118



## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

- ABIN - Agência Brasileira de Inteligência
- AFRICOM - *United States Africa Command* - Comando correspondente à África dos EUA
- AIS - Sistema de Identificação Automática
- AJB - Águas Jurisdicionais Brasileiras
- ASEAN - *Association of Southeast Asian Nations* – associação das nações do sudeste asiático
- ASG - *Abu Sayyaf Group* – grupo do *Abu Sayyaf*
- CCJC - Comissão de Constituição Justiça e Cidadania
- CDM - Consciência do Domínio Marítimo
- CF - Constituição Federal
- CISAC - *Center for International Security and Cooperation* - Centro Internacional de Segurança e Cooperação
- CISMAR - Centro Integrado de Segurança Marítima
- CML - *Concerned Militant Leaders* – líderes militantes preocupados
- CNUDM - Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar
- COMCONTRAM - Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
- CS - Cidades Selvagens
- CSM - Consciência Situacional Marítima
- CTF - *Combined Task Force* - Força Tarefa Combinada
- CUSNC - *Commander, U.S. Naval Forces Central Command* - Comandante das Forças dos EUA no Comando do Oriente Médio
- DMN - Doutrina Militar Naval
- DPF - Departamento de Polícia Federal
- EB - Exército Brasileiro
- EMA - Estado Maior da Armada
- END - Estratégia Nacional de Defesa
- EU - União Europeia
- EU NAVFOR - *European Union Naval Force ATALANTA* – Força naval da União Europeia ATALANTA

EUA - Estados Unidos da América

FAB - Força Aérea Brasileira

FAO - *United Nations Food and Agriculture Organization* - Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura

FBI - *Federal Bureau of Investigations* – Escritório de Investigações Federais

FFAA - Forças Armadas

GISIS - *Global Integrated Shipping Information System* - Sistema Integrado de Informações de Navios

GLO - Garantia da Lei e da Ordem

GSI/PR - Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República

GSR - *Global Security Review* – Revisão Global de Segurança

GTD - *Global Terrorism Database* – Base de dados de terrorismo global

IBP - Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis

ICC - *International Chamber of Commerce* - Câmara Internacional do Comércio

IMB - *International Maritime Bureau* - Escritório Marítimo Internacional

IMO - *International Maritime Organization* - Organização Marítima Internacional

ISC - *Information Sharing Centre* - Centro de Compartilhamento de Informações

LC - Lei Complementar

LLAR - *Low-Level Armed Robbery* - roubo armado nível baixo

LRIT - Sistema de Identificação e Acompanhamento de Navios a Longa Distância

MB - Marinha do Brasil

MCHJ - *Major Criminal Hijack* - crime de grande proporção e sequestro

MDIC - Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços

MEND - *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* - movimento de emancipação do delta do Niger

MINFRA - Ministério da Infraestrutura

MIO - *Maritime Interdiction Operations* – Operações de Interdição Marítima

MLAAR - *Medium-Level Armed Assault and Robbery* - Roubo Armado e Assalto Nível Médio

MSCHOA - *Martime Security Centre - Horn of Africa* – Centro de Segurança Marítima - Chifre da África

MSI - *Maritime Security Index* - Índice de Segurança Marítima

MSO - *Maritime Security Operations* - Operações de Segurança Marítima

MT - Mar Territorial

NATO - *North Atlantic Treaty Organization* - Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)

NEPOM - Núcleo Especial de Polícia Marítima

NM - Navio Mercante

OEF - *One Earth Future* - Um só Mundo Futuro

OLP - Organização para Libertação da Palestina

ONU - Organização das Nações Unidas

OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte

PATNAV - Patrulha Naval

PC - Plataforma continental

PF - Polícia Federal

PND - Política Nacional de Defesa

PRC - *Piracy Reporting Centre* - Centro de Reporte de Pirataria

PREPS - Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite

ReCAAP - *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* - acordo de cooperação regional no combate à pirataria e roubo armado contra navios na Ásia

RMG - *Royal Museums Greenwich* - Museus Reais de Greenwich

RPG - *Rocket Propelled Grenade* - Granada Propulsionada por Foguete

SisGAAz - Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul

SisNC<sup>2</sup> - Sistema Naval de Comando e Controle

SISTRAM - Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo

SS - *Stable Seas* - Mares Estáveis

START - *National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism* - Consórcio nacional para o estudo do terrorismo e respostas contra o terrorismo

SUA - *Suppression of Unlawful Acts* - supressão de atos ilícitos

TEPT - Transtorno de Estresse Pós-Traumático

TREC - *Terror Research and Analysis Consortium* - consórcio de pesquisa e análise do terrorismo

T-RMN - *Trans-Regional Maritime Network* - rede marítima transnacional

- UNCTAD - *United Nations Conference on Trade and Development* - Conferência de Comércio e Desenvolvimento das Nações Unidas
- UNODC- *United Nations Office on Drugs and Crime* - Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime
- UNSCR - *United Nations Security Council Resolutions* - Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas
- USN - *United States Navy* - Marinha dos EUA
- VANT - Veículos Aéreos Não Tripulados
- VBSS - *Visit, Board, Search and Seizure* - visita, aborda, revista e apreende
- VPD - *Vessel Protection Detachment* - Destacamento de Proteção de Navio (VPD)
- WEF - *World Economic Forum* - Fórum Econômico Mundial
- WTO - *World Trade Organization* - Organização Mundial do Comércio
- ZC - Zona Contígua
- ZC - Zona Contígua
- ZEE - Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>13</b>
<b>2</b>	<b>HISTÓRICO E DEFINIÇÕES.....</b>	<b>17</b>
2.1	Terrorismo.....	17
2.1.1	<i>The Four Waves of Modern Terrorism.....</i>	17
2.1.2	<i>The Four Horsemen of Terrorism: It's Not Waves, It's Strains.....</i>	19
2.2	Terrorismo marítimo.....	24
2.3	Pirataria.....	29
2.3.1	<i>Maritime Security Index (MSI) – 2019.....</i>	39
2.4	Afinidades entre os delitos.....	42
<b>3</b>	<b>ÁREAS DE RESPONSABILIDADE E JURISDIÇÃO.....</b>	<b>49</b>
<b>4</b>	<b>CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA.....</b>	<b>52</b>
<b>5</b>	<b>TERRORISMO MARÍTIMO E PIRATARIA NO MUNDO.....</b>	<b>57</b>
5.1	Terrorismo marítimo.....	57
5.2	Pirataria e roubo armado.....	61
5.2.1	Módulo de Pirataria e Roubo Armado do GISIS IMO.....	63
5.2.2	<i>ICC-IMB Piracy and Armed Robbery against ships 2019.....</i>	65
5.2.3	<i>State of Piracy - Assessing The Human Cost 2018.....</i>	68
<b>6</b>	<b>COOPERAÇÃO NO COMBATE AO TERRORISMO MARÍTIMO E PIRATARIA.....</b>	<b>72</b>
<b>7</b>	<b>ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS NO BRASIL.....</b>	<b>82</b>
<b>8</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>87</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>94</b>
	<b>APÊNDICE A - <i>The Four Waves of Modern Terrorism e The Four Horsemen of Terrorism: It's Not Waves, It's trains.....</i></b>	<b>99</b>
	<b>APÊNDICE B - Dados extraídos e baseados no site IMO GISIS <i>Piracy and Armed Robbery.....</i></b>	<b>118</b>
	<b>APÊNDICE C - Dados baseados no site ICC-IMB <i>Piracy and Armed Robbery against ships 2019.....</i></b>	<b>120</b>
	<b>APÊNDICE D - Dados baseados nos reportes <i>State of Piracy - Assessing The Human Cost – Stable Seas 2018.....</i></b>	<b>124</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A água cobre cerca de 71% da superfície terrestre,<sup>1</sup> representando 362.171.000 km<sup>2</sup>. Destes, cerca de 96% são de água salgada e estão contidos nos mares e vastos oceanos que, apesar dos avanços tecnológicos, ainda representam um ambiente isolado e de relativa vulnerabilidade para a navegação, em razão de dificuldade de se exercer a total Consciência Situacional Marítima (CSM)<sup>2</sup> muito além de nossas águas.

Segundo a *Review of Maritime Transport* da *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD),<sup>3</sup> em 2019, cerca de 90% do comércio mundial foi realizado pelo modal marítimo, por meio de 95.402 navios registrados e com capacidade de transportar mais de 1,98 bilhões de toneladas de peso morto.<sup>4</sup> Só em containers foram transportados mais de 793,26 milhões de TEU.<sup>5</sup> Ainda em 2019, houve o crescimento de 2,3% do comércio mundial e há a expectativa de crescimento de mais 3,4% no período compreendido entre 2019 e 2024. Em 2017, houve um aumento de 17,1% no comércio realizado em containers, um incremento de 6,5% em relação ao período anterior. O avanço da construção naval, do armazenamento e transporte de carga permitem, hoje, que um porta-container carregue entre 20.000 e 22.000 TEU, sendo a média 15.000 TEU.

De acordo com a *World Trade Statistical Review 2019*,<sup>6</sup> da *World Trade Organization*,<sup>7</sup> US\$ 19,67 trilhões foram comercializados no mundo, entre importações e exportações, em 2018. Destes, como mencionado no parágrafo anterior, 90% são pelo modal marítimo, ou seja, US\$ 17,7 trilhões.

---

<sup>1</sup> Retirado do site do USGS, disponível em: <[https://www.usgs.gov/special-topic/water-science-school/science/how-much-water-there-earth?qt-science\\_center\\_objects=0#qt-science\\_center\\_objects](https://www.usgs.gov/special-topic/water-science-school/science/how-much-water-there-earth?qt-science_center_objects=0#qt-science_center_objects)>. Acesso em: 22 fev. 2020.

<sup>2</sup> Este assunto será abordado ao longo do trabalho.

<sup>3</sup> Revisão do Transporte Marítimo da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento. Retirado do site UNCTAD, disponível em: <[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf)>. Acesso em: 27 mar. 2020.

<sup>4</sup> *Dead-weight tons* – é soma de todos os pesos variáveis que um navio é capaz de embarcar em segurança. É constituído pelo somatório dos pesos do combustível, água, mantimentos, consumíveis, tripulantes, passageiros, bagagens e carga embarcados.

<sup>5</sup> TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*) representa a capacidade de carga de um container marítimo normal, de 20 pés de comprimento.

<sup>6</sup> Análise estatística do comércio mundial. (Tradução do autor). Retirado do site da WTO, disponível em: <[https://www.wto.org/english/res\\_e/statis\\_e/wts2019\\_e/wts2019chapter02\\_e.pdf](https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/wts2019_e/wts2019chapter02_e.pdf)>. Acesso em: 07 abr. 2020.

<sup>7</sup> Organização Mundial do Comércio. (Tradução do autor).

No Brasil, em 2019, segundo o Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC),<sup>8</sup> a balança comercial brasileira movimentou cerca de US\$ 402,7 bilhões (FOB)<sup>9</sup> entre exportações e importações. Destes, segundo a Marinha do Brasil (MB), 95% correspondem ao transportado por rotas marítimas, ou seja, cerca US\$ 382,6 bilhões.<sup>10</sup> O Anuário Estatístico de Transportes 2010-2018 do Ministério da Infraestrutura (MINFRA), publicado em 2019, informa que em 2018 foram transportados mais de 149 milhões de toneladas de mercadorias por transporte de longo curso, entre exportações e importações.<sup>11</sup>

Nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), os 5.700.000 km<sup>2</sup> da Amazônia Azul, correspondendo a cerca de metade do território nacional, representam um desafio para nossa soberania e interesses no mar. Nas AJB, segundo a MB,<sup>12</sup> retira-se cerca de 95% do petróleo, 80% do gás natural e 45% do pescado produzido. O Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP), em 2019, registrou cem (100) plataformas de petróleo em operação em nossas costas.<sup>13</sup> Ainda segundo o instituto, em 2019, a produção de petróleo no Pré-sal chegou a um índice máximo, correspondendo a 63,4% da produção nacional (em 2014 era de 17%). Em contrapartida, a produção no Pós-sal e em terra (*onshore*) vem decaindo recorrentemente, tornando necessário o fomento às atividades Pré-sal, de forma a manter o crescimento da produção e o desenvolvimento socioeconômico nas regiões produtoras.<sup>14</sup>

Em julho de 2019, o Conselho de Segurança da ONU adotou por unanimidade a Resolução 2482, manifestando a preocupação com os vínculos entre terrorismo internacional e crime organizado, com o receio de que possam utilizar como fonte de financiamento ou apoio logístico, através do tráfico de armas, pessoas, drogas, artefatos e bens culturais.<sup>15</sup> O programa *Stable Seas*, da *One Earth Future*,<sup>16</sup> que envolve a comunidade internacional de segurança com pesquisas sobre atividades marítimas ilícitas, acredita que o mar traz uma gama de

---

<sup>8</sup> Retirado do site do MDIC, disponível em: <<http://www.mdic.gov.br/index.php/comercio-exterior/estatisticas-de-comercio-exterior/balanca-comercial-brasileira-acumulado-do-ano>>. Acesso em 22 fev. 2020.

<sup>9</sup> FOB (*free on board*), refere-se ao tipo de frete, no qual o comprador assume todos os riscos e custos com o transporte da mercadoria, assim que ela é colocada a bordo do navio.

<sup>10</sup> Valor correspondente a 95% do mencionado anteriormente, ou seja, dos US\$ 402,7 bilhões (FOB).

<sup>11</sup> Retirado do site do MINFRA, disponível em: <[https://www.infraestrutura.gov.br/images/2019/Documentos/anuario/Sum%C3%A1rio\\_Executivo\\_AET\\_-\\_2010\\_-\\_2018\\_11\\_07\\_2019.pdf](https://www.infraestrutura.gov.br/images/2019/Documentos/anuario/Sum%C3%A1rio_Executivo_AET_-_2010_-_2018_11_07_2019.pdf)>. Acesso em 22 fev. 2020.

<sup>12</sup> Retirado do site da MB, disponível em: <[https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia\\_azul/](https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/)>. Acesso em: 17 mar. 2020.

<sup>13</sup> Entre fixas, semissubmersíveis, FPCO, TWLP, FPU. Retirado do site do IBP, disponível em: <<https://www.ibp.org.br/observatorio-do-setor/numero-de-plataformas-no-brasil-dez-2019/>>. Acessado em 17 mar. 2020.

<sup>14</sup> Retirado do site do IPB, disponível em: <<https://www.ibp.org.br/observatorio-do-setor/producao-nacional-de-og-e-pre-sal/>>. Acesso em: 17 mar. 2020.

<sup>15</sup> Retirado do site da ONU, disponível em: <[https://undocs.org/S/RES/2482\(2019\)](https://undocs.org/S/RES/2482(2019))> e <<https://www.un.org/press/en/2019/sc13893.doc.htm>> Acesso em: 24 jul. 2020.

<sup>16</sup> Mares estáveis. Um só Mundo Futuro. (Tradução do autor).

possibilidades para financiar ações ilícitas em terra e que entender como agem estes contraventores é a chave para diminuir a violência em terra.<sup>17</sup>

Segundo Guimarães (2015), o mundo tem testemunhado o surgimento dos desafios híbridos, ou seja, uma combinação das guerras convencionais, dos conflitos irregulares, do terrorismo transnacional e de ações criminosas, descaracterizando a guerra como era conhecida até então. O site *Global Security Review (GSR)*,<sup>18</sup> amplia o conceito de desafios híbridos, como mencionado por Guimarães, e afirma que guerra híbrida ou ameaças híbridas é o uso de forças convencionais associadas a táticas de guerra irregular e cibernética. Cita, ainda como exemplo, o conceito russo de guerra não linear, onde forças militares convencionais e irregulares agem em conjunto com ataques psicológicos, econômicos, políticos e cibernéticos. Machado (2017) acredita que, por diversos motivos, entre eles a projeção nacional no cenário mundial, o Brasil insere-se no universo terrorista, fato ratificado por Mello (2018).

Com a assunção do novo Governo Federal, em 2019, houve a aproximação e cooperação com Israel, além de um realinhamento com os Estados Unidos da América (EUA), levando, inclusive, à designação do Brasil como principal aliado não pertencente à Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), trazendo diversas possibilidades para o setor de segurança.<sup>19</sup>

Os fatores acima apresentados, quais sejam, a imensidão dos oceanos e sua relativa vulnerabilidade, a dimensão do comércio realizado pelo modal marítimo, associado ao potencial de dano que a insegurança das rotas marítimas pode trazer à economia mundial, inclusive na exploração do petróleo, tornam o ambiente marítimo promissor para a realização de ilícitos diversos, entre eles o terrorismo marítimo e a pirataria contra navios. A aproximação com a OTAN poderia expor o Brasil a ação de radicais, principalmente pelo realinhamento aos EUA, em razão deste Estado ser alvo prioritário de ações terroristas, por serem líderes do mundo livre, como observou Ferreira (2015). Isto posto, no contexto de ameaças híbridas ou guerra não linear, vale salientar que o afundamento de um grande mercante pode trazer consequências diversas para a economia, o ecossistema e a navegação, podendo prejudicar todo um Estado ou uma região, como, por exemplo, o derramamento de óleo na costa nordeste do Brasil em 2019.

---

<sup>17</sup> Entidade sem fins lucrativos baseada nos EUA. Retirado do site *Stable Seas*, disponível em: <<https://stableseas.org/category/maritime-terrorism>>. Acesso em: 19 mar. 2020.

<sup>18</sup> Análise de segurança global. (Tradução do autor). Entidade de propriedade privada que elabora análises de segurança internacional e geopolítica. Retirado do site GSR, disponível em: <<https://globalsecurityreview.com/hybrid-and-non-linear-warfare-systematically-erases-the-divide-between-war-peace/>>. Acesso em: 07 abr. 2020.

<sup>19</sup> Retirado do site das Embaixadas e Consulados dos EUA no Brasil, disponível em: <<https://br.usembassy.gov/pt/principal-aliado-nao-pertencente-a-otan/>>. Acesso em: 19 mar. 2020.



Em razão do exposto, o propósito deste trabalho é realizar uma análise sobre o terrorismo, terrorismo marítimo e pirataria, com o objetivo de determinar e analisar fatores que possam aumentar a percepção de segurança no Brasil e no seu entorno estratégico. Para tal, está dividido em oito partes, sendo uma introdução, seis capítulos e a conclusão. O capítulo dois abordará o histórico e as definições de terrorismo, terrorismo marítimo e pirataria, mencionando autores, entidades e organizações de referência, assim como a legislação nacional e internacional, que os enquadre, seguido de uma análise, na busca por semelhanças e diferenças entre os delitos e viés de teóricos.

O capítulo três contém as definições sobre as áreas de responsabilidade e jurisdição, áreas de interesse nacional baseados em convenções, protocolos e documentos nacionais, sucedendo-se uma análise sobre o assunto focado nos delitos.

O capítulo quatro aborda a Consciência Situacional Marítima, seu histórico, suas características e objetivos, suas definições no exterior e no Brasil e sua ligação a objetivos nacionais, terminando em uma análise destes fatores.

O capítulo cinco trata e analisa as estatísticas dos crimes e suas ocorrências, baseados nos documentos gerados pelas principais entidades internacionais, decorrendo de uma análise agregada dos dados apresentados.

O capítulo seis analisa alguns dos principais mecanismos e ferramentas de cooperação no combate ao terrorismo marítimo e pirataria, examinando fatores de força para a obtenção do sucesso alcançado e ensinamentos para o Estado brasileiro.

O capítulo final, o sete, antes da conclusão, menciona os órgãos responsáveis pelo combate e prevenção no Brasil, além de formas para otimizar a prevenção e repressão.

## 2 HISTÓRICO E DEFINIÇÕES

### 2.1 Terrorismo

O termo terrorismo foi cunhado inicialmente para descrever o “Reino do Terror” vivido durante a Revolução Francesa, mais precisamente entre 5 de setembro de 1793 e 27 de julho de 1794, quando o governo revolucionário utilizou de violência e medidas duras contra suspeitos de serem inimigos da revolução. Por sua vez, a resistência popular contra as invasões napoleônicas na Península Ibérica levou a uma nova forma de guerra, a “guerrilha” ou a “pequena guerra”, termo originário do idioma espanhol. Segundo Falk (2018, p. 1), como arma política ou de guerra, o terrorismo existe desde tempos antigos e de várias formas. Logo, pode ser tão antigo quanto o governo e a luta armada, assim como, tão difundido quanto. Em relação à seleção de alvos (vítimas), alguns dos métodos e táticas do terrorismo moderno assemelhavam-se, até recentemente, àqueles utilizados entre Estados em seus conflitos armados. Sendo assim, até cerca de cem anos, distinguiam combatentes (militares, oficiais do Estado, etc.) de não-combatentes. Como exemplo, menciona-se o assassinato do Arquiduque Franz Ferdinand da Áustria, em 28 de junho de 1914 que culminou na Grande Guerra.<sup>20</sup>

O *Federal Bureau of Investigations* (FBI) classifica o terrorismo como internacional (ou transnacional)<sup>21</sup> e doméstico, assim definidos:

- a) terrorismo internacional: atos violentos e criminosos cometidos por indivíduos e/ou grupos inspirados ou associados a organizações ou nações terroristas estrangeiras designadas (patrocinadas pelo Estado); e
- b) terrorismo doméstico: atos violentos e criminosos cometidos por indivíduos e/ou grupos com objetivos ideológicos adicionais decorrentes de influências domésticas, como as de natureza política, religiosa, social, racial ou ambiental (FBI, 2020).<sup>22</sup>

Para entenderem o fenômeno do terrorismo, diversos autores buscaram identificar semelhanças, características marcantes, acontecimentos históricos e o mundo à época de cada acontecimento, que pudessem explicar motivações, comportamentos e outros sinais, a fim de, inclusive, ajudarem a prever ações de extremistas. Alguns se destacaram e serão referência para

---

<sup>20</sup> Retirado do site UNODC, disponível em: <[https://www.unodc.org/documents/e4j/18-04932\\_CT\\_Mod\\_01\\_ebook\\_FINALpdf.pdf](https://www.unodc.org/documents/e4j/18-04932_CT_Mod_01_ebook_FINALpdf.pdf)>. Acesso em 03 abr.2020.

<sup>21</sup> Nota do autor.

<sup>22</sup> Escritório de Investigações Federais. (tradução do autor). Retirado do site do FBI, disponível em: <<https://www.fbi.gov/investigate/terrorism>>. Acesso em: 20 ago. 2020.

este trabalho na compreensão do fenômeno. Entre eles, David C. Rapoport (2004), Tom Parker e Nick Sitter (2016).

### 2.1.1 *The Four Waves of Modern Terrorism*<sup>23</sup>

David C. Rapoport, em sua teoria *The Four Waves of Modern Terrorism* (2004) e em seu artigo *The four waves of modern terror: international dimensions and consequences* (2013), compara o terrorismo a ondas, ou melhor, um ciclo de atividade de uma determinada duração, neste caso, por cerca de quarenta anos, com expansão (crescimento) e contração (declínio). Estas ondas estão interligadas entre si e o nascimento de uma, se sucede ao declínio da outra, havendo sobreposição entre elas. Até o momento, são quatro: a onda anarquista – de 1880 a 1920; a onda anticolonial – de 1920 a 1960; a onda da nova esquerda – 1960 a 2000; e a onda religiosa – 1979 até os dias de hoje, sendo previsto que acabe por volta de 2025, quando uma nova onda poderá surgir.

Cada onda acontece em um momento específico da história, possuindo diversas características, sendo uma, porém, a predominante e que lhe dá o nome. Organizações nacionalistas variadas estiveram presentes em todas as ondas, mas cada uma molda seu elemento nacionalista de forma diferente. Na primeira onda, anarquistas e nacionalistas usavam as mesmas táticas e, por vezes, treinavam juntos. Na terceira onda os nacionalistas tinham aspirações de esquerda e, na quarta, a religiosidade lhes dá forma. Na segunda onda todos os grupos eram nacionalistas, porém foi batizada de onda anticolonial, pois potências coloniais eram o inimigo e aí residia uma ambiguidade para estas potências: manter ou não suas colônias. Isso explica o motivo, pelo qual, os nacionalistas da segunda onda produziram os primeiros sucessos, pois nas demais ondas não havia ambiguidade ou ela era muito sutil.

As ondas são compostas por organizações, que, no entanto, não têm a mesma duração. Organizações nascem e morrem antes mesmo da onda correspondente, novas organizações se sucedem, até que a onda perde sua energia e acaba, incapaz de inspirar novas organizações e novas gerações. No entanto, apesar da perda de energia de uma onda, a resistência das vítimas é crucial em explicar o motivo por que as organizações terroristas raramente obtêm sucesso. O padrão de cada onda realça os temas políticos mais importantes

---

<sup>23</sup> As Quatro Ondas do Terrorismo Moderno. (Tradução do autor). Texto traduzido da língua inglesa.

disseminados na cultura global de cada geração. Resistência, concessões políticas e mudança de percepção das gerações que sucedem explicam o desaparecimento da onda. Segundo a *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC),<sup>24</sup> a teoria das ondas sugere que o terrorismo e suas motivações são claramente afetados pelas condições e mudanças nas culturas sociais e políticas do momento.

O desenvolvimento de novas tecnologias teve um papel crucial na primeira onda, no momento de seu surgimento. Novos padrões de comunicação e transporte nasciam, inovações tecnológicas continuavam a reduzir espaço e tempo. O telégrafo, jornais diários de grande tiragem e ferrovias floresciam ao final do século XIX. A informação era conhecida em pontos distintos do globo, com um ou dois dias de diferença, terroristas proeminentes viajavam a outros Estados para prestar assistência e consultoria. O transporte em massa habilitou, também, emigrações em massa, criando diáspora aonde iam, tanto na nova nação, quanto na antiga. O desenvolvimento da dinamite e sua facilidade de obtenção, tornou a produção de bombas mais simples, compactas, com efeitos controlados, além de seguras, para quem as portava, sendo viável a pequenos grupos terroristas. O terror era disseminado em manuais, onde eram ensinadas as táticas e conhecimentos em prol das ações. Com a disseminação global, os atores adotam meios, táticas e treinamentos semelhantes e têm conhecimento das ações uns dos outros. Muitas vezes, grupos terroristas remanescentes de uma onda passam para a que se segue, adaptam-se para sobreviver, como por exemplo, o Exército Republicano Irlandês (IRA), nascido por volta de 1916, que deixou a luta armada oficialmente em 28 de julho de 2005.<sup>25</sup>

A síntese do desenvolvimento do artigo de Rapoport (2004), com o desenvolvimento sobre cada onda, consta do APÊNDICE A.

### 2.1.2 *The Four Horsemen of Terrorism: It's Not Waves, It's Strains*<sup>26</sup>

Tom Parker & Nick Sitter, em *The four horsemen of terrorism: it's not waves, it's strains* (2016), denotam que o trabalho de Rapoport (2004) é um dos mais influentes artigos já

---

<sup>24</sup> Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. (Tradução do autor). Retirado do site UNODC, disponível em: <[https://www.unodc.org/documents/e4j/18-04932\\_CT\\_Mod\\_01\\_ebook\\_FINAL.pdf](https://www.unodc.org/documents/e4j/18-04932_CT_Mod_01_ebook_FINAL.pdf)>. Acesso 07 maio 2020.

<sup>25</sup> Retirado do site da *Encyclopædia Britannica*, disponível em: <<https://www.britannica.com/topic/Irish-Republican-Army>>. Acesso em 07 jun. 20.

<sup>26</sup> Os Quatro Cavalheiros do Terrorismo: Não são Ondas, são Linhagens. (Tradução do autor). Texto traduzido da língua inglesa.

escritos sobre o tema, que concebe uma estrutura conceitual básica a vários cursos acadêmicos ao redor do mundo, tendo uma premissa simples e clara. Percebem, porém, que alguns grupos terroristas não se encaixam na teoria das ondas, tendo o autor os ignorado, por considerá-los um desvio estatístico que não influenciaria o estudo do fenômeno a longo prazo. Quanto mais fundo eles analisam o trabalho, mais difícil fica de escaparem da suspeita que Rapoport (2004) foi longe demais na analogia às ondas. É ponto de controvérsia que as estratégias e táticas adotadas pelos terroristas tenham um papel importante na evolução do terrorismo, pois, até mesmo surtos isolados de terror podem influenciar as escolhas de grupos posteriores. Organizações terroristas, antes de tudo, aprendem, primeiramente, de seus rivais e depois de grupos de pensamento semelhante. Há evidências consideráveis de consistentes e dinâmicas trocas entre grupos de características diferentes e até mesmo de épocas bem distintas. Enfim, enquanto acredita-se que o trabalho de Rapoport (2004) ajude estudantes e pesquisadores a alinharem suas ideias, simplesmente percebe-se que, nele, existem muitas anomalias.

Em contrapartida, propõe uma estrutura alternativa de análise, a de que o terrorismo ocorre em quatro linhagens diferentes, havendo um elemento de contágio entre e dentro destas linhagens. Acreditam, ainda, na possibilidade de um “paciente zero” para cada linhagem, um indivíduo que, por meio do exemplo ou por defender um método, iniciou uma nova forma de terrorismo capaz de fazer avançar uma causa política específica; que a concepção das linhagens se adequa melhor no registro histórico e explicam, de forma mais plausível, como o fenômeno se propaga e evolui de um conflito para o seguinte. Discordam quanto às características das ondas que Rapoport (2004) mencionou, principalmente a que menciona que, quando a energia que inspira a onda da ocasião não é capaz de inspirar novas organizações, a onda desaparece. Informam, ainda, que de fato há pouca evidência de que as atividades associadas a qualquer das quatro ondas tenham realmente desaparecido e que indícios sugerem que cada tipo de terrorismo tem raízes históricas mais profundas do que a teoria das ondas sugere.

As quatro linhagens identificadas por eles datam do mesmo período e, embora primordialmente tenham se desenvolvido separadamente, ocasionalmente, combinam-se e modificam-se, ou seja, não são sequenciais: uma não morre para outra nascer, podem ocorrer paralelamente ou se sobreporem.

Essas quatro linhagens, também chamadas de “os quatro cavaleiros do terrorismo” são o nacionalismo, o socialismo, o extremismo religioso e a exclusão social.

Feita a introdução, os autores argumentam em capítulos o que defendem, comparando ambos os trabalhos com a cronologia dos incidentes, para verificar qual apresenta melhor vantagem teórica. Assim, separam o artigo em sete, sendo: Grupos terroristas como

organizações de aprendizado; O terrorismo moderno e suas origens do século XIX; Terrorismo nacionalista – de Felice Orsini a *Tamil Tigers*; Terrorismo Socialista – de Karl Heinzen ao ETA; Terrorismo religioso – de John Brown a *Al-Qaeda*; Terrorismo da exclusão social; e a conclusão – a cavalgada dos quatro cavalheiros. A síntese do desenvolvimento do artigo de Parker e Sitter (2016) sobre cada linhagens consta do APÊNDICE A.

Ambas as tentativas dos autores de explicar as origens e categorizar o terrorismo permitem seu estudo, ainda que, por vezes, contraditórios. Mas mesmo a definição de terrorismo não encontra consenso na comunidade internacional, não havendo um posicionamento universal, variando conforme a região, o Estado e a cultura local. No entanto, segundo a UNODC,<sup>27</sup> houve uma evolução durante um Tribunal Especial das Nações Unidas para o Líbano, em 2011, quando se percebeu que, desde 2005, uma definição sobre terrorismo transnacional existia no âmbito do Direito Internacional Consuetudinário. Esta regra requer três elementos chave: (i) a perpetração de um ato criminoso (como assassinato, sequestro, tomada de reféns, incêndio criminoso, etc.) ou ameaça de tal ato; (ii) a intenção de espalhar o medo entre a população (o que geralmente implicaria a criação de perigo público) ou coagir direta ou indiretamente uma autoridade nacional ou internacional a tomar alguma ação ou abster-se de tomá-la; (iii) quando o ato envolve um elemento transnacional.

Ainda de acordo com a UNODC, as implicações da não existência de uma definição universal para terrorismo têm amplo espectro. A ausência de uma definição pode facilitar a politização e o uso indevido do termo terrorismo, para coibir atividades não terroristas e, por vezes, até nem criminosas. O resultado disso, por exemplo, poderia ser o de Estados violando os direitos de seus cidadãos, de cidadãos de outros Estados e a Lei Internacional dos Direitos Humanos, em nome do combate ao terror. Leis domésticas também podem sofrer de ambiguidade em sua abrangência e significado, nos termos das atividades criminalizadas e suas implicações; assim, estas leis podem ofender o princípio da legalidade, o *nullum crimen, nulla poena sine lege*.<sup>28</sup> Essa máxima exige que uma pessoa não sofra julgamento criminal ou punição sob a lei criminal nacional ou internacional, exceto por um ato que foi criminalizado no instante em que ele foi supostamente cometido, o que significa que uma lei criminal não pode ser aplicada retroativamente. Um aspecto inerente a esse princípio jurídico é que deve haver segurança na lei, de modo que os atos criminalizados e suas penalidades associadas sejam claramente definidos, sem dúvida ou ambiguidade, antes de sua alegada comissão.

---

<sup>27</sup> Traduzido da língua inglesa. Retirado do site da UNODC, disponível em: <<https://www.unodc.org/e4j/en/terrorism/module-4/key-issues/defining-terrorism.html>>. Acesso em: 22 jul. 2020.

<sup>28</sup> Nenhum crime, nenhuma punição sem lei. (Tradução do autor).

No Brasil, a Lei nº 13.260, de 16 de março de 2016, regulamentou o disposto no inciso XLIII do art. 5º, da Constituição e, em seu Artigo 2º, considera que terrorismo consiste na prática por um ou mais indivíduos dos atos previstos neste artigo, por razões de xenofobia, discriminação ou preconceito de raça, cor, etnia e religião, quando cometidos com a finalidade de provocar terror social ou generalizado, expondo a perigo pessoa, patrimônio, a paz pública ou a incolumidade pública. Sendo assim:

§ 1º São atos de terrorismo:

I - usar ou ameaçar usar, transportar, guardar, portar ou trazer consigo explosivos, gases tóxicos, venenos, conteúdos biológicos, químicos, nucleares ou outros meios capazes de causar danos ou promover destruição em massa;

II e III – (VETADOS);

IV - sabotar o funcionamento ou apoderar-se, com violência, grave ameaça a pessoa ou servindo-se de mecanismos cibernéticos, do controle total ou parcial, ainda que de modo temporário, de meio de comunicação ou de transporte, de portos, aeroportos, estações ferroviárias ou rodoviárias, hospitais, casas de saúde, escolas, estádios esportivos, instalações públicas ou locais onde funcionem serviços públicos essenciais, instalações de geração ou transmissão de energia, instalações militares, instalações de exploração, refino e processamento de petróleo e gás e instituições bancárias e sua rede de atendimento;

V - atentar contra a vida ou a integridade física de pessoa (LEI Nº 13.260, 2016).

Como se pode observar das análises de Rapoport (2004) e Parker e Sitter (2016), acima e no APÊNDICE A, o terrorismo é um fenômeno complexo e intrínseco à humanidade, difícil de se rotular ou fazer uma taxonomia, mesmo que para entendimento e estudo, sem se cometer uma série de exceções e generalizações que, somadas, podem inviabilizar ou enfraquecer uma teoria. No caso dos autores citados, a leitura de cada um isoladamente nos conduz a um entendimento crescente, amplo e envolvente sobre o problema, mas, ao analisarmos ambos em conjunto, se opõem e, por vezes, se contradizem.

Rapoport (2004) criou a teoria das quatro ondas, sucessivas, sobrepostas por instantes, não coexistentes no tempo, com início, fim e duração de cerca de quarenta anos e com uma característica marcante que dá o nome à onda. Os grupos terroristas, em sua maioria, estavam restritos à sua respectiva onda, os remanescentes que passavam de uma onda para outra, assumiam características da onda seguinte, adaptando-se. Explica que nacionalistas existiram em todas as ondas, mas com a característica predominante da onda vigente. Acredita, ainda, em um fim próximo da onda religiosa e que uma nova onda poderia vir a surgir.

Parker e Sitter (2016) discordam de Rapoport (2004) em diversos pontos e, por isso, criaram a teoria das quatro linhagens, coexistentes no tempo e passíveis de combinação, sem evidências de fim de nenhuma até o momento. Acreditam no “paciente zero” que influenciou uma linhagem ou grupo, que aprendem por experiências de rivais afins e opositores, na mesma

linhagem ou de gerações diferentes, ou seja, o pensamento, métodos e táticas viajam no tempo. Discordam de Rapoport (2004), ainda, do início das atividades do terror moderno em cerca de meio século.

Da análise sobre ambos os trabalhos, o de Parker e Sitter (2016) aparenta ser mais coerente no estudo dos acontecimentos, na cronologia, associação a fatores históricos e motivadores. A coexistência das linhagens é bem mais crível e factual do que as ondas, pois não embutem generalizações e nem restrições estatísticas, por menores que possam ser, para caberem na onda. Permitem a coexistência e a combinação de linhagens, o que pode ser observado em vários grupos ao longo da exposição dos fatos, como exemplo a Organização para Libertação da Palestina (OLP), que Rapoport (2004) enquadra como nacionalista da nova onda esquerdista, porém possui caráter religioso mais acentuado, na opinião deste autor. O apoio soviético prestado ao grupo, comum a extremistas da época, não caberia, na visão deste autor, no enquadramento como movimento esquerdista. É claro que Rapoport (2004) admite a sobreposição de ondas, como uma fase de transição, mas isto não explicaria, por exemplo, um movimento esquerdista (3ª onda) ter ocorrido na onda anarquista (1ª onda), como ocorreu com a *Narodnaya Rasprava*. Outro fato que salta aos olhos é a motivação, para Parker e Sitter (2016), que os meios, motivos e oportunidades levaram à violência para mudanças políticas, baseados em uma linhagem e não respeitando uma dada onda, como pensa Rapoport (2004). Apesar das ondas refletirem a maior parte dos acontecimentos à época, ainda assim, o autor excluiu as exceções para encaixar em cada onda.

De qualquer forma, ambos os trabalhos permitem assimilar diversas características comuns, métodos e comportamentos de grupos terroristas. Independentemente do nome dado, onda ou linhagem, movimentos de caráter anarquista, de esquerda, nacionalista, religioso, supremacista ou racial estiveram e/ou ainda estão presentes, em maior ou menor grau.

Todos os grupos, sem exceção, caracterizam-se pelo uso desproporcional e extremo de violência, no intuito de obter vantagens políticas, independente do fator motivador, seja anarquista, esquerdista ou religioso. O alvo e tamanho variam de acordo com a mensagem que querem passar e com o objetivo final aludido, podendo ser de um indivíduo a um grupo inteiro, independente se inimigos, opositores ou inocentes, vão de figuras públicas a reis, chefes de Estado ou crianças. O terror e o medo são os objetivos finais e a propaganda, o meio de comunicação com seu público (interno e externo), seja em benefício da causa final ou para inspirar outros grupos.

Para alguns grupos suas ações são moralmente aceitas e justificadas. A figura do guerreiro da liberdade é, em algumas culturas, vista como nobre, poética ou justificada,



possivelmente até aceita por grupos de similaridade de pensamento. Já no contexto religioso, é ainda mais nobre, sendo ele mártir e libertador dos infiéis e contrários ao seu deus. É ponto pacífico que estudam, aprendem, pesquisam estratégias e táticas de seus aliados, inimigos, grupos rivais ou até mesmo de autoridades constituídas, Polícia, Forças Armadas (FFAA), etc. A tecnologia é, e sempre será, um aliado e um facilitador da estratégia, da tática e do aprendizado, beneficiando a disseminação do conhecimento, da história e da informação; os exemplos e referências estão disponíveis em qualquer lugar, em qualquer momento. A tecnologia da informação e a internet tiveram papel essencial nas últimas décadas e a nova geração destes facilitadores poderá criar outras ondas ou linhagens ou apenas dar-lhes mais opções de métodos e modos de agir, a indústria 4.0 poderá trazer ainda mais benefícios.

Terroristas, usualmente, possuem limitados recursos para realização de suas empreitadas, dependendo de recursos de simpatizantes, organizações alinhadas e, às vezes, suporte de Governos apoiadores, como por exemplo, a Síria, que amplamente apoiava causas de insurgentes árabes.

Vivemos a era do terrorismo religioso, sendo o de origem islâmica o mais destacado, em razão dos acontecimentos iniciados em 1979 e que impactam nossa realidade até hoje, com o potencial de moldar o futuro em razão do ocorrido após o 11/09<sup>29</sup> e, na opinião deste autor, das migrações por conta de crises humanitárias.

Em relação à legislação, a ausência de uma definição internacional de terrorismo, certamente em razão das diferentes culturas e valores de cada sociedade, pode facilitar a politização, podendo conduzir à violação dos Direitos Humanos e da soberania das nações. Como exemplo, a invasão e ação de tropas estrangeiras em território de Estados em plena vigência do Estado de Direito, no intuito de capturar indivíduos em nome do combater o terror. Interno a cada nação, a ambiguidade em abrangência e significado das leis podem ofender o princípio da legalidade. É necessário segurança na lei, com atos criminosos claramente definidos, sem dúvida ou ambiguidade, permitindo obter penalidades condizentes. No Brasil, a Lei nº 13.260, de 16 de março de 2016 veio contribuir, na opinião deste autor, no sentido de melhorar tal efeito.

---

<sup>29</sup> Referência ao ocorrido nos EUA em 11 de setembro de 2001, ocasião do impacto nas torres gêmeas e demais acontecimentos.

## 2.2 Terrorismo marítimo

Segundo Corder (2004), após os atentados de 11/09 e de Bali, houve forte incremento na segurança da aviação civil e em potenciais alvos em terra. Diante disso, a prospecção de grupos terroristas por alvos menos protegidos começou no ambiente marítimo. Ele alega que, ataques marítimos bem sucedidos oferecem a potencial possibilidade, não só de perpetuar o terror, mas também de criar uma significativa ruptura das economias regionais e globais, impactando, dessa forma, o mundo desenvolvido. A capacidade de ataque pode ser desenvolvida relativamente rápido, pois, não é difícil converter um pequeno barco de passageiros em um barco suicida carregado de explosivos, assim como o uso de armas portáteis tipo RPG (*rocket propelled grenade*),<sup>30</sup> antitanque e antiaéreas pode causar um dano substancial. As possíveis ações poderiam ser um ataque a instalações offshore e seus dutos; o bloqueio de um canal ou porto, com o afundamento de um navio; o transporte de armas convencionais ou de destruição em massa e seu acionamento no mar ou porto, causando perda de vidas, interrupção das atividades, poluição e uma resposta desproporcional; o uso de um navio para abalroar outros navios, facilidades portuárias e plataformas offshore; o uso de submersíveis para infiltrar ativistas e o uso de *cyber* terrorismo para causar a suspensão dos crescentes serviços de gerenciamento global de transporte por containers.

Simioni (2011) afirma que houve a preocupação que organizações terroristas estivessem desenvolvendo tecnologias, técnicas e procedimentos para ações de terror no ambiente marítimo, por serem, em tese, menos protegidos e de difícil controle. Tais preocupações foram ratificadas durante as ações no Afeganistão, quando foram encontrados vídeos sobre ações de operações navais desenvolvidas por Marinhas e Guardas-Costeiras, assim como táticas empregadas por piratas e outras organizações terroristas e separatistas. Fora isso, foram encontrados manuais e planejamentos prontos para execução contra alvos marítimos na Ásia, Golfo e Mediterrâneo.

Segundo Chalk (2008) nos últimos trinta anos, somente 2% dos casos de terrorismo são considerados marítimos. Parte disso deve-se a organizações terroristas não estarem localizadas perto da costa e, também, por não possuírem meios para realizar suas ações muito além das áreas costeiras locais. Operações marítimas requerem habilidades marinheiras, meios adequados, capacidade de sustentar a operação no mar e técnicas especiais. Terroristas

---

<sup>30</sup> Granadas propulsionadas por foguete. (Tradução do autor).

usualmente são inerentemente conservadores no que tange à escolha das modalidades de ataque, basicamente em função de limites financeiros e habilidades, preferindo métodos já testados, que funcionam e com grandes chances de sucesso. Em um mundo de finitos recursos humanos e ativos materiais, o custo e a incerteza de ampliar ações para o ambiente marinho supera os potenciais benefícios dessa empreitada. Alvos marítimos tem características específicas, estando fora de vista, estão fora da consciência das pessoas, assim, um ataque a um navio não dá a mesma publicidade que um ataque a um alvo em terra, este geralmente próximo a áreas urbanas e, conseqüentemente, acessíveis à mídia. Este aspecto é importante para o terrorismo, pois em sua essência, só é efetivo se puder demonstrar sua saliência e relevância por meio da *Propaganda by the Deed*.<sup>31</sup> Apesar destas considerações, informa que houve um aumento significativo, embora modesto, de ações de alto risco entre 2002 e 2008, além de outras que foram previstas, a maioria ligada à *Al-Qaeda* e afiliados, como exemplos o ataque abortado do *USS The Sullivans* (2000); as tentativas de atentados contra navios da *United States Navy* (USN) cruzando por Singapura, Malásia e Indonésia; ataques suicidas contra navios ocidentais no Mediterrâneo; abalroamento contra super petroleiros em Gibraltar por pequenas embarcações; e ataque contra cidadãos israelitas em um cruzeiro para a Turquia.

Chalk (2008) identificou cinco fatores principais que podem explicar esse olhar para o ambiente marítimo, a saber:

1. As mesmas vulnerabilidades que encorajaram o aumento da pirataria, também se aplicam a terroristas, incluindo-se a vigilância costeira inadequada, a segurança portuária relaxada, a profusão de alvos, a excessiva dependência de passagem por gargalos de trânsito e a crescente tendência as *skeleton crews*.<sup>32</sup> Estes problemas permanecem em um momento onde a segurança em terra é priorizada, provendo oportunidades de movimento, ocultação e ataque não visto em alvos terrestres;

2. O crescimento e a difusão de atividades e equipamentos marítimos propiciaram a especialização de insurgentes. No sudeste das Filipinas, membros locais da indonésia *Jemaah Islamyya* estavam se especializando em mergulho, por meio de cursos de capacitação, com o propósito presumido de realizarem ataques submarinos a dutos de óleo costeiros;

3. Alvos marítimos permitem ganhos adicionais para causarem desestabilização econômica. Um cenário comum de preocupação é o fechamento de um porto ou via marítima importante, de forma a interromper o complexo sistema de comércio marítimo global *just in*

---

<sup>31</sup> O feito como propaganda. (Tradução do autor).

<sup>32</sup> Tripulações esqueleto. (Tradução do autor). Corresponde ao menor número de pessoas necessárias a manter uma organização operando, neste caso um navio.

*time, just in case.*<sup>33</sup> Apesar do conceito, seria extremamente difícil um ataque interromper, decisivamente, uma operação, em razão dos grandes portos serem amplos e altamente seguros. Mesmo obtendo sucesso, as operações poderiam ser transferidas para outros portos, com um incremento natural de custos. A interrupção de uma via marítima é igualmente difícil, necessitando, para isso, de um grupo de navios, concomitantemente posicionados e afundados, de modo a bloquear uma passagem. Ainda assim, as passagens não são insubstituíveis. O Estreito de Málaga, um dos mais movimentados, tem como alternativa três dias a mais de navegação. Interrupções de grande tempo ou monta são improváveis; já as temporárias são possíveis, como ilustra o caso do navio mercante (NM) *Limburg*.<sup>34</sup> Este caso levou a um colapso de curta duração nos transportes marítimos do Golfo, elevando em 48% o preço do barril de óleo cru, triplicando os prêmios de seguros para navios destinados à região, devido à possibilidade de guerra, e a uma queda de 93% da operação dos terminais, o que gerou um prejuízo de US\$ 3,8 milhões por mês, ao porto. A despeito de tudo isso, o terror marítimo encaixa-se perfeitamente na lógica de *jihads*<sup>35</sup> da *Al-Qaeda*, de guerra aos pilares do comércio, negócio e sistema de energia do ocidente, no contexto de uma guerra econômica;

4. É um meio viável de infligir punição coerciva em massa aos inimigos, sendo *ferryboats* e navios de cruzeiro o alvo ideal, por conterem grande quantidade de pessoas em um espaço confinado, como uma aeronave, atendendo à publicidade vislumbrada pelo terror. Estes meios possuem horários de operação fixos e conhecidos, o que permite amplo planejamento para o sucesso. Os cruzeiros são sedutores por transportarem usualmente norte-americanos e europeus ricos e de classe média, sendo o tipo de alvo de prestígio, presumidamente icônicos à causa islâmica extremista. O atentado ao *SuperFerry 14* (2004) é um grande exemplo, pois teve grande repercussão, envolvendo um curto ciclo até a realização (cerca de dois meses), um dispositivo explosivo simples composto por 16 “bananas” de dinamite acondicionadas em um televisor, a baixo custo (cerca de US\$ 400) que vitimou 116 pessoas, sendo visto como o quarto evento mais destrutivo desde o 11/09. Este ataque expôs as vulnerabilidades de um *ferry*, servindo de exemplo para grupos terroristas imitadores;

5. O crescente e complexo modal global de transporte por containers é campo fértil para movimento de pessoal e armas. Boa parte dos especialistas acredita que é mais provável a exploração deste tipo de navio que o ataque a ele em si. O sistema de comércio internacional

---

<sup>33</sup> Linhas filosóficas da administração da produção e dos materiais de uma indústria.

<sup>34</sup> Em 2020, um pequeno barco de fibra de vidro carregado com entre 100 e 200 kg de TNT, abalroou um NM em sua aproximação com assistida ao terminal de *Ash Shihr* no Iémen, levando ao vazamento de quase 1/6 de sua carga de óleo cru e à morte de um tripulante e dois terroristas.

<sup>35</sup> Guerra santa.

foi criado para ser o mais aberto e acessível possível, a fim de manter custos baixos e alta rotatividade, assim, medidas de segurança, que possam abalar estes conceitos, são minimizadas. O reflexo disto é que somente 2 a 5% dos containers são inspecionados fisicamente no destino; deste feito, a chance de se interceptar uma bomba ou arma é bem inferior ao de sucesso em seu contrabando. A carga em containers atende a centenas de clientes e consumidores, enquanto os demais fretes usualmente atendem a poucos solicitantes, expondo, assim, a carga a vários intermediários ao longo do ciclo de entrega da encomenda, o que abre possibilidades a terroristas. Adicionada aos fatos expostos está a inefetividade das inspeções nas origens das cargas, uma vez que muitos Estados não verificam portuários e motoristas de caminhões que rotineiramente adentram as facilidades portuárias e fazem vista grossa a precisão do manifesto das cargas.

No âmbito legal, em 1985, a *International Maritime Organization* (IMO), preocupada com os constantes atos ilícitos ocorridos nos anos de 1980, atentando contra a segurança de navios, suas tripulações e passageiros, tratou do assunto em sua 14ª Assembleia, apoiando a proposta dos EUA, de que medidas para impedir tais atos fossem desenvolvidas pela IMO. O resultado deste processo ocorreu em 1988, com a aprovação da Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima,<sup>36</sup> conhecida como Convenção SUA, cujo objetivo principal era o garantir adequada tratativa a pessoas que cometessem atos ilícitos contra navios. A Convenção obriga que Estados signatários extraditem ou processem os envolvidos nestes ilícitos. Durante sua revisão em 2005, pós 11/09, foram adicionadas emendas, materializadas na forma de protocolos, originando o Protocolo à Convenção SUA.<sup>37</sup>

No Brasil o Protocolo e a Convenção SUA entraram em vigor 23 de janeiro de 2006, por meio do Decreto nº 6.136, de 26 de junho de 2007, com ressalvas ao item 2 do art. 6º, ao art. 8º e ao item 1 do art. 16, desta forma, em seu art. 3º define que infringe o Protocolo:

1. Qualquer pessoa que cometa delito, se ilícita e intencionalmente:
  - (a) sequestrar ou exercer controle sobre um navio, pela força ou ameaça de força ou por qualquer outra forma de intimidação; ou
  - (b) praticar ato de violência contra pessoa a bordo de um navio, se esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
  - (c) destruir um navio ou causar dano a um navio ou à sua carga e esse ato for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou

---

<sup>36</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.*

<sup>37</sup> Retirado do site da IMO, disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>>. Acesso 22 jul. 2020.

- (d) colocar ou mandar colocar em um navio, por qualquer meio, dispositivo ou substância capaz de destruí-lo ou causar dano a esse navio ou à sua carga, e esse ato puser em perigo ou for capaz de pôr em perigo a navegação segura desse navio; ou
  - (e) destruir ou danificar seriamente instalações de navegação marítima ou interferir seriamente em seu funcionamento, se qualquer desses atos for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio; ou
  - (f) fornecer informações que sabe serem falsas, dessa forma pondo em perigo a navegação segura de um navio; ou
  - (g) ferir ou matar qualquer pessoa, em conexão com a prática ou tentativa de prática de qualquer dos delitos previstos nas letras (a) a (f).
2. Qualquer pessoa também comete delito se:
- (a) tentar cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1; ou
  - (b) ajudar na prática de qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, cometido por qualquer pessoa, ou for, de outra forma, cúmplice de pessoa que cometa tal delito; ou
  - (c) ameaçar, com ou sem condição, conforme disposto na lei nacional, com o objetivo de compelir pessoa física ou jurídica a praticar ou deixar de praticar qualquer ato, cometer qualquer dos delitos previstos no parágrafo 1, letras (b), (c) e (e), se essa ameaça for capaz de pôr em perigo a navegação segura do navio em questão (DECRETO Nº 6.136, 2007).

### 2.3 Pirataria

Segundo o *Royal Museum Greenwich* (RMG), a pirataria data de tempos remotos. Na Grécia antiga e no Império Romano piratas já ameaçavam as rotas comerciais e, apesar de normalmente focarem navios, ocasionalmente atacavam cidades costeiras.<sup>38</sup>

Em 1494, o Tratado de Tordesilhas dividiu o mundo entre Portugal e Espanha, desagradando os ingleses, que não concordavam com essa divisão católica. Assim, a Rainha Elizabete I sancionou o uso de tripulações civis para atacar galeões espanhóis, capturar suas cargas e levá-las para a Inglaterra. O auge da pirataria, a chamada Era de Ouro, ocorreu entre os séculos XVII e XVIII, coincidindo com o período das Grandes Navegações, na qual havia a grande troca de mercadorias por via marítima, segundo Mathuiy (2015). Nesta época havia diferentes tipos de piratas:<sup>39</sup>

a) os corsários eram piratas que operavam no mar Mediterrâneo entre os séculos XV e XVIII. Os corsários muçulmanos, como os irmãos *Barbarossa*, tinham bases ao longo da costa de *Barbary* no norte da África (entre Marrocos e Egito), enquanto os corsários cristãos eram baseados na ilha de Malta. Ambos atacavam seus alvos em galés, apreendendo mercadorias e fazendo escravos ou trocando-os por resgate;

<sup>38</sup> Retirado do site do *RMG*, disponível em: <<https://www.rmg.co.uk/discover/explore/life-and-times-pirate>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

<sup>39</sup> Retirado do site do *RMG*, disponível em: <<https://www.rmg.co.uk/discover/explore/golden-age-piracy>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

b) os bucaneiros viviam nas ilhas caribenhas. A princípio, eles viviam como caçadores, mas, depois, os governadores das ilhas do Caribe os pagaram para atacar os navios galeões espanhóis. Embora os ataques tenham começado com apoio oficial, gradualmente os bucaneiros ficaram fora de controle, atacando qualquer navio que acreditassem conter carga valiosa, independentemente de sua bandeira. Assim, tornaram-se verdadeiros piratas; e

c) havia os chamados *privateers*, corsários que atuavam em navios privados e armados, que operavam em tempos de guerra. Sua atuação legal dava-se por meio das Cartas de Marca<sup>40</sup> ou de Corso, que lhes permitiam capturar navios mercantes sem serem acusados de pirataria.

O RMG afirma que piratas eram apenas ladrões que viajavam pela água, criminosos. Segundo eles, no surgimento da pirataria, a Inglaterra passava por um desmoronamento social, no qual pequenos fazendeiros eram obrigados a abandonar suas terras, ao mesmo tempo que pequenos comerciantes perdiam mercado frente a grandes companhias. Tal situação ocasionou o inchaço das grandes cidades, gerando desemprego, desesperança e falta de perspectivas aos cidadãos ingleses. A pobreza crescia e a ajuda do Estado não era suficiente. Neste ponto, a pirataria apresentava-se como uma opção viável de enriquecimento rápido, apesar da vida dura. O foco dos piratas eram riquezas, ouro, pratas, joias e pedras preciosas; porém, não somente isso, mas também artefatos comuns, coisas do cotidiano, tais como comida, remédios, barris de bebidas, velas, âncoras e outros equipamentos de reposição para seus navios.<sup>41</sup>

Em termos contemporâneos, “a pirataria como expressão de violência passou de fenômeno aparentemente ultrapassado a algo com uma razoável importância, tanto pela recorrência das suas manifestações, como pelo seu impacto” (PINTO, 2014, p. 126). Ainda de acordo com este autor, na década de 1990 se deu o ressurgimento da pirataria, sobretudo no extremo oriente, mas, somente no princípio dos anos 2000, foi que ela reacendeu, em particular no Estreito de Málaga. No entanto, foi a eclosão da pirataria na costa da Somália e no Golfo de Adem, na década de 1990, que chamou a atenção da sociedade. Ele conclui que as ações começaram de forma espontânea, na associação de proprietários de pequenas embarcações, antigos pescadores, com detentores de armas, ambos em uma condição de completa exclusão econômica e social. O processo foi sendo sofisticado, ainda com a mão de obra inicial, de

---

<sup>40</sup> Eram documentos que autorizavam navios particulares a capturar navios mercantes inimigos. Eram emitidas pela Almirantado inglês. A primeira foi emitida em 1293 e continuaram a ser emitidas, em tempos de guerra, até que a privatização foi abolida em 1856.

<sup>41</sup> Retirado do site do RMG, disponível em: <<https://www.rmg.co.uk/discover/explore/life-and-times-pirate>>. Acesso em: 23 fev. 2020.

excluídos. Aos poucos foi alçando áreas mais afastadas da costa, ainda mais com a introdução dos “navios-mãe”, permitindo levar as pequenas embarcações de assalto para longe do litoral. Após esse período, com a exploração da transparência da navegação e seus sistemas sobre trânsito de mercantes na região, houve uma eclosão da pirataria e ela foi internacionalizada.

De acordo com o site da *Combined Maritime Forces* (2020), a pirataria moderna na costa da Somália cresceu devido aos conflitos econômicos, sociais e políticos que ainda assolam o Estado, desde meados da década de 90. O aumento pode ter correlação com a queda do governo em 1991, quando gangues operavam abertamente sob o regime de clãs e a liderança de senhores da guerra era possível, em razão do vácuo da governança nacional. Durante a segunda fase da Guerra Civil da Somália em 2000, devido à ausência de uma Guarda Costeira, navios estrangeiros exploravam ilegalmente os recursos da pesca somalis, além de despejarem resíduos ilícitos, prejudicando ainda mais o estoque de pescado. As comunidades locais reagiram, formando grupos armados para deter os invasores, no entanto, isto se transformou em um comércio lucrativo, havendo sequestros e pedidos de resgate de embarcações comerciais.<sup>42</sup>

Na legislação brasileira, o Artigo nº 101, do Decreto nº 1.530/1995, que declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM), define como pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
    - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
    - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
  - b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
  - c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).
- Desta forma, observa-se que pirataria não é um crime específico, mas um conjunto de violações à Lei que caracterizam ações de pirataria (DECRETO Nº 1.530, 1995).

A Resolução A.1025 (26)<sup>43</sup> da IMO, adotada em 2 de dezembro de 2009 (item 10 da agenda) denominada *Code of Practice for the investigation of crimes of piracy and armed*

---

<sup>42</sup> Retirado do site da CMF, disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>>. Acesso em: 19 jul. 2020.

<sup>43</sup> Código de conduta para investigação de crimes de pirataria e assalto à mão armada contra navios. Retirado do site da IMO, disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em 22 jul. 2020.



*robbery against ships*,<sup>44</sup> no item 2.2, define que roubo armado contra navios é qualquer dos seguintes atos:

- (i) qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desse navio, nas águas internas de um Estado, águas arquipelágicas e mar territorial;
- (ii) qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima (RESOLUÇÃO IMO A.1025 (26), 2009).<sup>45</sup>

É usual vermos o uso da expressão pirataria para qualquer ato criminoso praticado contra embarcações, seja no mar, atracado ou em rios. Contudo, há diferença, como podemos ver nas definições acima que, a princípio, se assemelham.

Para Mathuy (2015), a tipificação dos atos de pirataria, observados no art. n° 101, deve atender a três requisitos: a localização geográfica do crime, a sua finalidade e os meios envolvidos na ação. Desta forma conclui-se que, para a pirataria, os três critérios são, respectivamente: (i) o alto-mar ou lugar não submetido à jurisdição de algum Estado, sendo necessário, para que o crime seja enquadrado como pirataria, que o art. 101 seja lido em conjunção com o art. 58 (item 2), onde é estendida a aplicação dos art. 88 a 115 da CNUDM para a Zona Econômica Exclusiva (ZEE); (ii) para fins privados; e (iii) a dois navios ou aeronaves, um sendo vítima e outro agressor. Seguindo os mesmos três requisitos para analisar o roubo armado, percebemos somente uma semelhança, a finalidade. Os outros dois critérios diferem, uma vez que no roubo armado, a localização geográfica do crime refere-se a águas internas de um Estado, águas arquipelágicas e Mar Territorial (MT) e o requisito meios envolvidos na ação, não há menção do meio agressor. Assim, constata-se que roubo armado pode ocorrer no cais de um porto, em uma área de fundeio, em um rio, em uma baía ou em qualquer lugar, desde que até as 12 milhas do MT.<sup>46</sup> A pirataria, por sua vez, só pode ser assim classificada se ocorrer além das 12 milhas.

Segundo Rottenberger (2012), o *International Maritime Bureau* (IMB)<sup>47</sup> classifica a pirataria em três tipos:

---

<sup>44</sup> Tradução da língua inglesa. Código de prática para a investigação de crimes de pirataria e assalto à mão armada contra navios.

<sup>45</sup> Traduzido da língua inglesa. (Tradução do autor).

<sup>46</sup> Pelo art. 3 da CNUDM, o MT vai da costa até 12 milhas.

<sup>47</sup> Posteriormente serão mencionadas as funções do IMB.

a) *Low-Level Armed Robbery* (LLAR):<sup>48</sup> caracteriza-se pelo uso de armas leves e contra navios atracados na área portuária. Os alvos são dinheiro ou objetos de valor portáteis. As perdas geralmente são entre US\$ 5 e 15 mil por caso. Os autores são recrutados do entre os funcionários do próprio porto;

b) *Medium-Level Armed Assault and Robbery* (MLAAR): caracteriza-se pelo uso de armas leves e médias (rifles de assalto, granadas, armamento antitanque, etc.) contra navios em navegação junto à costa, geralmente à noite. Os alvos são valores e não furtam de usar a violência, inclusive assassinatos, para atingir seus objetivos. As perdas geralmente são entre US\$ 10 a 20 mil;

c) *Major Criminal Hijack* (MCHJ): este tipo de pirataria exigem um planejamento meticuloso, dependendo de uma rede internacional de pirataria, de conhecimento técnico e logístico e de informações amplas sobre o tipo de navio, carga, rota, tripulação e medidas de segurança adotadas. As informações são obtidas junto à funcionários corruptos de portos e empresas de navegação de grande vulto. Neste tipo de pirataria há o sequestro da tripulação e a captura do navio e toda sua carga. Os navios apreendidos são adulterados e vendidos com documentos falsificados, configurando os chamados “navios fantasmas”. Estes navios podem ser utilizados em futuros ataques servindo de “navio-mãe”. Os custos para execução dos ataques beiram US\$ 300 mil e as organizações piratas angariam cerca de US\$ 50 milhões por ano.

Chalk (2008) amplia o exposto por Rottenberger, modificando levemente, por vezes, a classificação dada à pirataria, porém sem invalidá-la. Afirma que no LLAR, os ataques são de oportunidade e podem realizados, também, por lanchas rápidas contra navios próximos à costa, com assaltantes armados, geralmente, com facas. No MLAAR, amplia a área de ataques ao alto-mar e MT,<sup>49</sup> lembrando que quando realizadas em corredores de navegação restritos, têm o potencial de interromper a navegação. Também afirma que os agentes perpetradores deste delito, usualmente agem com apoio de um navio-mãe e são equipados com armamentos modernos. Finalmente, no MCHJ, afirma ser conhecido que armadores podem planejar estes tipos de ataque em vista de fraudar seguradoras. Na ação dos “navios-fantasma”, elucida que após a captura do navio, sua carga é desovada para navios menores, ele é renomeado e registrado sob bandeira de conveniência, obtendo documentação falsificada, no intuito de realizar um novo carregamento. Porém, este nunca chegará ao destinatário, será direcionado a

---

<sup>48</sup> Roubo Armado Nível Baixo (LLAR), Roubo Armado e Assalto Nível Médio (MLAAR) e Crime de grande proporção e sequestro (HCHJ). (Tradução do autor).

<sup>49</sup> Estes conceitos atinentes à CNUDM serão definidos em outra parte do trabalho.

um outro porto e vendido a um comprador que geralmente tem participação no empreendimento.

Segundo Chalk (2008), diversos fatores contribuíram para o ressurgimento da pirataria na era contemporânea. Ele elencou sete fatores principais e explica cada um deles, sendo mencionadas as principais justificativas:

1. O incremento massivo do tráfego comercial marítimo – cerca de 80% do frete mundial é marítimo; estima-se entre 12 e 15 milhões de containers embarcados ao redor do mundo; existem cerca de 6.591 terminais portuários;

2. O pesado tráfego comercial marítimo próximo a regiões de atividade criminosa endêmica ou sem atuação do Estado, devido à necessidade de trânsito por estreitos e congestionados gargalos de navegação – são exemplos os Estreitos de Málaga (Malásia), *Bab el-Mandab* (entre o Mar Vermelho e o Golfo de Áden), Ormuz (entre o Golfo Pérsico e o de Omã), Canal de Suez (entre o Mediterrâneo e o Mar Vermelho) e o canal do Panamá. A passagem por estes estreitos necessita de uma significativa redução de velocidade de forma a permitir uma navegação segura, aumentando a exposição à interceptação e ataque;

3. Crise financeira – este fator foi especialmente relevante para o sudeste asiático devido aos efeitos decorrentes da crise financeira asiática que ocasionou a queda forçada da moeda tailandesa em 1997, que foi um fator impulsionador da pirataria na região, levando mais pessoas à prática de crimes no mar, inclusive membros da FFAA, em razão de baixos salários, desemprego e altos custos de alimentação. A crise privou Estados litorâneos de investimentos no monitoramento de suas costas, efeito particularmente observado na Indonésia que sofreu severamente com a crise. Desde 1997 as águas territoriais da Indonésia foram eleitas as mais propensas à pirataria do mundo, especificamente em razão de sua geografia;

4. Dificuldades associadas à vigilância marítima – desde o ocorrido em 11 de setembro de 2001, governos tiveram que investir pesadamente em onerosos sistemas de segurança baseados em terra. Estados que constantemente já sofriam para assegurar suas águas territoriais,<sup>50</sup> sofreram mais ainda frente a esta demanda externa de sistemas de monitoramento *offshore*, impactando, significativamente, os já parcos recursos. O resultado disso foi um ambiente propício a formação de organizações voltadas à pirataria;

5. Segurança costeira e portuária inapropriada – estes fatores têm permitido a ocorrência da pirataria do tipo LLAR, especialmente nos fundeadouros, o que tem sido sensível nos terminais da Nigéria, além do chifre da África e ao longo do sul e sudeste da Ásia. Em

---

<sup>50</sup> Como exemplo, Filipinas, Indonésia, Turquia, Eritreia e Quênia.

muitos casos, foi observada a ausência total de forças de polícia marítima ou a inadequação de pessoal, embarcações e treinamento. O IMB esteve particularmente preocupado com o nível de ilegalidade nas águas somalis, levando a declarar a região a 50 milhas da costa somali como área *no-go* para o trânsito marítimo. Bangladesh também foi alvo de preocupação;

6. Corrupção e sistema de justiça criminal ineficiente e ineficaz – estes fatores estimularam o tipo de pirataria mais perigoso, o MCHJ, estimulando o fenômeno de “navios-fantasma”. De acordo com o IMB, nas Filipinas, Indonésia, China e Tailândia e em todos os Estados, aos quais as organizações de pirataria tinham acesso, mesmo que parcial, o pessoal cooptado ou membros da administração ou burocratas, navios podiam ser sequestrados por encomenda, por valores na ordem de US\$ 300 mil. Estes cooptados asseguravam, não só informações vitais à realização dos delitos, como também mantinham à distância ações da indústria e da polícia, para conterem a pirataria;

7. A proliferação global de armamentos – este fator tem assegurado a piratas e outros criminosos, tais como terroristas, meios para realizar suas atividades de forma mais destrutiva e sofisticada. Há uma variedade enorme de armamento no mercado negro. Originário de fontes na África, Ásia e Europa, inclui tudo, desde pistolas, metralhadoras leves e médias, morteiros portáteis, rifles de assalto e RPG. A maioria dos críticos concorda que o acesso fácil e rápido a estas munições é um dos fatores que contribuiu para o incremento do nível de violência que tipificou a pirataria em anos recentes.

No artigo “O regresso da pirataria e a violência sobre o indivíduo”, Pinto (2014) afirma que a pirataria na costa da Somália foi potencializada pela soma de duas perversas situações de vazio: a primeira de absoluto Estado falho em que se encontrava o país, agravado pela completa ausência de estruturas de ordem política e social e a grave carência econômica da população. A segunda condição de vazio referia-se à lacuna na ordem jurídica, ligada à inexistência de enquadramento que facilitasse o combate à pirataria em águas territoriais. Reforça, ainda, que estes vazios estimularam e possibilitaram o delito, majorando o sucesso das ações dos piratas, permitindo, assim, a evolução de suas organizações e técnicas.<sup>51</sup> (Observação que reforça o argumento anterior de Chalk (2008) nos itens de 4 a 6).

O estudo de Chalk data de 2008 e apresenta os fatores que levaram à pirataria na era contemporânea. Apesar disso, todos os fatores apresentados ainda estão vigentes, em menor ou maior escala ao que foi constatado à época.

---

<sup>51</sup> Retirado do site do Observatório de Relações exteriores da Universidade Autónoma de Lisboa, disponível em: <[http://janusonline.pt/images/anuario2014/3.23\\_LValencaPinto\\_Pirataria.pdf](http://janusonline.pt/images/anuario2014/3.23_LValencaPinto_Pirataria.pdf)>. Acesso em: 10abr.2020.

Vejamos: como exposto na introdução, o modal marítimo atende a 90% do comércio entre nações e não mais os 80% apresentados, em proporção condizente cresceram o valor das cargas transportadas, a quantidade de navios mercantes, a quantidade de containers, etc. A própria UNCTAD, em um estudo sobre pirataria marítima de 2014, revela que o incremento do volume e valor do comércio internacional aumentou a exposição e a vulnerabilidade do transporte internacional, sendo um alvo potencial para crimes marítimos;<sup>52</sup> os estreitos e gargalos à navegação permanecem com a mesma geografia, levando à similaridade das consequências operacionais e de exposição; de lá para cá, tivemos diversas crises financeiras globais e hoje vivemos uma crise de saúde pública mundial, o COVID-19, cujas consequências econômicas ainda são desconhecidas.

Apesar dos diversos sistemas e códigos de conduta impetrados, a pobreza das nações mencionadas ainda permanece, havendo carência de recursos, meios e pessoal para atender aos Estados, fato ratificado por Akabassi (2016) e exposto pela secretária-executiva da Comissão do Golfo da Guiné (GG), Florentina Ukonga, em reunião do Conselho de Segurança da ONU (2019), quando alertou que essa faixa territorial (GG) é “uma ampla extensão de água que nenhum país na região pode patrulhar com sucesso”.<sup>53</sup> Os sistemas de monitoramento requerem cada vez mais sofisticação e tecnologia, visando à adequada CSM; sendo assim, há a necessidade de mais recursos para seu custo de posse. A Justiça tem melhorado sua coordenação, porém, Estados em desenvolvimento ainda carecem de adequada legislação e piratas exploram os impasses de jurisdição e desafios da aplicação da lei em alto-mar, conforme afirmou, em 2019, o chefe da UNODC, Yury Fedotov.<sup>54</sup>

Por fim, o acesso a armas no mercado negro permanece um desafio e se traduz em um emaranhado de questões interrelacionadas que, apesar dos esforços para regular armas de fogo, existem diversas formas para criminosos burlarem a fiscalização e traficarem através das fronteiras internacionais. Esta questão emergiu como particularmente relevante para a segurança da União Europeia (EU), apesar das rigorosas medidas adotadas para controle de armas de fogo, conforme exposto no site da *World Economic Forum* (WEF), em 2018.<sup>55</sup>

---

<sup>52</sup> Retirado do site UNCTAD, disponível em: <[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b2013d1\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b2013d1_en.pdf)>. Acesso em 12abr.2020.

<sup>53</sup> Retirado do site da ONU, disponível em: <<https://nacoesunidas.org/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-estao-mais-sofisticados-alerta-agencia-da-onu/>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

<sup>54</sup> Retirado do site da ONU, disponível em: <<https://nacoesunidas.org/pirataria-e-crimes-em-alto-mar-estao-mais-sofisticados-alerta-agencia-da-onu/>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

<sup>55</sup> Retirado do site da *WEF*, disponível em: <<https://www.weforum.org/agenda/2018/12/the-sale-of-illegal-weapons-on-the-dark-web-and-the-impact-on-international-security/>>. Acesso em: 10 abr. 2020.

A pirataria apresenta diversos aspectos negativos, não só pelas consequências à indústria de transporte e ao comércio global, mas também em razão de representar a degradação humana e a falência de um Estado ou região. Para Chalk (2008) os perigos associados à pirataria contemporânea são complexos e multifacetados tendo implicações na segurança humana, política, econômica e ambiental. Fora isso, são uma ameaça à vida e ao bem-estar de cidadãos de diversas nações, uma vez que os ataques envolvem, frequentemente, violência e a possibilidade de mortes. Mesmo nos casos onde não há perda de vidas, muitos tripulantes apresentam traumas psicológicos consideráveis, sendo que alguns nunca mais retornam ao mar.

O *State of Maritime Piracy Report 2018 – Assessing the human costs*<sup>56</sup> relata que sempre que ocorre um incidente, as vítimas são submetidas a traumas físicos e psicológicos, em razão do recorrente uso de violência. Em muitos casos, marinheiros e pescadores sofrem de Transtorno de Estresse Pós-Traumático (TEPT) após um ataque, sequestro e depois de serem mantidos como reféns.

Um estudo de longo prazo sobre o impacto da pirataria no bem-estar dos membros das tripulações mostrou que 25,8% dos ex-reféns apresentaram sintomas condizentes com o TEPT após suas libertações. O *State of Maritime Piracy Report 2017 – Assessing the human costs*<sup>57</sup> relata que neste ano, 5.590 marítimos foram alcançados pela pirataria e roubo armado, tendo dezenove perdido a vida, contra 4.775 e vinte, respectivamente, em 2018, segundo o respectivo relatório. Informa que o navio pesqueiro iraniano *Siraj*, ainda hoje, tem três de seus tripulantes mantidos como reféns desde março de 2015, fato ratificado pelo site de notícias *Daily Nation*, tendo a última libertação ocorrida em setembro de 2019.<sup>58</sup>

De acordo com reportagem do site *Bloomberg*, a recente libertação do tripulante do *Siraj* ocorreu somente em razão da deterioração acelerada do estado de saúde do pescador, perdendo, assim, valor para troca por resgate, disse John Steed, da *Hostage Support Partnership*.

Um outro marítimo, Rohan Ruparelia, externou o comportamento de seus raptadores, dizendo que, quando as negociações iam mal, ele apanhava, tinha o sono proibido, era usado como alvo enquanto atiravam ao redor de seus pés e que era obrigado a ficar nu na chuva por horas, além de ser constantemente ameaçado de morte. A experiência deste tripulante mostra o

---

<sup>56</sup> Relatório da situação da pirataria marítima 2018, assessorando a humanidade. (Tradução do autor). Retirado do site da *Stable Seas*, disponível em: < <https://stableseas.org/publications/maritime-terrorism/state-piracy-2018-human-cost>>. Acesso em 08 abr. 2020.

<sup>57</sup> Retirado do site *OBP*, disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/publications/state-maritime-piracy-2017>>. Acesso em: 12 ago. 2020.

<sup>58</sup> Retirado do site *Daily Nation*, disponível em: <https://www.nation.co.ke/news/africa/Somali-pirates-free-Iranian-hostage/1066-5282212-67w33/index.html>. Acesso em: 12 abr. 2020.

modo de operação dos piratas, assim, houve a captura do navio, a abordagem e tomada de reféns, a repintura do nome do navio (em menos de sete dias) e o fornecimento de dados falsos à Marinha de Togo, de forma a permitir a passagem e navegação incólume. A reportagem informa, ainda, que, atualmente, os piratas estão preferindo a tomada de reféns ao invés da exploração do navio e da carga roubada, isto por meio de ataques violentos, cujo foco são as tripulações. Conforme Munro Anderson, da empresa de segurança marítima *Dryad Global*, os piratas do oeste da África decidiram que, “atualmente vale mais a pena conduzir operações de alto risco, onde você seleciona um alvo, sequestra a tripulação e recebe um alto valor no resgate”. Ele menciona, ainda, que a empresa tem visto os valores dos resgates variarem de US\$ 18 a 500 mil.<sup>59</sup>

Além do prejuízo de vidas humanas, incomensuráveis à sociedade, há os gastos destinados ao combate à pirataria. O *State of Maritime Piracy Report 2017* registra gastos superiores a US\$ 2,2 bilhões por ano, somando-se todas as regiões do globo, exceto América do Sul e Caribe, isto entre seguros, organizações contra pirataria, medidas de proteção de navio, custos processuais, custos de coalizões e mercadorias roubadas. Para Chalk (2008) os gastos seriam ainda maiores, uma vez que cerca de 50% dos ataques não eram comunicados. Isto em razão da assertiva de algumas empresas que relatando os incidentes em seus navios, os custos de investigação e atrasos decorrentes teriam que ser cobertos pela própria empresa, além de aumentar os custos de seguros marítimos. A magnitude de perdas combinadas reportando os incidentes, na maioria dos casos, suplantava em muito as perdas do incidente em si. Em termos de LLAR, saques e sequestro, por exemplo, os custos representam apenas cerca de 2 a 10% do valor do navio e sua carga.

Besley, Fetzer e Mueller (2013), em seu estudo *Piracy in Somalia costs billions*,<sup>60</sup> afirmam que, para cada US\$ 120 milhões apreendidos por piratas na Somália, o custo para a indústria naval e consumidor final estaria entre US\$ 0,9 e 3,3 bilhões, sendo o suficiente para empregar mais de 1,5 milhão de somalis por um ano inteiro, baseado no salário mínimo vigente à época. Com estes números, mostram que o ganho dos piratas é muito menor que os custos gastos pela sociedade para se prevenir contra ataques. Afirmam, ainda, que o custo marítimo do transporte de graneis secos aumentou cerca de 10% com o incremento da pirataria na Somália.

---

<sup>59</sup> Retirado do site *Bloomberg*, disponível em: <<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-12-20/pirates-now-prefer-human-hostages-over-ships-and-cargo>>. Acesso em: 12 abr. 2020.

<sup>60</sup> A pirataria na Somália custa milhões. (Tradução do autor). Retirado do site *Library Services*, disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/74723/>>. Acesso em 11 abr. 2020.

Akabassi (2016) afirma que as destinações dos recursos arrecadados pela pirataria são os mais variados, mas que são principalmente repassados para o tráfico de drogas e pessoas, bem como usados para aumento do potencial bélico próprio e custeamento de milícias.

Observando-se a pirataria de outrora e a contemporânea, é possível perceber semelhanças entre os fatores motivadores à realização deste delito. Em ambas, a pobreza e o distanciamento social estão presentes, há a busca pela sobrevivência e subsistência e a falta de perspectivas. O crime, quando realizado longe das áreas de responsabilidade do Estado, caracteriza a internacionalidade do delito, restringindo o enquadramento à legislação de cada Estado. Se, para a Inglaterra de antes, seus corsários eram estimulados à empreitada, para a Espanha, que tinha seus galeões capturados, era crime; ou seja, havia a peculiaridade de cada nação. As crises de então, revoluções culturais e políticas à época (séculos XII a XIII), hoje, foram substituídas por crises econômicas, de saúde e políticas mesmo, pois, em alguns Estados hospedeiros da pirataria, há a ausência total ou parcial do Estado.

Os prejuízos causados pela pirataria são extremamente onerosos e aumentam em demasia todas as variáveis desse modal de transporte, assoberbando, na ponta da linha o consumidor. Os custos não envolvem apenas os fretes e seguros diretamente, pagamento de resgates e negociações, medidas de segurança a bordo, forças de segurança, coalizões; são custos decorrentes do valor que o frete agrega. Se por um lado há o custo do transporte, por outro, existe o de vidas humanas perdidas ou profundamente marcadas, este sim, incomensurável.

O produto final da pirataria, o resgate e a venda de carga roubadas, virou um modo de vida das populações carentes de cuidados básicos do Estado. O combate aos fatores identificados por Chalk (2008) como sendo motivadores do ressurgimento da pirataria, se faz essencial para resolver o problema pela raiz, principalmente em áreas próximas ao mar e rios. O foco em somente um deles não irá resolver a questão, pois os problemas são correlacionados, complexos e multifacetados e, na opinião deste autor, somente programa abrangente é capaz de resolver. No entanto, dentre todos, a Justiça e a segurança são fatores fundamentais para permitir a construção dos demais.

No Brasil, as regiões com estreitos e áreas de navegação similares, ou seja, manobras restritas em razão de alto fundo ou largura de canal, devem ser áreas de atenção a fim de se precaver ao aparecimento do roubo armado a navios. Como exemplo, a região do delta do Rio Amazonas, onde há estreitos, e o acesso a canais e baías são pontos quentes para a ocorrência do delito.



### 2.3.1 Maritime Security Index (MSI) - 2019<sup>61</sup>

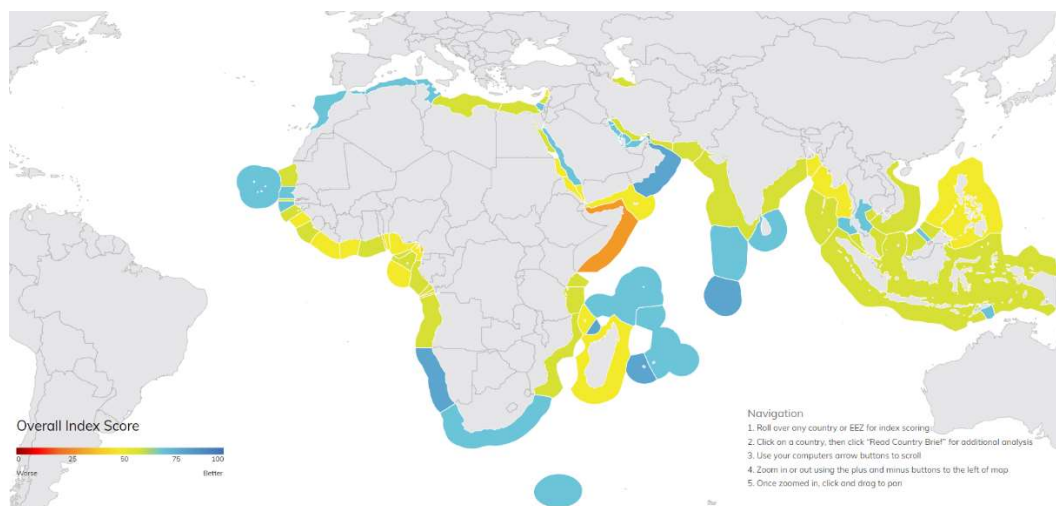


FIGURA 1 - Índice de Segurança Marítima 2019 na apresentação “visão geral”.  
Fonte: *Stable Seas*

A FIG. 1 ilustra uma ferramenta da *Stable Seas* chamada MSI<sup>62</sup> que analisa setenta Estados, da África e Ásia, à luz de nove quesitos de segurança marítima, além da “visão geral”, sendo eles: cooperação internacional (*international cooperation*), Estado de Direito (*rule of law*), aplicação das Leis Marítimas (*maritime enforcement*), bem estar social da população costeira (*coastal welfare*), economia marítima (*blue economy*), pesca (*fisheries*), pirataria (*piracy*), comércio ilícito (*illicit trades*) e migrações mistas marítimas (*maritime mixed migration*).

Cada um destes quesitos é indexado e apresentado sob a forma de cores em um mapa, a cor marrom representando maior risco e a azul, mais segurança. Junto à representação por cores é dada uma nota ao Estado pelo respectivo quesito, acompanhada de um breve relatório, conjecturando em três pilares obtidos pela união dos quesitos apresentados, a saber: governança (cooperação internacional, Estado de Direito, aplicação das Leis Marítimas), resiliência econômica (bem-estar social da população costeira, economia marítima e pesca) e segurança no mar (pirataria, comércio ilícito e migrações mistas marítimas). Como exemplo, no quesito “visão geral”, representado na FIG. 1, a Somália aparece em laranja, recebe a nota 35/100 e Nigéria, na cor verde, com nota 47/100. Na FIG. 2, no quesito “pirataria”, recebem cor azul e nota 82/100 e cor marrom e 0/100, respectivamente.

<sup>61</sup> Índice de Segurança Marítima. (Tradução do autor).

<sup>62</sup> Retirado do site da *Stable Seas*, disponível em: <<https://stableseas.org/issue-areas/overview>>. Acesso em: 17 abr. 2020. Traduções do autor.

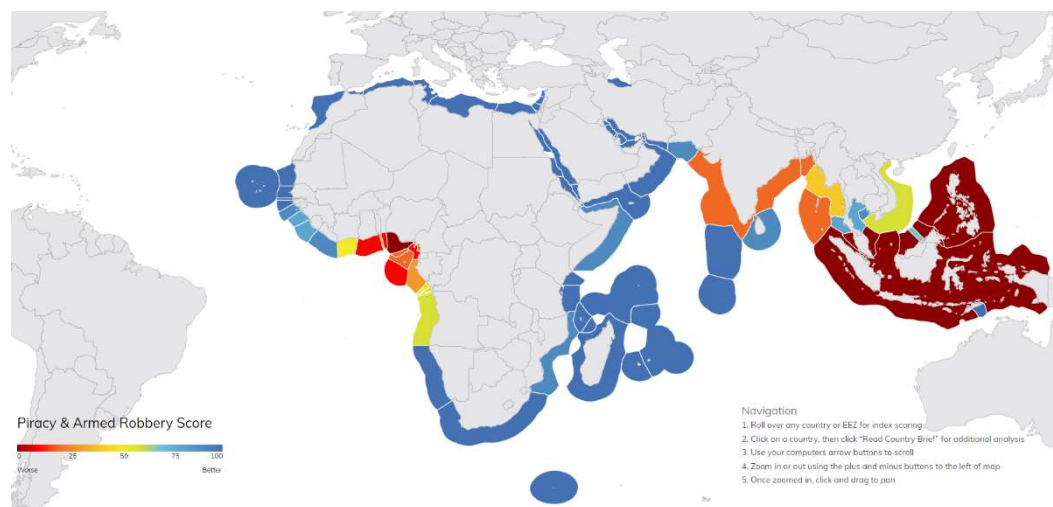


FIGURA 2 - Índice de segurança marítima na apresentação “pirataria”.  
Fonte: *Stable Seas*

Sendo inviável uma análise de todos os setenta Estados, foram escolhidas nações com a pior situação no quesito pirataria, de forma a se obter dados para este estudo. Logo, foram escolhidos os Estados do GG e os adjacentes, além da Somália e Indonésia, por representarem áreas com problemas recorrentes de pirataria, e criada a TAB. 1, que congrega os pilares Governança, Resiliência Econômica e Segurança no Mar baseado nos nove quesitos.

TABELA 1

Notas dos Estados em 2019, em uma escala até 100, nos nove quesitos de avaliação, sendo a coluna “visão geral” a nota média.

PAÍSES	VISÃO GERAL	GOVERNANÇA			RESILIÊNCIA ECONÔMICA			SEGURANÇA NO MAR		
		COOPERAÇÃO INTERNACIONAL	ESTADO DE DIREITO	LEIS MARÍTIMAS	BEM-ESTAR COSTEIRO	ECONOMIA MARÍTIMA	PESCA	PIRATARIA	COMÉRCIO ILÍCITO	MIGRAÇÕES MARÍTIMAS
C. DO MARFIM	52	83	51	40	54	36	45	51	53	55
GANÁ	57	100	68	57	64	41	62	11	48	59
TOGO	45	63	52	42	62	27	30	30	48	54
BENIN	50	71	66	47	63	31	37	12	48	72
NIGÉRIA	47	88	46	75	32	48	54	0	24	54
CAMARÕES	44	75	32	60	37	37	40	19	43	50
GUINÉ EQUAT.	49	50	22	50	60	47	52	16	80	63
SÃO TOMÉ PRINC.	59	81	67	35	80	51	51	20	91	58
GABÃO	56	58	43	46	79	49	57	35	76	60
CONGO	55	77	33	42	72	49	46	47	75	56
REP. DEM. CONGO	41	44	23	29	45	21	26	63	71	47
ANGOLA	55	58	35	48	56	46	62	56	71	64
SOMÁLIA	35	38	30	8	26	25	35	82	45	30
INDONÉSIA	57	88	63	66	58	66	61	0	60	51

Fonte: *Stable Seas*

Dos relatórios disponibilizados pela MSI, retiram-se os fatores principais que levaram às notas estabelecidas para os três pilares. Foi considerado necessário o estudo dos demais quesitos, além de pirataria, por entender que são fatores correlacionados e interdependentes para a ocorrência do fenômeno. Isto posto, analisando cada Estado da TAB. 1, à luz dos relatórios, conclui-se que há diversos fatores coincidentes em cada um dos Estados que contribuem para a ocorrência da pirataria e roubo armado e, como contradição, há a Somália, que, apesar de ainda possuir os fatores que levam à pirataria, apresentou baixos índices em 2019.

As principais semelhanças observadas entre os Estados analisados são: a extrema pobreza de significativa parcela da população, apesar da existência de riquezas potenciais e em exploração, tais como reservas de hidrocarbonetos *offshore* e minérios. Em Angola, por exemplo, os 20% maiores rendimentos pessoais detêm 60% dos rendimentos da nação (má distribuição de renda). Para piorar, sua capital Luanda é uma das cidades mais caras do mundo, devido à expansão da indústria do petróleo; a corrupção em seus diversos níveis, no governo e administração pública, nos quais, agentes e administração portuárias estimulam práticas como suborno, extorsão, evasão de divisas e até manipulações eleitorais, inviabilizando a gestão do Governo para o combate aos problemas diversos, entre eles a pirataria; a ausência de um Estado de Direito condizente, adequado, imparcial, eficiente e eficaz, nas diversas fases de um processo penal, da apreensão à punição, o que compromete a possibilidade de mudanças; a implementação das Leis Marítimas, sejam elas por meio da Polícia Marítima ou da Força Armada em si, é escassa e falha, em face da área a ser coberta em patrulha ou, simplesmente por não haver recursos materiais e pessoais adequados a sua realização; a adesão a tratados e comitês internacionais e multilaterais de segurança marítima e gestão de recursos da pesca pode melhorar a confiança dos demais Estados na busca por uma solução, demonstrando comprometimento. São exemplos, a adesão à Convenção e ao Protocolo SUA e ao *FAO Compliance Agreement e Port State Measures*.<sup>63</sup> Contudo, isto, por si só, não resolve o problema, uma vez que depende de uma série de ações e investimentos do Estado em questão; a economia marítima é uma realidade a ser explorada, em menor ou maior grau, em suas diversas faces, tais como turismo, pesca, indústria marítima e exploração do petróleo, sendo, muitas vezes, a principal geradora de Receita ao Estado. A exploração do petróleo *offshore* é uma opção de fonte de Receita potencial para as nações detentoras de reservas e sua correta exploração pode trazer ganhos ao Estado. A pesca aparece como uma das principais fontes de

---

<sup>63</sup> FAO - *United Nations Food and Agriculture Organization*. Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura. Acordo de conformidade da FAO e Medidas da Autoridade Portuária. (Tradução do autor).

recursos alimentícios para a população, no entanto sofre com a exploração não autorizada por estrangeiros em MT ou ZEE; fora isso, o uso indiscriminado e sem regulação deste recurso pode mergulhar os Estados ainda mais na pobreza, não atendendo à subsistência das famílias em alguns casos; na segurança, a pirataria parece endêmica à região, assim como a ausência do Estado, por ineficiência, corrupção ou ambos e permite fértil campo para o crescimento de outros problemas, tais como tráfico de drogas, presente em boa parte dos Estados, além de comércio ilegal e tráfico de animais silvestres.

#### 2.4 Afinidades entre os delitos

Chalk (2008) menciona que uma das especulações crescentes à época era a que grupos extremistas procurassem suplantar suas restrições operacionais no mar, trabalhando em conjunto ou subcontratando gangues e associações para o crime marítimo, para a realização de ações de terror posteriores, como exemplo a detonação de um NM porta-container ao afundamento em um canal. Young e Valencia<sup>64</sup> *apud* Chalk (2008) observam que, enquanto a pirataria se baseia em ganhos financeiros, o terrorismo é motivado por objetivos políticos posteriores ao ato imediato de atacar um alvo marítimo. Assim, piratas desviarão a atenção e tentarão sustentar seu comércio, enquanto terroristas cortejarão publicidade e infligirão o máximo de dano possível. Eles entendem, portanto, que a pirataria depende de uma pujante indústria marítima, de forma a manter seus ganhos.

Hamilton (2010), em seu estudo baseado em piratas somalis presos no Quênia e esperando julgamento, conclui não haver conexões ou cooperação entre os delitos na Somália; ao contrário, vê competição entre a *al Shabab* e os piratas locais, por recursos financeiros. Afirma, ainda, que a agenda do grupo terrorista prejudica a pirataria sempre que entram em um local dominado por piratas.

Para Pinto (2014), pirataria e terrorismo também não se aproximam, haja vista que aquela apresenta a perspectiva de proveito pecuniário, através da extorsão de resgates financeiros, estando mais associada ao crime organizado, enquanto o terrorismo se orienta

---

<sup>64</sup> YOUNG, Adam; VALENCIA, Mark. *Piracy and terrorism threats overlap*. The Washington Times, 07 jul.2003; e *Conflation of piracy and terrorism in Southeast Asia: rectitude and utility*. Contemporary Southeast Asia, Vol. 25, n°. 2, ago. 2003.

contra os Estados, sociedades e modelos sociais. Cita como exemplo a forte presença do grupo terrorista *al-Shabab* na Somália. Apesar disso, afirma não haver conexão destes com a pirataria.

O site do *Center for International Security and Cooperation* (CISAC),<sup>65</sup> da Universidade de Stanford, afirma que a fragmentação e a deterioração da disciplina no *Abu Sayyaf Group* (ASG),<sup>66</sup> combinadas com a perda da assistência financeira da *Al Qaeda*, levaram a organização a substituir suas atividades terroristas por sequestros, de forma a possibilitar sua sobrevivência financeira.

Um relatório do programa *Stables Seas* da *One Earth Future*<sup>67</sup> sobre os mares de Sulu e Celebes, situado entre Filipinas e Indonésia, apresentado em uma reunião da UNODC, realça vínculos entre atividades marítimas ilícitas nos mares de Sulu e Celebes e o terrorismo, chegando a indicar, também, a ASG e suas ligações com o Estado Islâmico.<sup>68</sup>

A Resolução 2482 (2019) do Conselho de Segurança da ONU demonstra a preocupação do vínculo entre o terror e crime organizado, estabelecendo até um prazo para apresentação de um relatório da UNODC sobre a ligação entre os delitos. Foi preocupação, no entanto, o uso político da resolução. O testemunho do Ministro das Relações Exteriores do Peru, quando da adoção da resolução, foi marcante, externando a experiência que vivera seu Estado com os vínculos entre terrorismo internacional e crime organizado.<sup>69</sup>

Em 2003, Richard J. Norton, em seu artigo *Feral Cities*,<sup>70</sup> apresentou a teoria das Cidades Selvagens (CS) e as define como metrópoles, com mais de um milhão de habitantes, cujo Governo perdeu a capacidade de manter o Estado de Direito dentro dos seus limites territoriais, no entanto, ainda permanecendo um ator ativo no Sistema Internacional. Nas CS os serviços sociais são praticamente inexistentes e a maioria da população não tem acesso ao mais básico serviço de saúde e segurança pública, não existe seguridade social e a segurança é iniciativa individual. Apesar disso, a CS não caiu em caos completo e aleatório. Criminosos, grupos de resistência armada, clãs, tribos ou associações de bairro exercem diversos graus de controle sobre partes da cidade. Transações comerciais interurbanas, entre cidade e estado e até

---

<sup>65</sup> Centro Internacional para Segurança e Cooperação. (Tradução do autor). Retirado do site da CISAC, disponível em: <[https://cisac.fsi.stanford.edu/mappingmilitants/profiles/abu-sayyaf-group#text\\_block\\_17334](https://cisac.fsi.stanford.edu/mappingmilitants/profiles/abu-sayyaf-group#text_block_17334)>. Acesso em 21jul. 2020. Entidade dedicada ao estudo do complexo ambiente internacional que, desde o 11/09 passou a estudar também o terrorismo, a insurgência e a segurança nacional.

<sup>66</sup> Grupo tido como um dos mais capazes de realizar ações terroristas no mar, como veremos posteriormente.

<sup>67</sup> Retirado do site da *Stable Seas*, disponível em: <<https://oneearthfuture.org/press-releases/new-report-illicit-maritime-activities-sulu-celebes-seas>>. Acesso em 21jul. 2020.

<sup>68</sup> Também conhecido como *Islamic State of Iraq and the Levant* (ISIL), *Islamic State* (IS) ou *Islamic State of Iraq and Syria* (ISIS).

<sup>69</sup> Retirado do site da ONU, disponível em: <<https://www.un.org/press/en/2019/sc13893.doc.htm>> Acesso em: 24jul. 2020.

<sup>70</sup> Cidades Selvagens. (Tradução do autor).

internacionais ocorrem, mas corrupção, avareza e violência são suas marcas registradas. Apresenta níveis altos de doenças e produz poluição suficiente para ser considerada uma zona de desastre ambiental. A maior parte das CS sofre de hipertrofia urbana com seu território cobrindo vasta área física. A estrutura urbana varia de prédios a grandes favelas. Apesar de tudo, as cidades continuam crescendo e seus habitantes não as abandonam voluntariamente.

Norton (2003) diz que o fenômeno das CS talvez nunca venha a ocorrer de fato, apesar de indicadores mostrarem que poderemos nos deparar com algumas brevemente. Adverte que seu aparecimento não pode ser relegado, pois poderá vir a ser um dos maiores desafios do nosso século e que merece até mais atenção do que os Estados Falidos (*Failed States*).<sup>71</sup>

As CS poderiam vir a exercer um efeito magnético em organizações terroristas, sendo um porto seguro, especialmente, se os grupos tiverem afinidade com parcela da população. A eficiência e portabilidade dos modernos sistemas de computação e comunicação permitem que grupos terroristas, criminosos e atividades comerciais globais corruptas e predatórias sejam conduzidas com equipamentos comerciais e acessíveis no mercado. A estrutura das CS, seu tamanho e extensão, com prédios, estruturas diversas e subterrâneos representam uma proteção perfeita para ocultação contra sensores remotos. A população local serve como fonte de recrutas e como rede de inteligência, assim, uma contrainteligência, que utilize locais como fonte de informações contra estes grupos, torna-se muito complicado. Estas cidades, ao disporem de porto ou aeroporto, permitem a importação ou exportação de uma série itens de interesse. O ambiente da CS tornará mais fácil a entrada de um grupo que ainda não tem conexões com organizações criminosas. A ligação entre esses grupos, antes considerada improvável, agora é tão comum que não suscita comentários.

O autor levanta a diferença das CS para outras cidades, cujos problemas se assemelham e sempre existiram. Assim, realça que a principal diferença está no fato de que, enquanto a polícia opta por não impor o Estado de Direito em determinada localidade, na CS ela não tem condição de impor. Nas CS, caso sejam de grande importância, com grandes portos ou aeroportos, o Estado acha mais fácil negociar a divisão de poder com grupos ilegais, de modo a permitir a funcionamento e operação da cidade. Em governos fracos, a habilidade das CS de resistir às forças policiais, torna a negociação a única alternativa. Em casos onde há

---

<sup>71</sup> Um estado que é incapaz de desempenhar as duas funções fundamentais do Estado-nação soberano no sistema mundial moderno: não pode projetar autoridade sobre seu território e povos e não pode proteger suas fronteiras nacionais. Retirado do site *Encyclopædia Britannica*, disponível em: <<https://www.britannica.com/topic/failed-state>>. Acesso 22 jul. 2020.

problemas massivos de desenvolvimento, nem mesmo as FFAA conseguem impor ordem. Em Estados mais desenvolvidos, as FFAA poderiam subjugar as CS, deixando, no entanto, mais um campo de destroços do que uma cidade capaz de operar.

Norton (2003) criou uma taxonomia (TAB. 2) que indica se uma cidade está se tornando selvagem. É agrupada em quatro categorias, com uma gradação de cores, sendo cidade saudável (verde), marginal (amarelo) e se tornando selvagem (vermelho). Ele chama a atenção para o fato de que muitas cidades saudáveis funcionam, apesar de consideráveis graus de corrupção, já outras, robustas e cheias de vitalidade, sofrem com elevados níveis de criminalidade e, mesmo uma com todas as categorias vermelhas, não é considerada necessariamente selvagem. Exemplifica, à época do estudo, cidades em cada categoria, considerando Nova Iorque como verde, a Cidade do México como amarela e Joanesburgo como vermelha, sendo estas duas últimas indubitavelmente características nas classificações atribuídas e, apesar disto, não necessariamente se tornaram ou tornarão selvagens. Estas cidades não desistiram de mudar suas situações e mostram disposição para fazê-lo. O autor acredita, ainda, que cidades grandes de Estados em desenvolvimento têm mais possibilidade de se tornarem selvagens do que as de Estados desenvolvidos. Cita o Brasil como exemplo, mencionando que o Rio de Janeiro sofre a ameaça de se tornar selvagem, pois em março de 2003, cartéis controlavam parte da cidade, levando a Polícia a não entrar nestas áreas e adotar a política da contenção.

TABELA 2  
Taxonomia de cidades selvagens

	GOVERNO	ECONOMIA	SERVIÇOS	SEGURANÇA
Saudável (verde)	Legislação eficaz, direciona recursos, controla toda a cidade em tempo integral. Não há corrupção.	Robusta. Investimento estrangeiro substancial. Bens e serviços acessíveis. Base tributável estável e justa.	Amplos serviços, educacionais e culturais, disponível para todos os residentes.	Bem regulamentada por forças policiais éticas e profissionais. Resposta rápida a uma ampla gama de incidentes.
Marginal (amarelo)	Controle parcial ou sazonal. Altamente corrupto.	Investimento limitado/nenhum. Indústrias subsidiadas ou decadentes e déficits crescentes.	Gerencia um nível mínimo de saúde pública, acesso a hospitais, água potável e descarte de lixo.	Pouca consideração pela legalidade / direitos humanos. Polícia regularmente confrontada por criminosos.
Se tomando selvagem (vermelho)	Na melhor hipótese negocia zonas de controle ou o controle não existe	Industria locais de subsistência ou baseadas no comércio ilegal.	Acesso a água e energia entre intermitente e não existente. Quem pode contrata particularmente.	Inexistente. Segurança obtida por meio privado ou pagamento por proteção.

Fonte: Artigo *Feral Cities* (2003).

Como se pode concluir, pelo exposto nas partes anteriores deste trabalho, até o momento, o terrorismo marítimo não é dissociado do terrorismo; determina apenas o ambiente, no qual ocorrem os atos de terror, possuindo legislação complementar para permitir o enquadramento. Destarte, terrorismo marítimo e pirataria apresentam semelhanças, um e outro: utilizam as águas para perpetrarem seus atos, valendo-se de habilidades próprias para a execução; têm a extrema violência e a intimidação como método; advêm de fatores sociais específicos; dependem da ocultação, de subterfúgios, da corrupção e da ilegalidade; usam a tecnologia a seu favor; geram vultosos prejuízos, sejam financeiros ou em vidas humanas, estas incomensuráveis; e aproveitam-se de problemas governança.

A ligação entre o terrorismo e o crime organizado é uma preocupação e uma realidade, como se percebe no exposto pelo representante do Peru. O nexos entre pirataria e terrorismo marítimo, apesar de polêmico, de fato existe, como se pode ver no sudeste asiático, em razão da necessidade de sobrevivência de grupos terroristas, quando da perda de apoio financeiro. No entanto, isso não parece ocorrer no caso da Somália. Aparenta haver a possibilidade de ocorrência regional ou até sazonal da ligação entre os crimes, dependendo de necessidades específicas do grupo executor. Este autor acredita que apesar de conflitantes quanto ao objetivo final, terroristas e piratas podem vir a se associar momentaneamente ou regionalmente e, até mesmo ampliarem suas ações, indo do terror a pirataria, como forma de angariar fundos. É menos provável terroristas realizarem a contratação de piratas para sequestrar navios e entregar a grupos terroristas, para uso em suas causas posteriormente, pois existem grupos terroristas aptos tecnicamente para estas realizações, como veremos posteriormente. É importante realçar que a prática de pirataria não torna um terrorista exclusivamente um pirata, ele não deixa de ter em mente seus objetivos norteadores, como exemplo o caso da ASG, onde o objetivo maior é a criação de um Estado islâmico para atender à minoria islâmica nas Filipinas, ele apenas utiliza atos de pirataria para angariar fundos para sua causa.

A teoria da CS apresenta situações onde cidades, não necessariamente pertencentes a Estados Falidos, apresentam falhas na governança e na capacidade de lidar com as mazelas típicas de grandes cidades. Apesar de haver cidades com um determinado grau de CS, que não se encaixam totalmente no termo, a teoria serve para visualizar locais que preenchem as características mencionadas e serve de alerta para acompanhamento, de forma a evitar que problemas evoluam. A coexistência de terrorismo e pirataria em uma CS pode permitir, na opinião deste autor, a associação, mesmo que momentânea, para a obtenção de recursos e benefícios em comum, como exemplo combate a forças de segurança. Norton (2003) menciona



que o Rio de Janeiro apresentou, em 2003, um certo grau CS. Ao se ler as características por ele descritas e visualizar a situação de outras grandes cidades brasileiras e da América do Sul, hoje, este autor acredita que existem cidades com certa gradação de CS, abrindo a possibilidade de associação de ambos os perpetradores para objetivos comuns ou para financiamento de suas causas.

Por todo o exposto até o momento, a situação na Venezuela vem se mostrando como uma grande preocupação, uma vez que o Estado enfrenta uma crise política, social e econômica séria, levando a população a índices de 80% de pobreza extrema,<sup>72</sup> com um salário mínimo local que cobre apenas 3,5% de uma cesta básica.<sup>73</sup> A crise no Estado foi, recentemente, tema de reunião no Conselho de Segurança da ONU, onde, após tentativas frustradas para uma solução negociada e política, e dos esforços de mediação internacionais, a chefe de Assuntos Políticos e de Consolidação da Paz do órgão, Rosemary Di Carlo, declarou que a solução para a crise prolongada só poderá partir dos próprios venezuelanos.<sup>74</sup>

---

<sup>72</sup> Retirado do site El País, disponível em: <<https://brasil.elpais.com/internacional/2020-07-09/pobreza-extrema-beira-80-na-venezuela.html>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

<sup>73</sup> Retirado do site ONU Brasil, disponível em: <<https://nacoesunidas.org/chefe-de-direitos-humanos-da-onu-descreve-cenario-de-miseria-e-hiperinflacao-na-venezuela/>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

<sup>74</sup> Retirado do site ONU, disponível em: <<https://news.un.org/pt/story/2020/05/1714282>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

### 3 ÁREAS DE RESPONSABILIDADE E JURISDIÇÃO

O Decreto nº 1.530/1995 marca a entrada em vigor da CNUDM. O documento formalizou responsabilidades e direitos, sobre os quais o Estado pode exercer sua influência e soberania gradual. Assim, conhecidas as definições de cada área, o Estado costeiro possui:

a) MT e águas interiores - soberania semelhante à territorial, estendendo-se ao espaço aéreo sobrejacente, bem como ao leito e ao subsolo deste mar;

b) Zona Contígua (ZC) - autonomia para realizar as medidas de fiscalização necessárias a evitar as infrações às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários e reprimir as infrações às leis e regulamentos no seu território ou no seu MT;

c) ZEE - região de regime jurídico específico onde os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos e liberdades dos demais Estados são regidos pelas disposições pertinentes da Convenção. Direito de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras atividades com vista à exploração e aproveitamento da zona para fins econômicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos; jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da Convenção, no que se refere a: i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas; ii) investigação científica marinha; e iii) proteção e preservação do meio marinho;

d) Plataforma Continental (PC) - soberania para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais, sendo que, se não houver exploração, ninguém pode fazê-lo sem expresse consentimento. Os recursos naturais se referem a recursos minerais e outros recursos não vivos do leito do mar e subsolo, bem como os organismos vivos pertencentes a espécies sedentárias, isto é, aquelas que no período de captura estão imóveis no leito do mar ou no seu subsolo ou só podem mover-se em constante contato físico com esse leito ou subsolo. Os direitos sobre a região não afetam o regime jurídico das águas sobrejacentes ou do espaço aéreo acima dessas águas, e o exercício dos direitos não deve afetar a navegação ou outros direitos e liberdades dos demais Estados previstos na Convenção, nem ter como resultado uma ingerência injustificada neles.

A CNUDM não faz menção a atos terroristas cometidos no mar, fato posteriormente coberto pelo Protocolo e Convenção SUA, porém, define e legisla sobre pirataria e obrigações diversas dos Estados signatários quanto a este crime. O art. 100, define que todos os Estados devem cooperar, na forma mais ampla possível, na repressão da pirataria no alto mar ou em

qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum estado. Do art. 105 retira-se que todo Estado pode apresar, observado o art. 100, um navio ou aeronave pirata ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. No entanto, para realização de apresamentos (art. 107) só podem efetuar apresamento, por motivo de pirataria, dos navios de guerra ou aeronaves militares ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados.

O Decreto nº 6.136/2007 (Protocolo e a Convenção SUA), nos artigos citados abaixo, fazem referência às áreas e jurisdição, às quais a Convenção se aplica:

Art. 4º:

1. Esta Convenção se aplica se o navio estiver navegando ou estiver programado para navegar para dentro, através ou para fora de águas além do limite externo do mar territorial de um único país ou dos limites laterais de seu mar territorial com Estados adjacentes.

2. Nos casos em que a Convenção não for aplicável segundo o parágrafo 1, ainda assim se aplicará quando o autor ou suposto autor do delito se encontrar no território de um Estado-Parte que não seja um Estado citado no parágrafo 1.

Art. 6º:

1. Cada Estado-Parte tomará as medidas que se fizerem necessárias para estabelecer sua jurisdição sobre os delitos previstos no Artigo 3º, quando forem cometidos:

(a) contra ou a bordo de navio que arvore a bandeira do Estado na ocasião em que o delito for cometido; ou

(b) no território desse Estado, inclusive seu mar territorial; ou

(c) por um nacional desse Estado (DECRETO Nº 6.136, 2007).

O art. 7º assegura que qualquer Estado-Parte em cujo território o autor ou suposto autor do delito estiver presente, agindo de acordo com sua lei, o prenderá ou tomará outras medidas, para assegurar sua presença durante o tempo que for necessário a fim de possibilitar que se instaure qualquer processo penal ou de extradição.

A Política Nacional de Defesa (PND, 2016), que estabelece os objetivos nacionais, seleciona as áreas de interesse brasileiro da seguinte maneira:

- a) Art. 2.1.6 – o interesse prioritário é o entorno estratégico brasileiro, que inclui o continente da América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica;
- b) Art. 2.1.7 - em função das tradicionais relações, a América do Norte e a Europa; em face dos laços históricos e afinidades culturais com o Brasil, os países de língua portuguesa merecem especial atenção aos esforços de cooperação no

campo da Defesa. Igualmente, ao norte, a proximidade do mar do Caribe impõe que se dê crescente atenção àquela região.

Do exposto, entende-se que é dever dos Estados signatários da CNUDM e Protocolo e Convenção SUA o combate a atos de violência, conforme contidos no texto dos documentos perpetrados no mar, independentemente da localização em que sejam realizados, observando-se a soberania e a jurisdição dos Estados. Para repressão e combate a estes delitos o Estado costeiro deve utilizar meios próprios caracterizados ou como pertencentes ou a seu serviço, assim, sem prejuízo às ações de inteligência, devem ser utilizados navios e aeronaves militares e de guarda costeira, no caso do Brasil, navios ou embarcações e aeronaves das FFAA ou Polícia Federal (PF).

Das áreas de interesse prioritário da PND, acredita-se que as regiões de atenção prioritária para o combate aos delitos no Brasil sejam as AJB, especificamente fronteiras marítimas com Estados limítrofes, rios e hidrovias fronteiriças, como por exemplo, a hidrovia Solimões-Amazonas e a do rio Madeira. A rede hidroviária amazônica, por exemplo, possui extensos rios em sua composição que nascem fora do território nacional, como os rios Amazonas, Solimões, Negro, Branco, Madeira, Purus, Juruá e Guaporé, este último, servindo ainda, de divisa com a Bolívia. Estes rios e hidrovias apresentam fragilidades para a entrada de pessoas mal-intencionadas e até mesmo de terroristas. Por definição, não existe pirataria nestas regiões, sendo enquadrados como roubo armado a navios.

#### 4 CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA (CSM)

É importante entender o conceito de segurança. Na língua portuguesa, a palavra segurança tem diversos significados,<sup>75</sup> entre eles: estado do que se acha seguro ou firme, estabilidade, solidez; aquilo que protege de agentes exteriores; condição marcada por uma sensação de paz e tranquilidade; condição ou estado do que está livre de danos ou riscos. Na língua inglesa duas palavras representam a palavra segurança – *security* e *safety* – a primeira, ligada a algo mais objetivo, mais concreto e a seguinte, a algo mais subjetivo, uma percepção.<sup>76</sup> Spencer<sup>77</sup> (2018 *apud* FILHO, 2018) entende que *safety* está ligado à segurança pessoal, do trabalho e das atividades da vida (física), portanto é quando nos referimos à segurança no sentido de proteção em relação à integridade física, à saúde, às condições de higiene, à ausência de riscos de acidentes, à proteção das pessoas contra o perigo, aos riscos causados pelo meio (condições inseguras) ou por atos culposos de qualquer agente (negligência, imprudência, imperícia – ato inseguro). Quanto a *security*, entende que está atrelado à segurança patrimonial ou pessoal, desta forma, relacionado a medidas e ações contra acontecimentos perigosos que colocam em questão a segurança pessoal e patrimonial, ou mesmo a estabilidade de um estado, em relação aos riscos causados por atos dolosos (intencionais) de terceiros.

Segundo Faria (2012, p. 217), em decorrência dos ataques de 11 de setembro, os EUA passaram a observar a necessidade de garantir o domínio marítimo, em razão da vulnerabilidade desse ambiente, definindo-o como “todas as áreas e fatos de, sobre, sob, relativos a, adjacentes a, ou limítrofes a um mar, oceano, ou outra via navegável, incluindo todas as atividades marítimas relacionadas, infraestruturas, pessoas, cargas, navios e outros meios que devem ser de conhecimento e controle do Estado”.

Dos estudos e trabalhos realizados à época para suportarem a Estratégia Nacional de Segurança Marítima dos EUA, destaca-se o plano de implantação da Consciência do Domínio Marítimo (CDM), que estabelece as bases para uma efetiva compreensão de qualquer fato associado ao ambiente marítimo, que poderá afetar a segurança e a defesa, a economia e o meio ambiente dos EUA. Este plano propôs um nível elevado de cooperação interagências, para

---

<sup>75</sup> Retirado do site Michaelis, disponível em: <<https://michaelis.uol.com.br/moderno-portugues/busca/portugues-brasileiro/seguranca/>>. Acesso em: 26 jul. 2020.

<sup>76</sup> Retirado do site Folha de São Paulo, disponível em: <<http://direito.folha.uol.com.br/em-segurancedila/o-que-segurana-sentir-se-seguro-e-estar-seguro-parte-2-de-3#:~:text=Um%20alpinista%20se%20sente%20mais,seguro%20do%20que%20o%20outro>> Acesso em: 26 jul. 2020.

<sup>77</sup> SPENCER, Coursen. *Safety vs. Security: Understanding the Difference May Soon Save Lives*. EUA, 2016.

obter uma efetiva CDM, unificando os esforços dos órgãos governamentais e do setor privado, com apoio internacional de aliados e parceiros. A evolução do conceito de CDM, desenvolvido nos EUA, para a CSM, deu-se no âmbito dos estados da OTAN, após uma reunião de cúpula em Riga, no final de 2006. Assim define-se CSM (OTAN) como o entendimento dos acontecimentos militares e não militares, atividades e circunstâncias, dentro e associadas ao ambiente marítimo, que são relevantes para as atuais e futuras ações de um estado, no qual o ambiente marítimo é composto por oceanos, mares, baías, estuários, rios, regiões costeiras e portos, conceito mais amplo que o CDM.

Koskinen (2009) realça que o entendimento da NATO MNE5 MAS,<sup>78</sup> que determinou a definição na OTAN sobre CSM, não restringe ou limita o ambiente marítimo, deixando que cada nação defina o ambiente marítimo mais adequado ao seu papel e as suas responsabilidades e missão.

Janick (2019) comparou o conceito de CSM e de seu predecessor, o CDM, e observou que este atende a uma necessidade específica dos EUA, com restritas aplicações a outros contextos, tendo um caráter mais realista com a concepção de segurança internacional, com ameaças de caráter mais objetivos que subjetivos, alinhados à preocupação dos EUA.

Faria (2012) cita que uma das finalidades da CSM é promover a interação entre os órgãos governamentais, empresas privadas e Forças de Segurança internamente e na comunidade internacional e, também, que o compartilhamento de informações entre agências parceiras e nações é vital para alcançar o nível de CSM que os decisores necessitam, para agir de modo eficaz, em todos os níveis de comando, ou seja, identificando ameaças com brevidade e o mais longe possível da costa, por meio da integração de dados de inteligência e sistemas diversos.

A Doutrina Militar Naval (DMN) ou EMA-305, define a CSM como sendo:

a efetiva compreensão das tendências e relações, que se desenvolvem temporalmente no *ambiente marítimo*, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um país. Exige avaliação contínua das áreas de interesse e monitoramento de padrões de comportamento. As lacunas no conhecimento devem ser buscadas pela vigilância, inteligência, reconhecimento e troca de informações (DMN, 2017, cap. 1, p. 4).

Na DMN, o propósito da CSM é possibilitar, desde o tempo de paz, a identificação de ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas, a partir da avaliação

---

<sup>78</sup> NATO *Multinational Experimentation/Maritime Situational Awareness*. Experimentação Multinacional / Consciência Situacional Marítima. (Tradução do autor).

supracitada, permitindo a execução de operações e ações pelo Poder Naval, de forma singular ou conjunta, a fim de neutralizá-las antes que se contraponham à integridade territorial, soberania e interesses nacionais.

No Brasil, o recém-criado Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) (2018), originário do Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), detém, entre as atribuições relacionadas ao controle do tráfego marítimo, aquela de incrementar a CSM no país, cabendo a tarefa de estabelecer a coordenação necessária com os órgãos governamentais (nacionais e internacionais), para a formação da CSM nas AJB. Tem como visão de futuro ser capaz de contribuir com a CSM, atuando de forma integrada com os órgãos governamentais, para a soberania nas AJB, na identificação, análise e classificação de quaisquer ameaças ao tráfego marítimo de interesse, atuando onde se faça necessário.

O controle do tráfego marítimo brasileiro é realizado por meio do Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), hoje em sua versão IV, que acompanha a movimentação de navios na área SAR do Brasil, por intermédio de informações de navegação padronizadas, fornecidas pelos participantes, em prol de possíveis operações de Busca e Salvamento (SAR),<sup>79</sup> sendo “uma importante ferramenta para apoiar a tomada de decisão em operações de Busca e Salvamento (SAR) na área de responsabilidade brasileira” (FARIAS, 2012, p.229). Usados em associação e em complemento ao SISTRAM, estão outros subsistemas e acordos de cooperação e troca de informações, tais como o AIS, LRIT, PREPS, T-RMN entre outros.<sup>80</sup>

De acordo com Faria (2009), o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz) consiste em um conjunto de doutrinas, processos e sistemas, que coletam e compartilham dados e informações de interesse da “Amazônia Azul” com os setores pertinentes e seus tomadores de decisão. Compreende um conjunto de atividades ligadas ao mar, envolvendo, dentre outros conhecimentos e aplicações, vigilância, segurança, prevenção à poluição, soberania, gestão de recursos naturais e reação às situações adversas, integradas e coordenadas pela MB, na qualidade de Autoridade Marítima. O Sistema contará com vários subsistemas, dos quais alguns já se encontram em funcionamento, como por exemplo, o SISTRAM. Além do mencionado, contará com o monitoramento por satélites, radares e equipamentos de sensoriamento.<sup>81</sup>

---

<sup>79</sup> A sigla SAR provém do termo *Search and Rescue* ou busca e salvamento. (Tradução do autor).

<sup>80</sup> Retirado do site do CISMAR, disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/cismar/>>. Acesso em: 09 jul. 2020.

<sup>81</sup> Retirado do site do IPEA, disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=34638&Itemid=8](https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=34638&Itemid=8)>. Acesso em: 25 jul. 2020.

A Estratégia Nacional de Defesa (2016),<sup>82</sup>, define as Capacidades Nacionais de Defesa, e, entre elas, menciona a necessidade de reforçar a Capacidade de Proteção, com a adequação dos meios e métodos de vigilância sobre o território nacional, incluindo a ZEE, a PC e o espaço exterior sobrejacente, o espaço cibernético e outras áreas de interesse. Exige, adicionalmente, o aperfeiçoamento dos sistemas de comunicações e de informações e dos sistemas de alerta relacionados aos órgãos de Proteção e Defesa Civil, com vistas à atuação coordenada interagências.

Percebe-se que segurança é um conceito que envolve algo concreto e, concomitantemente, uma sensação, um sentimento. Quando aplicado ao Estado, acredita-se que ambas as facetas são importantes, porque a busca pelo incremento da sensação de segurança no entorno estratégico nacional passa por um conjunto de fatores. Sensação de segurança é relativa, varia de sociedade para sociedade, de pessoa para pessoa; desta monta, um local onde uma pessoa se sinta segura, outra pode não se sentir. Já segurança em si não corresponde a ter ou não ter, não é simples assim, nada é totalmente isento de perigo, há uma gradação, diversos níveis de segurança do maior para o menor, assim como um custo envolvido. Uma sociedade pode se sentir segura com um segurança para cada habitante, mas isso certamente é inviável. Fazendo correlação com o nosso entorno estratégico, é preciso pensar exatamente qual o nível de segurança necessário e desejado, é preciso estabelecer o equilíbrio entre o se sentir e estar de fato em segurança, encontrando-se em um nível aceitável e possível à nossa realidade. Nesta linha de raciocínio, a CSM é um fator a ser pensado e perseguido em sua totalidade, conforme o que a sociedade quiser.

Observamos que o CDM cresceu e ganhou contornos mais amplos, abrangendo, não só o conceito para a costa norte-americana, mas também, de interação com o mundo e em cooperação com outros Estados, ganhando caráter internacional. Hoje, a CSM é uma ferramenta necessária à adequada compreensão do ambiente marítimo moderno como um todo, com seus acontecimentos, suas ameaças e suas interações na defesa, segurança, economia e meio ambiente entre as nações. O conceito de CSM denota que uma nação não pode pretender, sozinha, acesso a tudo que acontece no ambiente marítimo mundial; isto está claro na necessidade de cooperação nacional de agências, forças de segurança, empresas e, de forma a ampliar o alcance destes mesmos órgãos com seus correspondentes nas diversas nações.

---

<sup>82</sup> A END, juntamente a PND e o Livro Branco de Defesa Nacional foram entregues ao Congresso recentemente, dia 22 de julho de 2020. Retirado do site do Ministério da Defesa, disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/noticias/poder-executivo-entrega-Atualizacoes-da-pnd-end-e-lbdn-ao-congresso-nacional>. Acesso em: 16 ago. 2020.



Cooperação, integração, segurança e compartilhamento parecem espelhar o que é preciso para uma adequada CSM.

Pode-se dizer que CDM e CSM são conceitos que, de alguma forma, já apareciam no inconsciente das nações, mesmo que de forma subliminar. Destarte sempre houve algum grau de consciência situacional quanto ao mar, pois sempre existiu a necessidade de defesa, controle e entendimento do ambiente marinho de forma a evitar ameaças.

No Brasil, o recém-criado CISMAR assume o desafio de incrementar a CSM, atuando interagências, interforças, coordenando toda a sociedade, incentivando-a a olhar para o mar com uma visão mais crítica, defendendo interesses, riquezas e identificando ameaças ao longe e antes que se concretizem.

O SISTRAM é uma ferramenta primordialmente de controle de tráfego mercante, de forma a atender a regulações internacionais. Como podemos observar, há diferença de emprego e destinação entre o SISTRAM e o SisGAAZ. O primeiro é mais um dos subsistemas que contribuirão com informações para o segundo, que possui um conceito mais amplo, abrangente, condizente com a definição de CSM e com as pretensões de “elevar o nível de proteção dos oceanos” (FARIA, 2012, p. 229), além de apresentar uso dual, militar e civil, atendendo a END, uma vez que prestará apoio, também, a agências civis diversas.

“Atualmente, o monitoramento da Amazônia Azul é realizado por meio do Sistema Naval de Comando e Controle (SisNC<sup>2</sup>), principal sistema de comando e controle da MB, baseado no Centro de Comando do Teatro de Operações Marítimas” (ANDRADE, 2019, p. 22) e este, possivelmente comporá mais um subsistema do projeto SisGAAZ.

Avaliando as características necessárias e intrínsecas à CSM, o delineado na END e o projeto desenvolvido para o SisGAAZ, transparece que, à medida que os subsistemas forem se somando e entrando em operação, paulatinamente ampliaremos nossa visão do mar e seus desafios, principalmente no combate ao terrorismo marítimo e à pirataria, obtendo uma ferramenta adequada para a tomada de decisão.

## 5 TERRORISMO MARÍTIMO E PIRATARIA NO MUNDO

### 5.1 Terrorismo marítimo

O *Global Terrorism Database (GTD)*<sup>83</sup> é uma base de dados sobre terrorismo mantido pelo *National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START)*<sup>84</sup> da Universidade de Maryland, desde 1970. No GTD constam, até 2018, 377 casos de terrorismo marítimo, correspondendo a 0,2% do número total de casos computados. Assim, para composição deste capítulo foram utilizados os dados consolidados nos gráficos e dados apresentados por meio do uso de filtros na ferramenta no site.<sup>85</sup>

O GRAF. 1 mostra que a quantidade de casos teve significativo incremento a partir de 2012, atingindo o pico máximo em 2016, com 34 casos, e voltando a subir em 2018 com cerca de 19 casos.

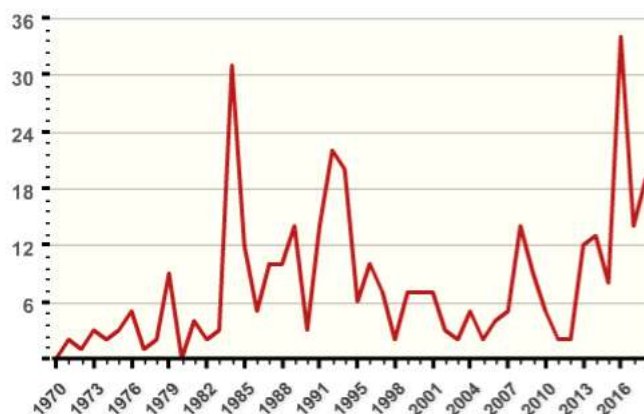


GRÁFICO 1 - Incidentes de terrorismo marítimo 1970-2108.  
Fonte: START, 2020.

O GRAF. 2 expõe as ocorrências por região e demonstram que a esmagadora maioria se concentra, desde 2012, no sudeste da Ásia, no Oriente Médio e norte da África e na África subsaariana,<sup>86</sup> respectivamente, com 5, 12 e 1 casos em 2018, correspondendo a quase totalidade dos casos deste ano. Quanto à autoria, nos anos mais recentes, no sudeste da Ásia a

<sup>83</sup> Base de dados global de terrorismo. (Tradução do autor).

<sup>84</sup> Consórcio nacional de estudo do terrorismo e respostas contra o terrorismo. (Tradução do autor).

<sup>85</sup> Retirado do site da START, disponível em: <[https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?page=4&casualties\\_type=b&casualties\\_max=&dt2=all&target=11&count=100&expanded=no&charttype=line&chart=overtime&ob=GTDDID&od=desc#results-table](https://www.start.umd.edu/gtd/search/Results.aspx?page=4&casualties_type=b&casualties_max=&dt2=all&target=11&count=100&expanded=no&charttype=line&chart=overtime&ob=GTDDID&od=desc#results-table)>. Acesso em: 13 jul. 2020.

<sup>86</sup> Denominação dada a região do deserto do Saara para o sul do continente.

média, que nunca havia passado de cinco casos ao ano, ascendeu a 24 (2016), principalmente pela ação do ASG,<sup>87</sup> na Malásia e Filipinas. No passado, o principal grupo foi o *Moro National Liberation Front* (MNLF). No Oriente Médio e norte da África houve sensível ascensão a partir de 2012 (doze casos), especialmente pela atividade de grupos extremistas religiosos, como exemplo os extremistas houthis da *Ansar Allah* e *Al-Qaeda in the Arabian Peninsula*, com franca atividade no Iémen.

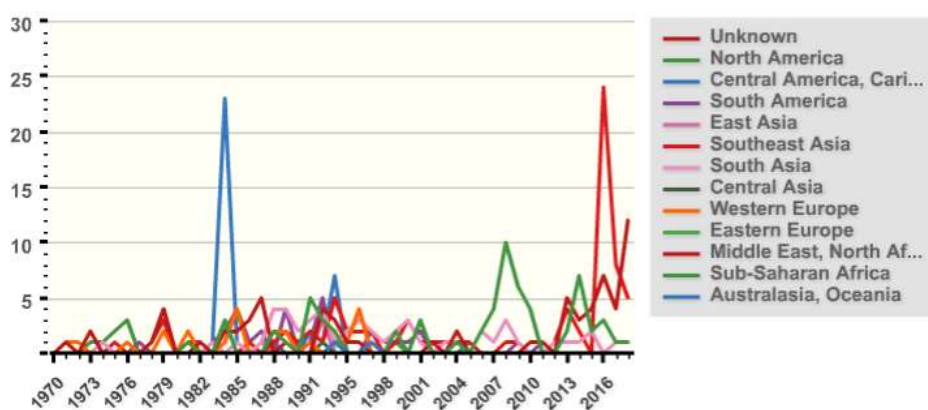


GRÁFICO 2 - Incidentes de terrorismo marítimo 1970-2018 por região.  
Fonte: START, 2020.

Para atender ao constante na PND, no que se refere ao nosso entorno estratégico, merecem prioridade o Oeste da África, sul do oceano Atlântico e América do Sul e, secundariamente, em razão da proximidade, o Caribe. O filtro de dados do GTD não permite a separação direta, de forma a encaixar nas regiões de interesse, deste modo, a África subsaariana, por exemplo, abrange oeste e leste da África.

O GRAF. 3 contém o quantitativo por região, mostrando, em negrito, apenas América Central e Caribe, América do Sul e África subsaariana. Logo, conclui-se que não é comum a ocorrência de incidentes de terrorismo marítimo fora da África subsaariana. Dos trinta casos ocorridos desde 1970 na América do Sul, três foram atribuídos a piratas e quatro a grupos diversos; todos os demais estão relacionados a grupos paramilitares ou revolucionários, tais como *Sendero Luminoso* (Peru) e FARC (Colômbia). Vale ressaltar que, desde 2002, ocorreram somente dois casos na América do Sul (2009 e 2011), ambos na Colômbia, com suspeita autoria pelas FARC. Dos 65 casos ocorridos na África subsaariana, somente nove ocorreram no oeste da África, basicamente na Nigéria, de autoria do *Concerned Militant Leaders* (CML), do *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND) ou desconhecidos e em Camarões,

<sup>87</sup> Grupo filipino separatista fundamentalista islâmico.

pelo *Africa Marine Commando*.<sup>88</sup> Na América Central e Caribe, dos 39 incidentes ocorridos desde 1970, 37 estão compreendidos entre 1982 e 1995, os outros dois, de autoria desconhecida, ocorreram em 1976 (Bahamas) e 2005 (Trindade e Tobago). Dos 37 casos mencionados, a maioria ocorreu na Nicarágua (27), sendo praticados por grupos guerrilheiros revolucionários, como o *Democratic Revolutionary Alliance* e em Cuba (7), estes de autoria desconhecida, sendo um relacionado a cubanos tentando fugir do estado. Os demais casos são de autoria desconhecida, exceto um, correlacionado a terroristas ligados a traficantes de drogas (Haiti).

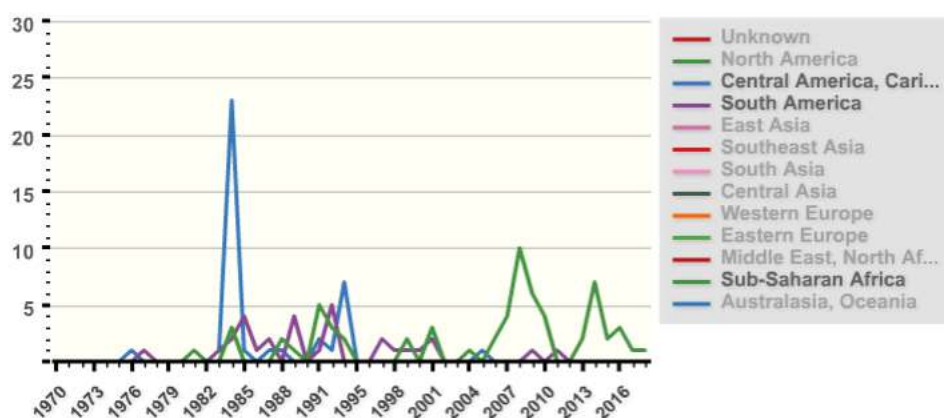


GRÁFICO 3 - Terrorismo marítimo no entorno estratégico brasileiro 1970-2018.  
Fonte: START, 2020.

De todos estes acontecimentos no ambiente marítimo, alguns ganharam destaque por marcarem a história. O sequestro do navio de cruzeiro português *Santa Maria*, ocorrido em 1961, em protesto ao governo português de Salazar, foi, de acordo com Chalk (2008), o primeiro caso de terrorismo marítimo da era moderna. O navio foi tomado por cerca de setenta guerrilheiros liderados pelo exilado Henrique Galvão e fez como reféns, durante onze dias, os seiscentos passageiros, vindo a se render em águas brasileiras, à Marinha do Brasil.

Em 1985, membros da Frente de Libertação da Palestina sequestraram o navio de cruzeiro *Achille Lauro*, na tentativa de coação para a libertação de cinquenta palestinos presos em Israel. O caso terminou com um morto e com os sequestradores se entregando na Sicília. Foi considerado o primeiro atentado terrorista no mar, de grande repercussão na mídia, segundo Simioni (2011).

Em 2000, o *USS Cole* realizava reabastecimento no Porto de Adem (Iémen), quando sofreu um ataque suicida com o choque de uma pequena embarcação carregada com seiscentos quilos de explosivo C4. Os terroristas atingiram o casco do navio, vitimando dezessete

<sup>88</sup> Grupos terroristas atuantes na região petrolífera no delta do rio Niger na Nigéria.

marinheiros norte-americanos e dois terroristas da *Al Qaeda*, além de ferir outros 39 marinheiros.

Em 2002, novamente a *Al Qaeda* realiza um ataque com embarcação carregada com explosivos, desta vez contra um navio-tanque, o *Limburg*, que estava carregado de óleo cru e iniciava manobra assistida para atracação no terminal de *Ash Shihr* (Iémen), o que resultou em um vazamento estimado de 50 mil barris de óleo cru e três mortos, sendo dois terroristas e um marítimo.

No ano de 2004, o atentado a bomba no *SuperFerry 14*, nas Filipinas, praticado por elementos combinados do ASG, *Rajah Soliaman Movement* e *Jemaah Islamyya*, vitimou 116 pessoas e foi realizado com um dispositivo de dinamite plantado em um televisor. Foi considerado o ato terrorista mais destrutivo da história marítima e o quarto mais sério, desde o ataque de 11/09/2001. Ainda em 2004, um grupo combinado de terroristas do *Hamas* e *al-Aqsa Martyr's Brigade*, vitimou dez pessoas em ataques suicidas ao Porto de *Ashdod*. O ataque contou com a infiltração no porto de dois terroristas palestinos escondidos no interior de um container comercial.<sup>89</sup>

Simioni (2011) destaca que são relativamente poucos os grupos que têm a capacidade de realizar operações marítimas, destacando-se entre eles: *Liberation Tigers of Tamil Eelam*, *Al Qaeda*, ASG, *Moro Islamic Liberation Front*, *Palestinian Islamic Jihad* e *Jemaah Islamiyah*.

Da observação dos dados exposta, observa-se que o terrorismo marítimo teve uma diluição entre os casos de terrorismo, correspondendo, hoje, a 0,2% dos casos totais computados pela START, diferente dos 2% mencionados por Chalk (2008). Isto não quer dizer, necessariamente, que o terrorismo marítimo teve uma redução, mas pode indicar que o terrorismo em geral aumentou.

Conclui-se que terrorismo marítimo sofreu uma redução quanto à diversidade de locais de ocorrência, sendo mais distribuído ao redor do globo entre os anos de 1980 e 2000 e passando a concentrar-se mais, também com números significativos, no sudeste asiático, no Oriente Médio e norte da África e na África subsaariana. Estes acontecimentos entre 1980 e 2000 coincidem com a nova onda esquerdista, mencionada por Rapoport (2004), ocorrida entre 1960 e 2000 e, também, com a teoria das linhagens do terrorismo socialista e nacionalista de Parker e Sitter (2016).

---

<sup>89</sup> Retirado do site da RAND, disponível em: <[https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND\\_MG697.pdf](https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf)>. Acesso em: 14 jul. 2020.

Já a ocorrências no sudeste asiático, no Oriente Médio e norte da África e na África subsaariana apresentam características mais mistas. Com base na visão de Rapoport (2004), observam-se traços das ondas anarquista e religiosa e, na opinião deste autor, se encaixam melhor na visão de Parker e Sitter (2016), com características das linhagens do nacionalismo, extremismo religioso e exclusão social. Nestes locais são claras as características de cada grupo, assim como suas intenções separatistas, religiosas e de questionamento social, como é o caso do MEND e CML.

O aumento no sudeste asiático deve-se basicamente à ação do ASG, que segundo a *Terror Research and Analysis Consortium (TREC)*<sup>90</sup> atua contra o governo das Filipinas, possuindo ligações com o ISIS e trabalha dividido em várias facções, nem sempre alinhadas, com o objetivo de criar um Estado islâmico independente. Assim, esse tipo de terrorismo tem características de extremismo religioso e nacionalista, segundo a ótica de Parker e Sitter (2016).

Quanto ao entorno estratégico nacional, atualmente, não se vislumbram ameaças de terrorismo marítimo na América do Sul e Caribe, não havendo, inclusive, casos significativos recentemente. O oeste africano, no entanto, apesar dos baixos números e da localização específica dos acontecimentos (Nigéria<sup>91</sup> e Camarões) e principalmente ligados à indústria petrolífera em contraste com a pobreza, apresenta possibilidades latentes, principalmente pela análise de Parker e Sitter (2016), do terrorismo de cunho “nacionalista”, de “extremismo religioso” e “exclusão social”.

A não existência, hoje, de grupos extremistas, separatistas e religiosos na América do Sul e Caribe, principalmente os que possuem capacidade de atuar no mar, como exposto por Simioni (2011), permite que se tenha esperança de não ter o terrorismo marítimo presente nestes locais. Já na África, a situação é oposta, por motivos diversos e expostos ao longo deste trabalho, tais como pobreza extrema, religiosidade e nacionalismo. Apesar disso, a situação extrema na Venezuela preocupa, podendo se constituir solo fértil para grupos mal-intencionados.

---

<sup>90</sup> Retirado do site BBC, disponível em: < <https://www.bbc.com/news/world-africa-11467394>>. Acesso em 15jul.2020.

<sup>91</sup> Consórcio de Pesquisa e Análise do Terror. (Tradução do autor). Retirado do site TREC, disponível em: <<https://www.trackingterrorism.org/group/islamic-state-philippines-isea-abu-sayyaf-group-asg>>. Acesso em 15jul.2020.

## 5.2 Pirataria e roubo armado

Há diversas organizações no mundo que contribuem com o combate à pirataria e roubo armado, fornecendo dados imediatos sobre ataques e estatísticas para fins diversos. A IMO,<sup>92</sup> por meio da resolução A 504 (XII) (5) e (9), adotada em 20 de novembro de 1981, estimulou governos, interessados e organizações, a cooperarem, entre si e com a IMO, na troca de informações sobre delitos cometidos no mar. A própria entidade, por intermédio do *Piracy and Armed Robbery module* do *Global Integrated Shipping Information System* (GISIS)<sup>93</sup> fornece relatórios, mensais e anuais (MSC.4),<sup>94</sup> de todos os incidentes de pirataria e roubo armado reportados ao órgão por Estados Membros, organizações parceiras e entidades. Desta forma, contabiliza dados desde 1984, quando estatísticas relevantes começaram a ser compiladas.

O IMB é uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce* (ICC),<sup>95</sup> criada em 1981, para agir como ponto focal contra todos os tipos de crimes e más práticas marítimas, com base na resolução acima mencionada, a visão de manter e desenvolver ações contra fraudes marítimas. A afronta da indústria marítima frente ao crescimento alarmante da pirataria levou à criação do *Piracy Reporting Centre*<sup>96</sup> da IMB, em 1982, localizado em Kuala Lumpur, Malásia, tendo como uma das suas principais especialidades a supressão da pirataria. Entre outros produtos, permite a visualização atualizada de incidentes de pirataria e roubo armado ao longo do globo, mantendo vigilância 24 horas por dia nas rotas marítimas do mundo, relatando ataques de piratas às autoridades locais e emitindo avisos sobre pontos quentes de pirataria no transporte marítimo.<sup>97</sup>

A organização *One Earth Future*, por seu programa *Stable Seas* objetiva explicar e quantificar a magnitude da pirataria e roubo armado e o profundo impacto que têm sobre as partes interessadas e, mais importante, sobre as vítimas, seja na costa da Somália, GG, sudeste da Ásia, América Latina ou Caribe. Até 2018, por nove anos consecutivos, a entidade forneceu

---

<sup>92</sup> Como agência especializada da ONU, a IMO é a autoridade global de definição de padrões para o desempenho de segurança (*safety e security*) e proteção ambiental do transporte marítimo internacional. Seu principal papel é criar uma estrutura regulamentada para o setor de transporte marítimo que seja justa e eficaz, além de adotada e implementada universalmente.

<sup>93</sup> Módulo de Pirataria e Roubo Armado e Sistema Integrado de Informações de Navios. (Tradução do autor).

<sup>94</sup> Retirado do site IMO, disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Pages/Default.aspx>>. Acesso em 13 abr. 2020.

<sup>95</sup> Escritório Marítimo Internacional e Câmara Internacional do Comércio, respectivamente. (Tradução do autor).

<sup>96</sup> Centro de Reporte de Pirataria. (Tradução do autor).

<sup>97</sup> Retirado do site ICC, disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre>>. Acesso em: 13 abr. 2020.

um estudo denominado *State of Piracy - Assessing The Human Cost*, com dados estatísticos sobre os delitos mencionados. Fora isso apresenta diversas informações práticas à pesquisa.<sup>98</sup>

As organizações e os documentos por elas produzidos e mencionados acima servirão de base para o estudo das características e estatísticas da pirataria e roubo armado. Para permitir uma comparação entre os relatórios, foi buscado o período entre 2015 e 2019 para estudo.

Em razão da forma de apresentação dos dados pelas entidades, não separando os casos de pirataria e roubo armado e em função de se julgar muito importante conhecer ambos os crimes, com intuito de se vislumbrar possíveis ações mitigatórias, não foram separados os delitos e se estudou, nesta parte, ambos os fenômenos.

### 5.2.1 Módulo de Pirataria e Roubo Armado do GISIS IMO



FIGURA 3 - Localização dos incidentes ocorridos ao longo de 2019, sendo em vermelho os fatos ocorridos e em branco as tentativas.

Fonte: GISIS *Piracy and Armed Robbery*.

Os percentuais a seguir foram calculados baseados nos dados das tabelas do APÊNDICE B. Assim, a TAB. 3 expõe a totalidade dos incidentes ocorridos entre 2015 e 2019 e mostra que a maioria dos 1.149 casos de pirataria e roubo armado a navios ocorreu no sul do Mar da China (26,7%), nos Estreitos de Málaga (20,5%) e Oeste da África (25,7%), representando 72,8% dos casos. O Oceano Índico, 4º maior, abarca 6,9% dos casos. Assim, estas são as regiões de maior perigo, em relação a ocorrências de atos de pirataria e roubo armado a navios.

Na TAB. 4 do APÊNDICE B, observa-se que não constam o Norte do Pacífico, Golfo Pérsico, Mar da Arábia e Norte do Atlântico, isto devido a não incidência de atos criminosos nestas regiões, em 2019. Desta tabela, referente ao ano de 2019, conclui-se que:

<sup>98</sup> Retirado do site *Stable Seas*, disponível em: <<https://stableseas.org/>>. Acesso em: 13 abr. 2020.



a) os incidentes de pirataria e roubo armado contra navios, em 2019, ocorreram no Oeste da África (34,7%), Estreitos de Málaga (23,3%), sul do Mar da China (17,6%), América do Sul - Pacífico (7,3%), América do Sul - Caribe (6,2%), Oceano Índico (5,2%), Leste da África (2,1%), Mar Amarelo (1,6%), América do Sul - Atlântico (1,6%) e Mediterrâneo (0,5%). Assim, Oeste da África, Estreito de Málaga e Sul do Mar da China correspondem, respectivamente, aos locais de maior incidência de pirataria e roubo armado em 2019, abrangendo 75,6% dos casos. Repetindo-se os locais do período anterior e aumentando em 2,8%, a América do Sul abarca 15,1%.

b) ocorreram somente quatro casos no Leste da África, um no MT e os demais na área do porto, sendo os quatro com navios fundeados. Logo, classificam-se como incidentes de roubo armado contra navio, o que indica que não houve incidente de pirataria nesta região.

c) quanto à área de ocorrência dos crimes, 49,2% ocorreram no MT, 33,2% na área do porto e 17,6% em Águas Internacionais. Assim, é correto afirmar que 82,4% aconteceram no MT, sendo enquadrados como roubo armado contra navios e somente 17%, como pirataria. Na América do Sul - Atlântico, os três casos ocorreram com o navio fundeado, sendo um na área do porto e dois no MT. Desse modo, não houve atos de pirataria no Atlântico em 2019. No Oeste da África, 84,1% dos casos ocorridos no MT e área do porto sucederam com o navio fundeado. No Estreito de Málaga, 68,9% dos casos ocorridos no MT e área portuária deram-se com o navio navegando e o restante com ele fundeado. Conclui-se, portanto, que uma adequada segurança na área portuária somada à vigilância ostensiva nos navios fundeados e realização de patrulha nas regiões de fundeio, com forças de pronto emprego para casos mais graves, poderia reduzir o número de ocorrências no MT, incluindo a área do porto.

d) quanto à situação do navio no momento dos ataques, 33,9% corresponderam a incidentes com o navio navegando, 62% com o navio fundeado e 4,2% não foram declarados. Dos casos ocorridos e informados na América do Sul, 11,1% (3 casos) foram com o navio navegando e o restante, correspondendo a 24 casos, com o navio fundeado, nenhum deles no oceano Atlântico. Conclui-se que, com o navio em movimento, há menos vulnerabilidade às ações de bandidos, assim como medidas de vigilância com o navio fundeado ou navegando poderiam dar o alarme antecipado, inibindo ou repelindo a ação em curso. Além disso, conclui-se que não há incidência dos crimes na área banhada pelo Oceano Atlântico na América do Sul.

e) os grupos criminosos geralmente são de até quatro pessoas em 38,6%, 22,3% das vezes, entre cinco e dez pessoas e, somente em 3,8% das vezes passou de dez componentes. Desta forma, uma tripulação mais numerosa (e não *skeleton crews*) e/ou segurança privada

embarcada e bem armada, poderiam fazer frente a um grupo de criminosos com maiores chances de sucesso em repelir ou inviabilizar as ações criminosas.

f) das ações realizadas, em 43,8% houve ameaça ou uso de violência, sendo 54,2% não declaradas pelas vítimas. O Oeste da África foi responsável por cerca de 69% dos casos de uso de violência e 42% das ameaças de uso, além de 100% dos navios sequestrados no período (3 casos). Na América do Sul ocorreram 17% de uso e 15% das ameaças de uso de violência, sendo que nenhum caso ocorreu no oceano Atlântico e os demais, todos no Caribe e oceano Pacífico de forma quase igualitária. Conclui-se que não houve no oceano Atlântico, histórico de violência em 2019, assim como o oeste da África é a região de maior violência.

g) dos 28 incidentes com armas de fogo, cerca de 72% ocorreram no Oeste da África e 28% nos quatro demais locais. O único caso de uso de RPG também ocorreu naquela região africana. Das ações com facas apenas, cerca de 33% ocorreram nos Estreitos de Málaga e apenas um caso com o uso de armas, sendo a maioria (32) não reportados e em onze casos houve ameaça de violência.

h) em 6,9% dos ataques houve mortos ou feridos, sendo que o único caso de morte se deu no Caribe. Em 82% das ações, as tripulações foram feitas reféns e há 9,5% de desaparecidos. Dos reféns tomados, 85,8% dos casos ocorreu no Oeste da África, 10,3% no Sul do Mar da China e o restante corresponde a duas pessoas nos Estreitos de Málaga e uma no Caribe. A totalidade dos desaparecidos e metade dos feridos ocorreu no Oeste da África. Estes dados nos permitem concluir que a tomada de reféns tem sido a praxe em casos de pirataria e roubo armado no mar, sendo o oeste africano a região de maior incidência.

### 5.2.2 ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships 2019*

Os dados abaixo foram retirados do reporte anual da ICC-IMB, *Piracy and Armed Robbery against ships*, referente ao período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2019, obtido com a entidade somente mediante pedido,<sup>99</sup> com restrições de distribuição e reprodução em função dos direitos autorais. Em razão disto, os dados como expostos no documento, não podem ser replicados ou redistribuídos. Desse modo, os gráficos abaixo foram extraídos, consolidados e adaptados ao interesse deste trabalho e serão complementados por informações contidas no

---

<sup>99</sup> Retirado do site ICC, disponível em: < <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>>. Acesso em: 13 abr. 2020.

original. O reporte do ICC-IMB apresenta dados de 2015 a 2019 consolidados em uma estatística única e apresenta, em separado, os de 2019.

O mapa da FIG. 4 mostra todos os tipos de incidentes ocorridos em 2019, assim como suas localizações ao redor do mundo.<sup>100</sup>



FIGURA 4 - Representação ilustrativa dos incidentes ocorridos ao longo de 2019.

Fonte: ICC-IMB *Piracy & Armed Robbery Map 2019*.

Observando-se o GRAF. 4 do APÊNDICE C, percebe-se que houve uma redução da quantidade de incidentes ocorridos, indicando uma tendência global à queda. Nas Américas, verifica-se o crescimento, com a estabilização nos últimos dois anos. Dos 162 casos de pirataria e roubo armado, há aproximadamente um insucesso para cada seis tentativas. Apesar das reduções globais o IMB está preocupado com alguns picos de ocorrência específicos em diferentes partes do mundo. O GG e a Ásia concentram a maior quantidade de incidentes (69,1%) de 2019. Se for inclusa a América do Sul, o percentual de casos sobe para 83,9%; desta forma, conclui-se que estas áreas são as regiões de maior perigo para incidentes de pirataria e roubo armado.

No GRAF. 5 do APÊNDICE C constata-se que o GG é a região onde há mais violência, pois concentra 36,5% das abordagens com sucesso, 91% ações frustradas onde houve disparo contra os alvos, além de 100% dos sequestros de navios realizados (Nigéria, Togo e Guiné Equatorial, respectivamente com 2, 1 e 1 casos). O GG, oeste da África e América do Sul concentram 54,9% dos incidentes globais e 100% dos sequestros de navios realizados.

No GRAF. 6 do APÊNDICE C observa-se que a maioria dos casos, 60,4% ocorreram com os navios fundeados ou ancorados, 15% com o navio atracado e 24,6% em navegação. Isto permite afirmar que 15% correspondem a roubo armado, uma vez que foram cometidos no MT com o navio no porto, sendo LLAR. Os locais de maior incidência foram o

<sup>100</sup> Retirado do site ICC, disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2019>>. Acesso em: 17 abr. 2020.

GG, sudeste da Ásia e América do Sul. Os 60,4% referentes a navio fundeado, possivelmente, correspondem a crimes cometidos em MT, uma vez que geralmente não ocorrem fundeios longe da costa, em maiores profundidades. O GG, o Oeste da África e a América do Sul correspondem a 61,2% do total de ocorrências no mundo. Dos incidentes na América do Sul, 94,4% dos casos ocorreram com o navio ancorado, possivelmente no MT e 5,6% com o navio no porto (roubo armado) e nenhum caso com o navio navegando. Assim, pode-se concluir que não há casos enquadrados como pirataria na América do Sul, somente roubo armado, em 2019.

Da observação do relatório anual, visualiza-se que os Estreitos de Singapura (10 casos), Nigéria (9 casos), Malásia (4 casos) e Indonésia (3 casos) traduzem o maior percentual de casos com o navio navegando, 70,8%, correspondendo a região do GG e do sudeste asiático. Fato que sugere a necessidade de maior segurança e alerta no trânsito por estas áreas.

O GRAF. 7 do APÊNDICE C expõe os estados ou regiões cujos portos ou fundeadouros registram três ou mais de três incidências, totalizando 73 ocorrências de um total de 101, entre ancorados e atracados, conforme mencionado no GRAF. 6. Assim conclui-se que estes são os estados e regiões de maior perigo de ocorrência de pirataria e roubo armado. Do gráfico tipo pizza, verifica-se que 63% ocorreram na África e América do Sul, sendo Nigéria e Peru as áreas de maior expressão. Especificamente na Nigéria o estudo menciona que os criminosos agem de forma violenta, estão bem armados, prontos para qualquer situação (sequestros, ataques, rapto de tripulação), em qualquer lugar, sejam portos, rios interiores, águas territoriais, regiões ou perto ou longe da costa. Informa ainda que muitos incidentes podem não ter sido reportados.

Do relatório, retira-se que os estados de ocorrência nas Américas foram Panamá (1/1), Haiti (2/12), México (1/2), Guiana (0/5), Republica Dominicana (1/1), Brasil (2/6), Colômbia (3/19), Equador (3/9), Venezuela (6/35) e Peru (10/27), sendo os números citados entre parênteses o acumulado em 2019 e no período entre 2015 e 2019, respectivamente. Assim, condizem, em sua maioria, com estados no oceano Pacífico ou afastados de nossas AJB. Venezuela e a Guiana, mais próximos, não apresentaram números significativos em 2019. Conclui-se que não há, no continente americano, ameaça direta ao Brasil pelo oceano Atlântico. O relatório aponta, ainda, que os dez acontecimentos no Peru foram classificados como LLAR.

Como África GG, foram considerados os estados do GG, em si, e os lindeiros a eles, pois sofrem de problemas correlacionados à região. Destarte, fazem parte do GG neste relatório: Angola, Benin, Camarões, República Popular do Congo, São Tomé e Príncipe, Guiné Equatorial, Gabão, Gana, Costa do Marfim, Nigéria, Congo e Togo.

Do GRAF. 8 do APÊNDICE C retira-se que os estados do GG e oeste da África correspondem a 80,1% dos incidentes do continente. Para fins estatísticos deste trabalho contabilizou-se como Chifre da África, as regiões e estados do seu entorno, sendo Golfo de Adem, Mar Vermelho, Somália, Omã e Iémen, mencionados somente como África e resto do mundo no relatório anual da IMB. Cabe realçar que não houve relatos em 2019 e que em 2018 os números foram baixos (3 casos) nesta região.

O GRAF. 9 do APÊNDICE C mostra os tipos de violência aos quais os marítimos foram expostos e sua principal recorrência em 2019. O reporte anual chama atenção para o número sem precedentes de sequestros (134 pessoas) em 19 ataques distintos, além dos 121 casos no GG, correspondendo a 90% dos eventos globais de sequestros. Diz, ainda, que, nesta região, todos os tipos de navios estão sendo alvos, independente da distância de costa, sempre com grande violência.

O GRAF. 10 do APÊNDICE C apresenta os principais tipos de navios atacados de um total de 980 navios para o período, correspondendo a 89,8% (880 navios). Navios Graneleiros, Porta-Containers, de Óleo Cru e Químicos correspondem a 73,2% sendo, então, os alvos preferidos. Combinando a informação desta figura com a anterior (tipos de violência), conclui-se que são alvos preferenciais por proverem o melhor retorno para tomada de reféns, sequestros e pedidos de resgate, pois costumam pertencer a grandes empresas e bandeiras que negociam com mais propriedade. Este fato é respaldado pelo exposto na definição de MCHJ (ver 2.3), ao mencionar que as informações para a realização dos sequestros são fornecidas por funcionários corruptos de grandes empresas e portos. O relatório diz que, em 2019, os principais alvos foram os graneleiros, químicos, tanques (em geral) e porta-containers. Ainda daquele, retira-se que as principais bandeiras às quais pertencem os meios citados, são Ilhas Marshall (172 ataques), Panamá (155 ataques), Singapore (135 ataques) e Libéria (109 ataques) para o período de 2015 a 2019, fato natural em razão de estarem entre os cinco maiores detentores de registros de bandeira.<sup>101</sup>

---

<sup>101</sup> Retirado do site UNCTAD, disponível em: < [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf)>. Acesso em: 27 mar. 2020

### 5.2.3 State of Piracy - Assessing The Human Cost – Stable Seas (SS) 2018<sup>102</sup>

Os gráficos aqui apresentados foram trabalhados para permitir uma visualização semelhante aos anteriores, não sendo a maneira exposta pela SS. Esta entidade separa em seis tipos de incidentes possíveis de ocorrer, de forma mais completa que o IMB-ICC que separa em quatro (*attempted, boarded, fired upon* e *hijack*).<sup>103</sup> Porém, com significados similares, suas definições e modo de operação são como abaixo:<sup>104</sup>

1 - Sequestro para roubo de carga (*hijacking*) – modelo de pirataria mais complexo, exigindo um esforço coordenado e muitas vezes a cumplicidade de uma variedade de atores. Petroleiros são alvo de interesse. Depois de sequestrado, a tripulação é frequentemente forçada a navegar para um local afastado, onde parte da carga é transferida para outro navio ou para uma instalação de armazenagem em terra. A carga é vendida no mercado negro ou misturada com produtos refinados legais. Em 2018 houve casos onde a carga foi roubada, mas na maioria das vezes foi pedido resgate para tripulação e navio, depois que nenhuma carga foi encontrada a bordo ou depois de não conseguirem transferir a carga roubada para outro navio. Este é um empreendimento de alto risco, já que os navios sequestrados são mantidos por até dez dias, tornando as organizações piratas vulneráveis à captura;

2 - Sequestro para tomada de reféns (*kidnapping*) – este tipo empregado por piratas somalis é único quando comparado com modelos de outras partes do mundo. Nesta região, frequentemente sequestram a embarcação, a conduzem para o litoral onde a mantêm ambos, tripulação e navio, cativos por um longo período de tempo, as vezes por anos, até o pagamento de um resgate. Podem usar “navios-mãe” para ataques afastados da costa, estes são mais sofisticados e geralmente exigem um investimento relativamente grande. Na África Ocidental e na Ásia, os piratas costumam embarcar no navio com a intenção explícita de sequestrar tripulantes. Os reféns são levados para a terra, onde são mantidos durante as negociações até o resgate;

3 - Roubo armado (*armed robbery*) – quando criminosos armados tentam roubar itens volantes e/ou pertences da tripulação. Podem ocorrer com navios navegando, fundeados e no porto ou área de fundeio. Na África Ocidental, sequestros para roubo de carga fracassados

---

<sup>102</sup> Traduzido da língua inglesa. Retirado do site da SS, disponível em: <<https://stableseas.org/publications/maritime-terrorism/state-piracy-2018-human-cost>>. Acesso em: 23 jul. 2020.

<sup>103</sup> *Attempted* – ações frustradas, *boarded* – abordagens realizadas com sucesso, *fired upon* – ações frustradas com disparos de arma de fogo e *hijack* – sequestro de navio/tripulação. (Tradução do autor).

<sup>104</sup> Tipos de incidentes traduzidos pelo autor.

ou sequestro tomada de reféns podem culminar em roubo armado. Estes casos geralmente envolvem grupos maiores podendo estar armados com armas automáticas;

4 - Roubo (*robbery*) – perpetradores supostamente desarmados e cujo alvo são itens volantes do navio e/ou pertences da tripulação. Frequentemente ocorre com navios ancorados ou derivando próximo de um porto ou área de fundeio. Esses casos em geral representam apenas uma pequena ameaça para a tripulação;

5. Ataque/abordagem frustrada (*failed attack/boarding*) – ações frustradas por autoproteção realizadas pela tripulação, equipes de segurança embarcadas ou intervenção naval;

6. Aproximação suspeita (*suspicious approaches*) – alvo se sente ameaçado por aproximação suspeita de outra embarcação, simplesmente pelo movimento ou por avistamento de armas ou escadas de abordagem. São contabilizados incidentes em que guardas armados ou forças navais impedem a aproximação de uma embarcação, mesmo podendo não ter exibido ações abertamente hostis.

Das definições acima observa-se a semelhança do sequestro para roubo de carga (*hijacking*) e do sequestro para tomada de reféns, no que se refere ao produto final da ação, uma vez que ambos vêm adotando o sequestro e pedido de resgate das tripulações.

Na SS há a separação das estatísticas por área de ocorrência, sendo Leste (inclusive o Chifre da África) e Oeste da África (inclusive o GG), Ásia e América Latina e Caribe, não apresentando a totalidade de ocorrência de todas as áreas, mas sim, dados mais palatáveis e rápidos de serem compreendidos. O IMB-ICC apresenta seis divisões, a saber: sudeste e oeste da Ásia, subcontinente indiano, América do Sul, África e resto do mundo, valendo salientar que o México foi incluído como sendo América do Sul e Nova Guiné e Iémen como resto do mundo, neste documento.

De forma geral, os gráficos confirmam as tendências das estatísticas das entidades anteriores, alterando, no entanto, o objeto de estudo, variando as regiões e os estados de cada grupo estudado. Em face do exposto, os gráficos constarão do APÊNDICE D, porém serão comentados somente aqueles que apresentam visões diferentes dos anteriores.

O GRAF. 11, APÊNDICE D expõe que a SS apresenta 304 incidentes ocorridos em 2018, contra 201 reportados no relatório do IMB-ICC, uma diferença para mais 33,9%. Tal diferença é observada da seguinte forma no IMB, África (94 casos), Ásia (78 casos) e Américas (29 casos), expondo uma diferença para mais significativa, principalmente para as Américas. Tal fato ocorreu nos anos anteriores, sendo 8,6% em 2015, 31,3% em 2016 e 43% em 2017. Esta variação é observada também nas demais estatísticas.

Do GRAF. 12, APÊNDICE D, observa-se que há um índice elevado de ataques frustrados em 2018, por região, correspondendo a 55% no leste da África, 54% no Oeste da África, 40% na Ásia, 25% na América do Sul e Caribe. Pode-se concluir que os ataques na África são mais passíveis de falhas que na América do Sul e Caribe e Ásia. Na Ásia 25% dos incidentes são de roubo armado, sendo 21% na América do Sul e Caribe, 15% no Oeste da África e zero no leste da África. Quanto aos incidentes de roubo, 49% dos incidentes na América do Sul e Caribe são, supostamente, sem o uso de armas, correspondendo a 44% no leste da África, 28% na Ásia e 8% no Oeste da África, assim, pode-se dizer que na América do Sul e Caribe e leste da África os crimes são mais brandos e com menor risco a tripulação. Os casos de sequestro e tomada de reféns e sequestro para roubo de carga ocorreram 100% no Oeste da África, confirmando o dado apresentado em relatórios anteriores. Quanto a sequestro somente, correspondem a 15% para o Oeste da África, 6% para Ásia, 1% América do Sul e Caribe e zero para o leste africano. Portanto, os crimes que envolvem sequestro, seja do tipo que for, ocorrem de forma mais recorrente no Oeste da África e Ásia. Fatos proporcionais podem ser observados no GRAF. 13 do mesmo apêndice.

O GRAF. 14, do APÊNDICE D mostra que 100% dos incidentes na América do Sul e Caribe ocorrem no MT e águas interiores, sendo 96% na Ásia, 71% no Oeste da África e 67% leste da África. Logo, pode-se concluir que estes percentuais correspondem a roubo armado no mar e não a pirataria. Por outro lado, 33% dos incidentes do leste da África ocorrem em águas internacionais, sendo 29% no Oeste da África e 4% na Ásia.

O GRAF. 15, do APÊNDICE D mostra que a maioria dos casos de ataque a iates acontecem na América do Sul e que, de forma geral, são os navios mercantes o principal foco dos piratas.



## 6 COOPERAÇÃO NO COMBATE AO TERRORISMO MARÍTIMO E PIRATARIA

Pinto (2014) afirma que, após o início do corrente século a pirataria de fato recrudescceu, em particular no Estreito de Malaca. No entanto, houve uma intensa e bem organizada resposta, baseada na cooperação entre a Indonésia, a Malásia e Singapura, dando apropriado trato ao fenômeno. Mas cita que foi a eclosão da pirataria na Somália e no Golfo de Adem que, verdadeiramente, trouxe a pirataria para a realidade contemporânea.

Diversas soluções regionais foram criadas, em razão dos fatores já expostos neste trabalho, em conformidade com as possibilidades de cada nação parceira e de seu interesse. Neste capítulo citaremos algumas das diversas.

### *European Union Naval Force – Somalia – Operation ATALANTA (EU NAVFOR)*<sup>105</sup>

Os efeitos dos ilícitos praticados no mar, especialmente a pirataria na Somália e roubo armado no mar no Chifre de África e Oceano Índico Ocidental, levaram a União Europeia (EU) a lançar a Força Naval da União Europeia ATALANTA<sup>106</sup> (EU NAVFOR), em dezembro de 2008, e com mandato prorrogado até dezembro de 2020, no âmbito da *European Common Security and Defence Policy*<sup>107</sup> e em conformidade com as Resoluções do Conselho de Segurança da ONU (UNSCR)<sup>108</sup> e o Direito Internacional. Baseado nos termos da Ação Comum n° 851 do Conselho da UE, que por sua vez se baseia em resoluções da ONU, a operação tem a missão de: proteger embarcações do Programa Mundial de Alimentos (WFP),<sup>109</sup> da Missão da União Africana na Somália (AMISOM)<sup>110</sup> e outras embarcações vulneráveis; deter, evitar e reprimir a pirataria e roubo armado no mar; monitorar as atividades de pesca na costa da Somália; e apoiar outras missões da UE e organizações internacionais que trabalham para fortalecer a segurança e a capacidade marítimas na região.

Abrangendo uma área de 8,7 milhões de km<sup>2</sup>, a área de operações da Força compreende um trecho do sul do Mar Vermelho, o Golfo de Áden, uma grande parte do Oceano Índico incluídas as Ilhas Seychelles, Maurício e Comoros. Nesta área as unidades conduzem

<sup>105</sup> Traduzido da língua inglesa. Retirado do site da UN NAVFOR, disponível em: <<https://eunavfor.eu/mission/>>. Acesso em: 16 jul. 2020.

<sup>106</sup> *European Union Naval Force ATALANTA - EU NAVFOR*.

<sup>107</sup> Política Europeia Comum de Segurança e Defesa.

<sup>108</sup> *United Nations Security Council Resolutions (UNSCR)*.

<sup>109</sup> *World Food Program – WFP*.

<sup>110</sup> Traduzido da língua inglesa. Resolução do Conselho de Segurança da ONU 2372(2017).

operações condizentes com o mandato, além de operações de reconhecimento e vigilância, com navios e aeronaves de patrulha e reconhecimento marítimo, realizam verificação visual e física de navios que transitam na área de alto risco e, também, patrulhas nos Corredores de Trânsito Internacionalmente Recomendados (IRTC)<sup>111</sup> no Golfo de Áden e no Oceano Índico. As atividades são conduzidas baseadas em reportes de inteligência e mediante o avistamento por NM e aeronaves de patrulha e reconhecimento marítimo.

De forma preventiva contra a ação de piratas, são feitos contatos com os marítimos da região para dar conhecimento do *Best Management Practices for protection against Somali-based piracy* (BMP5),<sup>112</sup> uma publicação com procedimentos para o planejamento da viagem, para detectar, evitar, deter, atrasar e reportar ataques piratas nas águas somalis.

O Centro de Segurança Marítima - Chifre da África (MSCHOA),<sup>113</sup> localizado em Brest, é parte integrante das Operações da EU NAVFOR, em estreita cooperação com a indústria, e é totalmente integrado no Centro de Operações Conjuntas. Os navios que transitam pela área são monitorados 24 horas por dia, devendo comunicar ao Centro sua derrota pela região. A partir disso o EU NAVFOR e, por cooperação, os meios navais da *Combined Maritime Force*,<sup>114</sup> além de meios de outras Marinhas não participantes destas operações, podem ser despachados para atender a qualquer emergência, encaminhando suspeitos detidos para as devidas autoridades para processo legal. Os processados podem ocorrer em um Estado-Membro da UE, por Estados Regionais ou por Estados Terceiros com o qual a UE tenha acordos e que deseje exercer sua jurisdição sobre os suspeitos de piratas.

A composição da Força varia constantemente, em razão do rodízio de meios (cerca de quatro meses)<sup>115</sup> e em função do período das monções no Oceano Índico, sendo tipicamente composta com um a três meios de combate de superfícies e navios auxiliares e sua aviação orgânica, de uma a duas aeronaves de patrulha e reconhecimento marítimo, Veículos Aéreos Não Tripulados (VANT), Destacamento de Proteção de Navio (VPD)<sup>116</sup> e cerca de seiscentos militares e civis para trabalhar na Sede Operacional (*Operational Headquarters*) e na Sede da Força (*Force Headquarters*) em Rota, Espanha em terra e a bordo. Além das unidades da NAVFOR, há uma forte presença militar marítima internacional, incluindo as unidades da

---

<sup>111</sup> Traduzido da língua inglesa. São corredores de tráfego de navios onde as forças navais intensificam sua presença e patrulhamento.

<sup>112</sup> Manual de melhores práticas contra a pirataria na Somália.

<sup>113</sup> Traduzido da língua inglesa.

<sup>114</sup> Força Marítima Combinada. Será mencionada e explicada posteriormente.

<sup>115</sup> Retirado do site da UN NAVFOR, disponível em: <<https://eunavfor.eu/eu-navfor-31st-force-headquarters-ready-for-duty/>>. Acesso em: 16 jul. 2020.

<sup>116</sup> Na língua inglesa *Unmanned Aerial Systems* (UAS) e *Vessel Protection Detachment* (VPD). As VPD são equipes de militares que embarcam em navios executando a travessia da zona de perigo para realizar proteção.

*Combined Maritime Force* e unidades independentes de estados como China, Índia, Japão, Coreia, Rússia, entre outros, todos comprometidos com o combate aos delitos, porém com mandatos e missões variadas. No momento a Força é composta pelos seguintes meios espanhóis: Fragata *Santa María* e sua aeronave orgânica SH-60B *Seahawk* LAMPS III, aeronave P-3M *Orion*, VANT remotamente pilotado *ScanEagle*, Augusta Bell AB-212 e equipes VPD multinacionais.

### *Combined Maritime Force (CMF)*<sup>117</sup>

O Comando da Força Marítima Combinada foi criado em fevereiro de 2002, para estabelecer operações coordenadas em Coalizão.<sup>118</sup> É comandada por um Vice-Almirante da USN, que também é o Comandante do *U.S. Naval Forces Central Command* (CUSNC) e da 5ª Esquadra dos EUA, e tem um Comodoro da Marinha Inglesa como Vice Comandante. É uma parceria multinacional<sup>119</sup> de caráter naval, para promover segurança, estabilidade e prosperidade a uma região de 3,2 milhões de km<sup>2</sup> que abrange algumas das rotas mais importantes do mundo.

O principal foco das operações são o combate ao narcotráfico, ao contrabando, à pirataria, o encorajamento à cooperação regional e o engajamento com parceiros regionais ou não, no intuito de fortalecer capacidades marítimas, de forma a melhorar a segurança e a estabilidade geral, e promover um ambiente marítimo seguro, livre de atores não estatais ilícitos. Além de, quando solicitado, responder a crises ambientais e humanitárias. Para tal, a CMF é composta por três Forças Tarefa Combinadas:<sup>120</sup> CTF-150 (Segurança Marítima e Antiterrorismo),<sup>121</sup> CTF-151 (combate à pirataria) e CTF-152 (Segurança do Golfo Pérsico e Cooperação), todas sediadas no Bahrein. A CTF 150 e 152 possuem aéreas de atuação independentes, sendo a primeira fora do Golfo Pérsico (Mar Vermelho, Golfo de Áden e de Omã e Oceano Índico, regiões que contém acessos ao Estreito de Ormuz, *Bab El Mandeb* e o Canal de Suez) e a segunda dentro. O comando das CTF é trocado periodicamente entre as

<sup>117</sup> Força Marítima Combinada, traduzido da língua inglesa. Retirado do site CUSNC e CMF, disponível em: <https://www.cusnc.navy.mil/Combined-Maritime-Forces/> e <https://combinedmaritimeforces.com/>. Acesso em: 17jul.2020.

<sup>118</sup> Retirado do site CUSNC, disponível em: <https://www.cusnc.navy.mil/Subs-and-Squadrons/>. Acesso em: 17 jul. 2020.

<sup>119</sup> 33 nações membro: Austrália, Bahrain, Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, França, Alemanha, Grécia, Itália, Iraque, Japão, Jordânia, República da Coreia, Kuwait, Malásia, Holanda, Nova Zelândia, Noruega, Paquistão, Filipinas, Portugal, Catar, Arábia Saudita, Seychelles, Singapura, Espanha, Tailândia, Turquia, Emirados Árabes Unidos, Reino Unido, Estados Unidos e Iêmen.

<sup>120</sup> *Combined Task Force* (CTF).

<sup>121</sup> Cabe ressaltar que ambos os nomes se referem ao mesmo lugar, Golfo árabe ou pérsico.

nações participantes, destarte, geralmente, atendem da seguinte forma: CFT-150, quatro em quatro meses; CFT-151, entre três e seis meses; CFT-152, entre três e doze meses.

Os Estados participantes não estão vinculados a nenhum mandato político ou militar, a participação é voluntária e de acordo com o que cada nação está disposta a cumprir e contribuir com ativos. Estas variam do fornecimento de um Oficial de Ligação à navios de guerra, embarcações de apoio às forças-tarefa e aeronaves de reconhecimento marítimo baseadas em terra. Há, também, a possibilidade de convocar meios extra CMF para prestar apoio, desta forma estes meios contribuem enquanto realizam tarefas de seu estado.<sup>122</sup>

A CFT-150 foi reestabelecida como multinacional após os ataques de 11/09 e hoje, mais robusta, suas funções vão além do combate ao terror, abrangendo também a segurança marítima. Sua missão é interromper as atividades de organizações criminosas e terroristas, restringindo sua liberdade de manobra no mar, negando-lhes o risco zero em suas operações, nas movimentações de pessoal, armas ou narcóticos e carvão vegetal, estas geradores de renda. Atuam em uma área vital do comércio marítimo mundial do Extremo Oriente para a Europa e os EUA e por onde ocorre o transporte de mais de 27 milhões de barris de petróleo. As Operações de Segurança Marítima (MSO)<sup>123</sup> realizadas são conduzidas baseadas Operações de Inteligência e cuidadosamente planejadas no intuito de promover segurança no ambiente marítimo, contribuindo assim para a estabilidade e a prosperidade em nível regional e global.

A CTF-151, foi estabelecida em 2009 e é endossada pela UNSCR 2500 (2019); tem como missão deter, interromper e suprimir a pirataria e o roubo armado no mar, além de se engajar com parceiros regionais ou não, para fortalecer as capacidades marítimas regionais, a fim de proteger o comércio marítimo global e garantir a liberdade de navegação. O site da CMF, no entanto, informa que a tarefa foi ampliada, incluindo missões mais amplas de MSO, cita também o trabalho conjunto com a EU NAVFOR ATALANTA e demais meios navais estrangeiros em operação na região. Registram que embora não tenha havido incidente de pirataria na área em 2109, o potencial para pirataria na região está suprimido, mas não extinto.

A CFT-152 tem a missão de aprimorar a cooperação marítima regional com foco em atores não estatais ilícitos no Golfo Árábico, especialmente entre as nações do Conselho de Cooperação do Golfo. Opera no Golfo Pérsico e coordena as atividades de *Theatre Security*

---

<sup>122</sup> Como exemplo a *Operation Kipion* da Marinha Inglesa, presente na região desde 1980. Retirado do site da RN, disponível em: <<https://www.royalnavy.mod.uk/news-and-latest-activity/operations>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

<sup>123</sup> *Maritime Security Operations* (MSO).

*Cooperation*<sup>124</sup> com parceiros regionais, realiza MSO, além de estar pronto para responder a crises que envolvam atores não estatais ilegais. Também operam para proteger infraestruturas marítimas, incluindo plataformas de petróleo, contra ameaças terroristas.

*Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)*<sup>125</sup> e *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia (ReCAAP)*<sup>126</sup>

A ASEAN foi fundada em 1967 e conta hoje com dez membros, sendo Indonésia, Malásia, Filipinas, Singapura, Tailândia, Brunei, Vietnam, Lao, Mianmar e Camboja. Os objetivos e propósitos da entidade, de forma simplificada são: por meio de esforços conjuntos, acelerar o crescimento econômico, o progresso social e o desenvolvimento cultural da região; promover a paz e a estabilidade regionais; prestar assistência mútua no tema treinamento e pesquisa; colaborar na agricultura e indústrias, na expansão de seu comércio, na melhoria do transporte e comunicação e na elevação do padrão de vida da população; promover estudos do sudeste asiático; e manter uma cooperação com organizações internacionais e regionais existentes afins.

Os temas da ASEAN são tratados em reuniões diversas em que autoridades representativas dos Estados negociam em busca de acordos próprios. Especificamente para o tema terrorismo a *Ministerial Meeting on Transnational Crime*<sup>127</sup> emitiu, em 2001, logo após o 11/09, *Declaration on Joint Action to Counter Terrorism*,<sup>128</sup> repudiando o atentado e se comprometendo a garantir esforços cooperativos por meio de práticas conjuntas para combater o terrorismo no nível regional e, em 2012, assinaram a Convenção sobre Combate ao Terrorismo. No combate à pirataria, durante o fórum regional de 2003, foi adotada a *ASEAN Regional Forum Statement on Cooperation Against Piracy and Other Threats to Security*<sup>129</sup> com o compromisso de adotar práticas concretas contra o crime.

---

<sup>124</sup> Parte da estratégia de teatro de operações do comandante combatente de vincular atividades militares envolvendo outros estados aos objetivos nacionais estratégicos dos EUA. As características do TSC são inerentemente conjuntas, interagências e multinacionais. Retirado do site *Global Security*, disponível em: <[https://www.globalsecurity.org/military/library/report/2007/ssi\\_bouchat.pdf](https://www.globalsecurity.org/military/library/report/2007/ssi_bouchat.pdf)>. Acesso em: 19jul.2020.

<sup>125</sup> Associação das Nações do Sudoeste Asiático. Retirado do site da ASEAN, disponível em: <<https://asean.org/asean/about-asean/>>. Acesso em 19jul.2020.

<sup>126</sup> Acordo de cooperação regional no combate à pirataria e roubo armado contra navios na Ásia. Retirado do site da ReCAAP, disponível em: <[https://www.recaap.org/about\\_ReCAAP-ISC](https://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC)>. Acesso em 19 jul. 2020.

<sup>127</sup> Encontro Ministerial sobre Crimes Transnacionais.

<sup>128</sup> Declaração de ação conjunta no contraterrorismo.

<sup>129</sup> Declaração do fórum regional sobre cooperação contra a pirataria e outras ameaças à segurança. Retirado do site da ASEAN, disponível em: <<https://asean.org/chairman-s-statement-the-tenth-meeting-of-asean-regional-forum-2/?highlight=piracy>>. Acesso em 19 jul. 2020.

Lançada em 2006, com quatorze estados, a ReCAAP foi o primeiro acordo regional de governo para governo para promover e aprimorar a cooperação contra a pirataria e roubo armado contra navios na Ásia e hoje conta com vinte Partes Contratantes,<sup>130</sup> incluindo estados da Europa e os EUA. O ReCAAP *Information Sharing Centre* (ISC)<sup>131</sup> foi estabelecido em Cingapura em novembro de 2006. Tem como missão incrementar a cooperação regional por meio do compartilhamento de informações, construção de capacidades e acordos de cooperação no combate à pirataria e roubo armado contra navios e tem como visão ser o centro de informações para combater estes delitos na Ásia. Assim, realiza o constante e acurado compartilhamento de informações entre o ReCAAP ISC, seus pontos focais,<sup>132</sup> autoridades regionais e a comunidade marítima permitindo análises precisas para as ações das autoridades regionais, além de promover a CMS entre os principais interessados. As ferramentas de compartilhamento de informações são os reportes especiais, as atualizações semanais, os reportes periódicos e o Guia Regional para o Combate à Pirataria e Roubo Armado no mar na Ásia. Para a construção de capacidades, organiza *workshops* e programas de treinamento para os componentes da estrutura. Para incrementar a cooperação, promove acordos de cooperação com partes contratantes, agências governamentais, organizações internacionais e a comunidade marítima, como exemplo a Interpol, a IMO, a *Asian Shipowners Association*,<sup>133</sup> entre outras. O site mantém ferramentas de informação atualizadas sobre incidentes com mapa interativo, onde se vê informações e localização do incidente reportado, permitindo a ação de autoridades e de empresas de navegação.

#### *Malacca Straits Patrol - MSP*<sup>134</sup>

Iniciada em 2004, a MSP é um conjunto de medidas de cooperação realizadas pela Indonésia, Malásia, Cingapura e Tailândia para garantir a segurança dos Estreitos de Málaga e Singapura e compreendem Patrulhas Marítimas do Estreito de Malaca, as Patrulhas Aéreas Marítimas Combinadas conhecidas como *Eyes-in-the-Sky* (Olhos no Céu) e o Grupo de Intercâmbio de Informações. Os estados membros realizam reuniões constantes, estando na 14ª

---

<sup>130</sup> Austrália, Japão, Singapura, Bangladesh, Coréia do Sul, Sri Lanka, Brunei Darussalam, Lao, Tailândia, Camboja, Mianmar, Reino Unido, China, Holanda, EUA, Dinamarca, Noruega, Vietnam, Índia e Filipinas.

<sup>131</sup> Centro de Compartilhamento de Informações (ISC).

<sup>132</sup> Componentes da infraestrutura de informações da ReCAAP.

<sup>133</sup> Associação asiática dos proprietários de navios.

<sup>134</sup> Patrulha do Estreito de Málaga. Retirado do site da MINDEF, disponível em: <[https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2020/January/15jan20\\_nr2](https://www.mindef.gov.sg/web/portal/mindef/news-and-events/latest-releases/article-detail/2020/January/15jan20_nr2)>. Acesso em 19 jul. 2020.

(2020), com o intuito de aprimorar a coordenação, revisar a conduta nas operações, troca de dados de Inteligência e compartilhamento de informações. Nesta reunião foi discutido o aumento da incidência de incidentes no Estreito de Cingapura e as possíveis medidas para fortalecer o compartilhamento de informações e a coordenação operacional para impedir e atrapalhar esses incidentes nos respectivos MT no Estreito de Malaca e Cingapura.

*United Kingdom Marine Trade Operations (UKMTO)*<sup>135</sup>

A UKMTO é uma capacidade da Marinha Real com o objetivo principal de fornecer um canal de informações entre militares ou forças de segurança e a indústria marítima (setor de transporte em geral, armadores, navios, etc.). Fornece informações atualizadas sobre segurança marítima, sendo por vezes o principal ponto de contato de NM envolvidos em incidentes ou transitando dentro de uma área de alto risco (*High Risk Area - HRA*). No caso de um incidente, tem possibilidade de informar as autoridades regionais, alertar e aconselhar navios nas proximidades do incidente, permitindo a avaliação de risco de trânsito na região. Administram *Voluntary Report Area (VRA)*,<sup>136</sup> detalhados em Cartas de Segurança Marítima, que visam aumentar a segurança dos NM e, portanto, estimula-se a o envio relatórios regulares, fornecendo sua dados da navegação enquanto estiverem em trânsito. Recebem informações de diversas organizações, centros de operações marítimas e autoridades portuárias, o que possibilita o aprimoramento da CSM. Embora se relacione com operações marítimas militares, seu papel não é coordenar uma resposta militar.<sup>137</sup>

Entre os principais exercícios desenvolvidos no entorno estratégico nacional sobre o tema pirataria e terrorismo marítimo, estão os conduzidos na África, sendo os EUA e França constantes promotores de eventos voltados à construção de capacidades das Marinhas regionais.

O *United States Africa Command (AFRICOM)*<sup>138</sup> é o Comando americano responsável por promover e coordenar estes exercícios na África. Os principais exercícios e seus objetivos são:

*Cutless Express (CE)* – avaliar e melhorar a capacidade combinada de aplicação da lei marítima (*law enforcement*), promover a segurança nacional e regional na África Oriental e

---

<sup>135</sup> Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido.

<sup>136</sup> Áreas de Relatórios Voluntários.

<sup>137</sup> Traduzido da língua inglesa. Retirado do site do UKMTO, disponível em: < <https://www.ukmto.org/>>. Acesso em: 20jul.2020.

<sup>138</sup> Comando correspondente à África dos EUA. Retirado do site do AFRICOM, disponível em: <<https://www.africom.mil/what-we-do/exercises>>. Acesso em: 20 jul. 2020.

aumentar a interoperabilidade entre os EUA, os africanos e os parceiros internacionais. Ocorre no oeste do Oceano Índico e envolve, também, a participação do *United States Central Command*;<sup>139</sup>

*Obangame Express* (OE) – melhorar a cooperação regional e a interdição tática para o Golfo da Guiné e as nações da África Ocidental combaterem atividades ilícitas deflagradas no mar. Ele se concentra na realização de Operações de Interdição Marítima (MIO), bem como nas técnicas de *Visit, Board, Search and Seizure* (VBSS).<sup>140</sup>

*Phoenix Express* (PE) – avaliar e melhorar a capacidade de aplicação da lei marítima e promover a segurança nacional e regional no nordeste da África, além de melhorar as capacidades militares dos EUA na região.

A França realiza, desde 1990, a Operação *Corymbe*<sup>141</sup> no Golfo da Guiné. É uma operação quase permanente realizada nos meios navais e aeronavais da Marinha Francesa. Desde 1990, está disponível para apoiar as operações na região, contribuir com missões de assistência humanitária e garantir ou evacuar cidadãos franceses durante crises em certos estados. Devido à insegurança marítima na região, as forças francesas nesta operação estão cooperando com as marinhas da região e aliadas. A operação *Grand African NEMO* 2019 ocorreu no âmbito da *Corymbe*, de Cabo Verde a Angola, contando com dezenove marinhas locais e seis que contribuem com o desenvolvimento da região, entre elas o Brasil. Os exercícios abrangeram pesca ilegal, resgate, assistência no mar, combate à pirataria, tráfico ilícito, tráfico de drogas e poluição no mar, além de acompanhamento de alvos de interesse.

No Brasil, a Lei nº 2.953, de 1956, só permite que as FFAA se ausentem do território nacional, mesmo em cumprimento a acordos internacionais, com autorização do Congresso Nacional, no entanto, esta Lei se refere ao emprego real das forças. Assim sendo, caso a MB queira enviar meios para participar da CMF ou EU NAVFOR ou qualquer força que envolva o emprego real de meios, terá que submetê-los ao Congresso Nacional. Para o caso de emprego em exercícios e adestramentos conjuntos com outras Marinhas no exterior, não haveria a necessidade de submissão ao parlamento. A participação em um exercício não prescinde que o meio em questão deixe de cumprir sua autodefesa, o contido na CNUDM ou acordos internacionais contra a pirataria e terrorismo marítimo.

---

<sup>139</sup> Comando correspondente ao Oriente Médio dos EUA.

<sup>140</sup> *Maritime Interdiction Operations* (MIO). *Visit, Board, Search and Seizure* (VBSS), procedimento padrão para inspeção de embarcações, algo como visita, aborda, revista e apreende. (Tradução do autor).

<sup>141</sup> Retirado do site da *Marine nationale*, disponível em: <<https://www.defense.gouv.fr/english/marine/missions3/operations-exterieures/operations-exterieures>>. Acesso em: 20 jul. 2020.



Do exposto, observa-se que somente o esforço internacional, como na EU NAVFOR ATALANTA, CMF, ASEAN, ReCAAP e MSP, entre outros não mencionados, possibilitam a construção de um ambiente marítimo mais seguro. Mesmo não havendo a cooperação em blocos, a simples presença de um meio naval de qualquer Estado em uma região próxima a um incidente, constitui esperança de socorro, como é o caso das Marinhas que operam nas águas do Oriente Médio e constantemente apoiam as Alianças. Nesse mesmo contexto de esforço conjunto, a cooperação com a comunidade marítima, na figura de pescadores, marítimos e equipes portuárias, difundindo medidas de proteção e prevenção à pirataria e terrorismo marítimo, como exemplo o BMP5, ajudam a formar um ambiente de maior segurança e uma mentalidade de segurança.

A construção de capacidades nas regiões endêmicas dos delitos, não mencionando neste capítulo os motivadores destas mazelas, se faz essencial para diminuir a dependência de forças externas, permitindo o desenvolvimento da nação em si, e de sua posição como ator global no comércio marítimo mundial, ganhando a confiança dos demais parceiros no trato aos ilícitos e ao bem comum.

A cooperação entre forças de segurança e a indústria marítima, na figura de Marinhas, Guardas Costeiras, NM, armadores, portos e demais setores marítimos, constitui um poderoso mecanismo contra os delitos, provendo informação atualizada sobre a situação, permitindo o acionamento de meios para reprimir ataques e prestar apoio ao incidente e muitas vezes, frustrando sua realização, seja antes de ocorrer ou durante a intercorrência, constituindo a chamada CSM em si. Esta somente será alcançada mediante o recebimento e cruzamento de diversas fontes de informação, próprias, de nações parceiras ou mesmo entidades relacionadas à segurança e ao comércio marítimo, como CMF, UKMTO, ReCAAP, ICC-IMB e GISIS-IMO. O adequado trato à informação e a sua velocidade de recebimento e tramitação dão a diferença entre o crime ocorrido e o frustrado, assim, ferramentas de tecnologia da informação são essenciais à prevenção. Desta forma, o compartilhamento de informações entre as entidades participantes do combate aos delitos, se torna essencial para atingir a segurança marítima e um adequado CSM.

A patrulha ostensiva com meios de superfície em si, onera a operação em razão da necessidade de maior número de meios e do custo de permanência deles. Destarte, o uso de aeronaves de patrulha marítima mostra-se mais efetivo, devido à velocidade de deslocamento, maior área de cobertura, porém com menor permanência. Ainda assim é um meio mais efetivo, conforme ratifica Pinto (2014), quando o emprego das aeronaves de patrulha reduziu em um sexto a incidência dos crimes na Somália. A utilização de VANT, sediados em terra ou

orgânicos aos meios, como os utilizados na EU NAVFOR e CMF amplifica mais ainda, trazendo as vantagens de ambos os meios. A realização das operações baseadas em dados de Inteligência e Informações, como realizados pelas forças no Chifre da África, contribuem para a otimização de recursos materiais e humanos, tornando as operações mais seguras e precisas.

A área de operações da EU NAVFOR tem 8,7 milhões de km<sup>2</sup>, e contém relativamente poucos meios empregados. A CMF tem 3,2 milhões de km<sup>2</sup>, mas ainda assim conseguem ser efetivas no papel que desempenham, como pode ser comprovado nos resultados e na não ocorrência incidentes em 2019. É certo que a tecnologia associada à operação das forças na região corrobora com a CSM e permite alcançar tais índices. Comparando as áreas de operação com a Amazônia Azul, de 5,7 milhões de km<sup>2</sup>, vemos que um nível adequado de CSM, baseado na utilização e combinação de diversas fontes de informação próprias e de cooperações, certamente permitirá a salvaguarda de nossas riquezas.

A participação brasileira em exercícios na África não só contribui para a PND, como também deixam nossa marca na identidade das Marinhas africanas, lado a lado com outras nações mais desenvolvidas. A participação em esforços multinacionais permite o ganho de conhecimento para replicação e melhora de procedimentos na construção de nossa CSM e nas ações subsequentes para o combate aos incidentes diversos.

## 7 ÓRGÃOS RESPONSÁVEIS NO BRASIL

De acordo com a Constituição Federal (CF),<sup>142</sup> art. 144, a segurança pública é exercida pelas polícias federal, rodoviária federal, ferroviária federal, civil, militares e corpos de bombeiros militares e penais federal, estaduais e distrital. Do § 1º do mencionado art., retira-se que a PF, destina-se a:

I - Apurar infrações penais contra a ordem política e social ou em detrimento de bens, serviços e interesses da União ou de suas entidades autárquicas e empresas públicas, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e exija repressão uniforme, segundo se dispuser em lei;

II - Prevenir e reprimir o tráfico ilícito de entorpecentes e drogas afins, o contrabando e o descaminho, sem prejuízo da ação fazendária e de outros órgãos públicos nas respectivas áreas de competência;

III - Exercer as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteiras;

IV - Exercer, com exclusividade, as funções de polícia judiciária da União.

Assim, de forma a atender às expectativas no ambiente marítimo e de águas interiores, existe o Núcleo Especial de Polícia Marítima (NEPOM), ao qual compete:<sup>143</sup>

I - Propor à Direção-Geral do DPF diretrizes de política de operações policiais referentes a ações táticas de apoio marítimo e fluvial;

II - executar ações táticas relacionadas aos crimes praticados a bordo de embarcações atracadas no porto, em curso pelas hidrovias adjacentes e no MT brasileiro, incluindo o tráfico de entorpecentes, de armas de fogo, de pessoas, de armas químicas, nucleares, biológicas e congêneres, o terrorismo, por via aquática, e a outros ilícitos correlatos de atribuição do DPF, praticados em vias marítimas, fluviais e lacustres, que tenham repercussão interestadual ou internacional e que exijam repressão uniforme;

III - realizar, em articulação com a área de imigração das unidades descentralizadas, a fiscalização de passageiros e tripulantes, quando da realização da visita oficial a bordo das embarcações de transporte marítimo internacional, sem prejuízo de outras providências de controle interno em relação ao cumprimento da legislação de imigração ou relacionada a estrangeiros, nos navios afretados ou não, que estejam operando em cabotagem, em apoio marítimo ou em apoio portuário, observadas as normas e diretrizes emanadas pela CGPI/DIREX;

IV - Auxiliar as unidades centrais e descentralizadas, bem como outros órgãos governamentais, em operações policiais, na execução de ações táticas que demandem o emprego de embarcações e pessoal qualificado, informando o Chefe da DELEX ou o Delegado Regional Executivo sobre seus resultados, tendo em vista a orientação e a coordenação para a repressão uniforme aos ilícitos de sua atribuição;

<sup>142</sup> Retirado do site da Presidência da República, disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 02JUL.20.

<sup>143</sup> Retirado do site da PF, disponível em: <<http://www.pf.gov.br/institucional/acessoinformacao/institucional/instrucao-normativa-no.-013-2005-dg-dpf-de-15-de-junho-de-2005>>. Acesso dia: 02 Jul. 2020.

V - Manter estrutura de comunicação com rádio de frequências marítimas e policiais, telefone, fax e e-mail, em operação ininterrupta, para receber denúncias, chamadas de emergência e comunicação de notícias-crime de atribuição do DPF, nas hidrovias limítrofes com outros países, nos portos e MT;

VI - Fiscalizar a área portuária, mediante o patrulhamento sistêmico marítimo e terrestre;

VII - manter equipe de pronto emprego para atendimentos emergenciais;

VIII - promover cursos e treinamentos especializados, voltados ao aprimoramento das equipes de policiais, visando às ações de abordagem, retomada de embarcações e plataformas sob apoderamento ilícito e outras de natureza tática especial;

IX - Promover o intercâmbio de informações junto a outros órgãos e entidades congêneres, tendo em vista a padronização e racionalização de procedimentos, a modernização e incorporação de novas tecnologias;

X - Disponibilizar dados estatísticos referentes às atividades, ao resultado das operações policiais e à incidência criminal de sua atribuição, consolidando-os e submetendo-os ao Chefe da DELEX ou ao Delegado Regional Executivo (Instrução Normativa nº. 013/2005-DG/DPF, 2005).

A Agência Brasileira de Inteligência (ABIN)<sup>144</sup>, subordinada ao Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República (GSI/PR), é mais um órgão que contribui para o combate ao terrorismo em geral, e, em resposta a essa ameaça, desenvolve ações de Inteligência permanentes para prevenir atentados no estado e o financiamento de organizações terroristas a partir do território nacional. Estas ações de contraterrorismo envolvem a troca de informações com serviços de Inteligência estrangeiros e a cooperação internacional por meio dos Adidos de Inteligência. Além disso, trabalha em parceria com outros órgãos do governo brasileiro para promover a cooperação e a troca de informações sobre ações de grupos terroristas em âmbito nacional. A ABIN também participa de grupos e comissões do Governo Federal destinados a combater o financiamento do terrorismo, representando, ainda, o governo brasileiro em organismos internacionais focados na cooperação para o combate ao terrorismo, como: Comitê Interamericano contra o Terrorismo, da Organização dos Estados Americanos; Foro Especializado em Terrorismo da Reunião de Ministros do Interior do Mercosul e Estados Associados, em âmbito sul-americano.

Diretamente voltados aos temas deste estudo, além do mencionado no art. 142 da CF, a Lei Complementar (LC) nº 97 em seu art. 16-A, diz que cabe às FFAA, além de outras ações pertinentes, também como atribuições subsidiárias, preservadas as competências exclusivas das polícias judiciárias, atuar, por meio de ações preventivas e repressivas, na faixa de fronteira terrestre, no mar e nas águas interiores, independentemente da posse, da propriedade, da finalidade ou de qualquer gravame que sobre ela recaia, contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder

---

<sup>144</sup> Retirado do site da ABIN, disponível em: <http://www.abin.gov.br/atuacao/fontes-de-ameacas/terrorismo/>. Acesso em: 03 jul. 2020.

Executivo, executando, dentre outras, as ações de: I - patrulhamento; II - revista de pessoas, de veículos terrestres, de embarcações e de aeronaves; e III - prisões em flagrante delito.

Especificamente, as cláusulas IV e V do art. 17, da LC n° 97, dizem, respectivamente, que a MB deve: (i) implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas; e (ii) cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução. Texto semelhante foi inserido para as demais FFAA, respeitando as vocações originais de cada força.

A MB, em obediência ao Decreto n° 5.129, de 6 de julho de 2004, que dispõe sobre a atividade subsidiária de Patrulha Naval (PATNAV), realiza estas operações com a finalidade de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em AJB, na PC brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil. Internamente, o EMA-322,<sup>145</sup> em seu item 5.2.4, explica que os instrumentos de que a MB dispõe para implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos são a Patrulha Naval e a Inspeção Naval. O primeiro, para fiscalizar as leis e regulamentos, nacionais e internacionais,<sup>146</sup> no mar e águas interiores; e o segundo, está restrito à segurança da navegação aquaviária, da salvaguarda da vida humana no mar e à prevenção da poluição hídrica por embarcações, plataformas e suas embarcações de apoio. A PATNAV tem como foco as atividades relacionadas à soberania nacional, como a passagem de embarcações pelo MT e a exploração dos recursos naturais na ZEE por embarcações estrangeiras; e na contribuição para a repressão aos delitos como o contrabando, descaminho, narcotráfico, terrorismo e a pesca ilegal realizada por embarcações nacionais.

Oliveira (2019), em seu artigo *São atribuições subsidiárias atividades de GLO*, afirma (*apud* SILVA, 2002) que são três as destinações constitucionais das FFAA, a saber, a Defesa da Pátria e Garantia dos Poderes Constitucionais, as essenciais e, subsidiária e eventual, a Garantia da Lei e da Ordem (GLO), esta se dá em pleno estado de direito e estabilidade, basicamente, além de atuar, também, em prol da segurança interna. As atribuições subsidiárias como colocadas na LC n° 97/1999, podem ser vistas, equivocadamente, como novas modalidades de emprego das FFAA e, se o fossem, estariam ampliando mais as atribuições

---

<sup>145</sup> O posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de interesse naval.

<sup>146</sup> Ratificados pelo Brasil (observação do autor).

constitucionais do art. 142, assim defende que o único enquadramento legalmente possível das forças em atividades subsidiárias é em GLO.

Para Oliveira (2019), o Decreto nº 3.897/2001 trouxe o aspecto positivo de regular o emprego das FFA em situações de normalidade, no desempenho das funções de Polícia Militar, em prol da segurança pública e o aspecto negativo de aparentar tratar da GLO do art. 142 e não do art. 144 da CF. Pelo entendimento da CCJC<sup>147</sup> o termo abrangente “ordem” da GLO não vem especificado no texto do art. 142, no entanto, na CF o termo como objeto de garantia ou tutela constitucional vem mencionado na forma de ordem interna ou internacional, constitucional, pública, jurídica, política e social e econômica, conclui, portanto, que o múltiplo espectro do mandato constitucional atribuído às forças é baseado na garantia das ordens pública, constitucional, política, econômica e social. Lembra que as GLO devem ter autorização do Presidente da República, esta pode ser permanente ou eventual, sendo as permanentes consubstanciadas em decretos ou leis, outorgando a Força a realização, como exemplo o Decreto de PATNAV (nº 5.129) e a designação da Autoridade Marítima (LC nº 97, para cumprimento do art. 17).

Conclui-se que o combate ao terrorismo e à pirataria é amparado por diversos órgãos e agências. A PF destina-se constitucionalmente a apurar infrações penais contra a ordem política e social, assim como outras infrações cuja prática tenha repercussão interestadual ou internacional e, também, a exercer as funções de polícia marítima. É a responsável, portanto, pelo combate ao terrorismo marítimo e roubo armado contra navios, ambos restritos aos limites do território nacional, ou seja, águas interiores, portos e o MT, conforme Instrução Normativa que define as competências do Departamento de Polícia Federal (DPF). O NEPOM é o setor da PF responsável pela atividade marítima do DPF. Importante frisar que o patrulhamento sistêmico marítimo da área portuária é também da PF. Complementar à atuação do NEPOM/PF há as ações das polícias estaduais civis e militares, exercendo as funções de polícia judiciária estadual e patrulhamento ostensivo e ordem pública, respectivamente. Cabe ressaltar que nem sempre as polícias estaduais possuem meios e treinamento adequados a essa realização, uma vez que, geralmente, somente os Bombeiros Militares estaduais possuem embarcações, geralmente voltadas para a salvaguarda da vida humana no mar. A ABIN exerce função essencial e basilar de coleta de informações e cooperação com seus pares em outras Nações, no intuito de possibilitar ações de

---

<sup>147</sup> Comissão de Constituição Justiça e Cidadania do Senado Federal.

contraterrorismo, antecipando possibilidades de ocorrência e fornecendo dados para o trabalho de outras agências.

A Força Aérea e o Exército Brasileiro (FAB e EB) têm amparo legal para apoiar o combate à pirataria e ao terrorismo marítimo, de acordo com a CF e LC nº 97, dentro de suas vocações características, em apoio à MB ou mesmo de forma individual, como exemplo a Patrulha Marítima realizada por aeronaves da FAB, apoio de aeronaves e até com frações de Forças Especiais, respeitadas as qualificações de cada equipe.

Especificamente, pode-se entender que a MB realiza o combate, rotineiramente, por meio de PATNAV, onde se faz cumprir as leis brasileiras e tratados internacionais, dentro das AJB, indo até a ZEE e além, caso haja necessidade, atuando de forma abrangente. A limitação da PF às 12 milhas não impede sua participação em AJB, caso assim se julgue necessário pela MB, no entanto a partir do MT a MB possui meios e capacidade de implementar o combate ao terrorismo, estando amparada, também, pela CF e LC nº 97. As possibilidades de atuação da MB vão além da PATNAV, podendo envolver ações diversas com seus navios, aeronaves e forças especiais, estas indispensáveis em ações contra terroristas, marítimos ou não, e contra a pirataria, como mencionado no item 4.6.2 da DMN. O Grupamento de Mergulhadores de Combate da MB possui os conhecimentos e habilidades técnicas próprias para executar as diversas ações de forças especiais necessárias ao ambiente marinho.

Observa-se que em razão das diversas agências atuantes em prol do combate aos ilícitos, com capacidades e responsabilidades distintas, somente a atuação coordenada e conjunta permitiria uma ampla repressão e combate aos delitos, evitando lacunas de responsabilidades, brechas de atuação e vulnerabilidades, aumentando a segurança nacional e a confiança nas ações do Brasil no cenário internacional. Informações de contrainteligência compartilhadas, seguras e precisas otimizarias as ações e recursos, sejam eles humanos ou materiais e financeiros.

## 8 CONCLUSÃO

Este trabalho buscou identificar fatores que pudessem contribuir para o incremento da sensação de segurança no entorno estratégico nacional, analisando-os e extraindo ensinamentos que pudessem nos remontar a essa condição. Assim, cada fator identificado foi condensado e será exposto a seguir, para fins de conclusão do estudo.

O estudo de teóricos, como Rapoport (2004) e Parker e Sitter (2016), permite que se compreenda o terrorismo e suas manifestações, que estão ligadas a fatores sociais, como exclusão, religião, política, etc. Independente de fator motivador, usam violência desproporcional e extrema, em alvos condizentes às mensagens que almejam transmitir. Utilizam a propaganda como meio de disseminar seus feitos e inspirar outros grupos. Com moral duvidosa ao senso comum, alguns grupos admiram o guerreiro da liberdade, muito usual nos grupos de cunho socialista. Já para os de caráter religioso, esse tipo de ato é justificável e louvável. Estudam e aprendem com as ações de seus rivais e similares e, independente de época, a tecnologia lhes é um facilitador. Possuem recursos limitados, dependendo de simpatizantes, organizações ou governos adeptos, sempre de maneira velada, até mesmo pela natureza das empreitadas. O terror atual tem como principal característica a religiosidade. Cabe lembrar que o terrorismo marítimo é apenas uma manifestação do terror aplicado ao ambiente em questão, o marítimo. Desta forma, o acompanhamento de grupos com características semelhantes às expostas é desejável e permite antecipar incidentes, identificar formas de operar e pretensões.

A falta de um consenso universal sobre terrorismo pode facilitar o seu uso político e a violação da soberania de Estados e dos Direitos Humanos. Leis internas aos Estados não podem admitir ambiguidade na abrangência e significado, devendo haver segurança na lei, com o objetivo de punir adequadamente e legalmente perpetradores de atos terroristas.

Chalk (2008) afirma que o terrorismo marítimo corresponde a 2% dos incidentes de terror. Apesar disso, baseado no GTD da START até 2018, o percentual de incidentes corresponde a 0,2% das ocorrências, não indicando, necessariamente, que houve um decréscimo nesse ambiente, pois pode indicar apenas que o terrorismo em geral aumentou, diluindo o marítimo.

A manifestação do terrorismo marítimo, atualmente, concentra-se de maneira destoante no sudeste asiático, no Oriente Médio e norte da África e na África subsaariana, apresentando características ligadas a grupos com cunho nacionalista, de extremismo religioso e exclusão social, como por exemplo, a ação da ASG nas Filipinas.



No entorno estratégico brasileiro (PND, 2016), não se vislumbram ameaças à América do Sul e Caribe, não havendo, inclusive, casos significativos recentemente. Desde 2002, ocorreram somente dois casos, ambos na Colômbia e atribuídos às FARC, em 2009 e 2011. No Oeste africano, Nigéria e Camarões, apresentam poucos incidentes, sendo principalmente ligados a grupos que atuam na região da indústria petrolífera. A não existência, hoje, de grupos extremistas, separatistas e religiosos na América do Sul e Caribe, principalmente os que possuem capacidade de atuar no mar, permite a esperança de não haver terrorismo marítimo nestes locais; apesar disso, a situação extrema na Venezuela preocupa, podendo se constituir solo fértil para grupos mal-intencionados. No oeste da África, a situação é oposta e há possibilidades latentes, em razão de pobreza extrema, religiosidade e nacionalismo, entre outras.

A pirataria contemporânea, como a de outrora, relaciona-se à pobreza, ao distanciamento social, à busca pela sobrevivência e subsistência e à falta de perspectivas. São problemas correlacionados, complexos e multifacetados. A análise dos relatórios da MSI dos Estados com maiores índices de pirataria e roubo armado no mar, segundo a *Stable Seas* (estados do GG, Somália e Indonésia), permite o entendimento das características comuns às regiões, sendo elas: a extrema pobreza de parcela da população e a má distribuição de renda; a corrupção em seus diversos níveis; a ausência de um Estado de Direito próprio; a dificuldade da implementação das Leis Marítimas; a necessidade de adesão e o cumprimento de tratados e comitês internacionais; a necessidade de desenvolvimento da economia marítima em suas diversas faces; a proteção e regulação dos recursos da pesca; a pirataria em si e o tráfico de drogas (presente em boa parte dos estados), comércio ilegal e tráfico de animais silvestres.

Os fatores apresentados por Chalk (2008) que levaram à pirataria contemporânea permanecem vigentes, sendo: o aumento do comércio marítimo e vulnerabilidade do transporte internacional, a exposição na passagem pelos estreitos, crises financeiras globais, incluído, a hoje gerada pelo COVID-19, a falta de recursos humanos e materiais para destinar ao monitoramento das águas e um adequada CSM, deficiências na estrutura da Justiça e acesso às armas no mercado negro. O produto final da pirataria, o resgate e a venda de carga roubadas, virou um meio de subsistência para populações carentes de cuidados básicos do Estado. Assim, regiões com populações com as características mencionadas acima e próximas ao mar, são potenciais para aparecimento da pirataria. Estas características, associadas aos fatores apresentados por Chalk (2008), são potencializadoras, sendo essencial a atenção e o combate a estas questões, com intuito de impedir seu aparecimento.

Além das incomensuráveis perdas de vidas humanas e sequelas emocionais deixadas nos marítimos, há os gastos destinados ao combate à pirataria, como exemplo os mais de US\$ 2,2 bilhões por ano de custo global observados pelo *State of Maritime Piracy Report* de 2017, somando-se todas as regiões, exceto América do Sul e Caribe. Estes prejuízos oneram em demasia o valor final do frete, sobrecarregando a população, o consumidor final, e contribuindo para a carência da população.

Roubo armado no mar e pirataria, apresentam uma diferença sutil, apenas relacionada a local e meio de realização. Como se pode perceber, até mesmo os perpetradores, muitas vezes, são os mesmos, sendo o local de ataque questão de oportunidade. Assim, é importante o estudo e a busca por uma solução conjunta para ambos. Da análise dos relatórios das entidades voltadas à segurança no mar e seus números, quanto à pirataria e roubo armado no mar, percebe-se que há variações entre as entidades quanto a reportes e dados estatísticos. De forma geral, observa-se que:

a) oeste da África, Estreito de Málaga e Sul do Mar da China são os locais mais perigosos à incidência. Em 2019, nosso entorno estratégico e Caribe apresentaram quase 50% dos casos totais. O ICC-IMB aponta preocupação com picos de incidência, no oeste africano e na América do Sul. Os Estados de maior ocorrência nas Américas, condizem, em sua maioria, com estados no oceano Pacífico ou afastados de nossas AJB, mesmo assim casos de menor violência. Venezuela e a Guiana, que apresentaram índices e estão mais próximos, não apresentaram números significativos em 2019. Conclui-se que não há, no continente americano, ameaça direta ao Brasil pelo oceano Atlântico e que não houve, em 2019, casos de pirataria na América do Sul, somente roubo armado no mar;

b) os alvos preferenciais são os navios graneleiros, porta-containers, de óleo cru e químicos, possivelmente por proverem o melhor retorno para tomada de reféns, sequestros e pedidos de resgate, pois costumam pertencer a grandes empresas e bandeiras que negociam com mais propriedade;

c) uma adequada segurança na área portuária e a vigilância ostensiva nas áreas de fundeio, além de forças de pronto emprego para respostas rápidas, poderiam reduzir o número de ocorrências dentro do MT, uma vez que em 2019, da totalidade dos casos, 82% ocorrem nesta região, assim, classificados como roubo armado a navios. Somente 18% da totalidade dos casos corresponderam à pirataria. Na América do Sul não houve atos de pirataria no Oceano Atlântico em 2019, somente roubo armado (três casos). Dos casos de navio em movimento, o sudeste asiático e o GG correspondem a mais de 70% dos casos, destarte verifica-se a necessidade de maior segurança e alerta no trânsito por estas áreas;

d) quanto à condição de movimento das embarcações no momento dos ataques, deduz-se que com o navio em movimento há menos vulnerabilidade, desta forma, medidas de vigilância poderiam dar o alarme antecipado, inibindo ou repelindo a ação em curso. Em 2019, 62% ocorreram com o navio fundeado e 34% em movimento;

e) uma tripulação mais numerosa (e não *skeleton crews*) e/ou segurança privada embarcada e bem armada, poderiam fazer frente a um grupo de criminosos, com maiores chances de sucesso em repelir ou inviabilizar as ações, uma vez que na maior parte das vezes, os grupos são de até dez componentes; e

f) quanto à forma de ação dos perpetradores, no oeste africano é de longe a mais violenta, além de corresponder à totalidade de navios sequestrados (2019). Na América do Sul o uso de violência não é comum, não havendo ocorrências na área banhada pelo Oceano Atlântico. O oeste africano é responsável por mais de 86% dos casos de tomada de reféns, assim como da totalidade de desaparecidos e metade dos feridos.

Dessarte, terrorismo marítimo e pirataria apresentam semelhanças, um e outro: utilizam habilidades comuns para a execução; têm a extrema violência e a intimidação como método; advêm de fatores sociais específicos; dependem da ocultação, de subterfúgios, da corrupção e da ilegalidade; utilizam a tecnologia a seu favor; geram vultosos prejuízos; e ambos se aproveitam de problemas na governança. O combate e o decréscimo destes fatores podem levar à redução do número de incidentes. A ligação entre o terrorismo e o crime organizado é uma preocupação e uma realidade. Assim, o terrorismo marítimo e a pirataria podem se associar em ocorrências regionais ou até sazonais, dependendo de necessidades específicas, no intuito de angariar recursos. É importante observar que a prática de pirataria não torna um terrorista exclusivamente um pirata, pois, ele não deixa de ter em mente seus objetivos anteriores.

A teoria da CS serve para identificar locais que preenchem suas características e, também, de alerta para acompanhamento, de forma a evitar que os problemas evoluam. As características descritas encaixam-se às de grandes cidades brasileiras e da América do Sul, realçando a possibilidade de associação de ambos os perpetradores para objetivos comuns ou para financiamento de suas causas. A crise política, social e econômica vivida na Venezuela é uma grande preocupação, pois leva a fatores comuns a outros Estados com terrorismo e pirataria presentes. A expectativa de solução pelos próprios venezuelanos, como dito na ONU, infelizmente prolongará ainda mais uma solução.

É dever dos Estados signatários da CNUDM e Protocolo e Convenção SUA o combate aos atos de violência perpetrados no mar, independentemente da localização em que sejam realizados, observando a soberania e a jurisdição dos Estados. Assim, no Brasil, em

obediência ao prescrito na CNUDM, devem ser utilizados navios ou embarcações e aeronaves das FFAA ou da PF.

Do nosso entorno estratégico prioritário, excetuando-se o oeste da África, acredita-se que as regiões de atenção para o combate aos delitos no Brasil sejam as AJB, especificamente fronteiras marítimas com Estados limítrofes, rios e hidrovias fronteiriças. Estes rios e hidrovias são fragilidades para a entrada de pessoas mal-intencionadas e até mesmo de terroristas. As regiões com estreitos e canais de manobras restritas podem facilitar a ação de criminosos.

A compreensão dos fatores ligados ao mar é fundamental para a segurança no ambiente marítimo, assim uma adequada CSM é essencial. Não se pode pretender obter a CSM isoladamente, portanto, o compartilhamento e a cooperação interagências, com entidades comprometidas com a segurança e com outras nações é basilar. O uso dual da CSM permite o emprego em benefício de outros interesses nacionais, facilitando, muito, a visão do que ocorre no mar. O SisGAAz e seu monitoramento por satélite se faz essencial no crescimento da CSM.

Somente a cooperação e esforço multinacional permitem galgar sucesso no combate ao terrorismo e à pirataria nas regiões de grande incidência, como ocorre na CMF e EU NAVFOR. No entanto, meios operando independentemente, mas prontos para contribuir com o combate aos delitos, contando, também, com orientação de centros de excelência na consolidação de informações (ReCAAP, GISIS-IMO, IMB-ICC, UKMTO, etc.), possibilitam a construção de um ambiente marítimo mais seguro. Sob a mesma ideia de trabalho conjunto, a cooperação com a comunidade marítima, difundindo medidas de proteção e prevenção à pirataria e terrorismo marítimo ajudam a formar um ambiente e uma mentalidade de segurança, como vemos hoje na área da Somália. Não obstante, somente a construção de capacidades nas regiões endêmicas dos delitos permitirá a gradual independência de forças externas, permitindo ao Estado costeiro exercer sua soberania plena. Seguindo estes exemplos, a cooperação regional no entorno estratégico é primordial para a plena CSM, assim como a utilização de centros de informação de excelência e de mecanismos que permitam o trato adequado da informação recebida, contribuindo para a tomada de decisão. O uso de satélites e outros sistemas de monitoramento, como no SisGAAz, ampliarão as possibilidades.

A patrulha ostensiva com aeronaves de patrulha marítima ou VANT, autônomos ou remotamente pilotados, embarcados em navios ou sediados em terra, otimiza recursos e aumenta a zona patrulhada. Além disso, a realização das operações baseadas em dados de Inteligência e Informações, como realizados pelas forças no Chifre da África, contribuem para a otimização de recursos materiais e humanos, tornando as operações mais seguras e precisas.

A área da Amazônia Azul corresponde a 65% da área de operações da EU NAVFOR e a 178% da área da CMF. Estas forças operam com poucos meios, porém apresentam ótimos resultados, como pode ser comprovado em 2019, onde não houve casos de pirataria. Desta forma, podem servir de exemplo de operação para o entorno estratégico nacional. Posto isso, a participação em esforços multinacionais, com pessoal ou meios navais, permite o ganho de conhecimento para replicação e melhora de procedimentos na construção de nossa CSM, também nos procedimentos e no trato à incidentes diversos. A presença brasileira em exercícios na África não só contribui para a PND, mas também deixam nossa marca na identidade das Marinhas africanas, lado a lado com outras nações mais desenvolvidas.

No Brasil, em razão das diversas agências atuantes em prol do combate aos ilícitos, com capacidades e responsabilidades distintas, somente a atuação coordenada e conjunta permitirá uma ampla repressão e combate aos delitos, evitando lacunas de responsabilidades, brechas de atuação e vulnerabilidades, aumentando a segurança nacional e a confiança nas ações do Estado brasileiro no cenário internacional.

A PF, por meio do NEPOM, é a responsável pelo combate ao terrorismo marítimo e à pirataria, restrita aos limites do território nacional, ou seja, águas interiores, portos e o MT, assim como do patrulhamento marítimo sistêmico da área portuária. As polícias estaduais civis e militares, podem contribuir, ainda que de forma limitada, nessa função. A ABIM exerce função essencial e basilar na coleta de informações e cooperação com seus pares em outras Nações, no intuito de possibilitar ações de contraterrorismo, antecipando possibilidades de ocorrência e fornecendo dados para o trabalho de outras agências.

Por meio das PATNAV a MB realiza, rotineiramente, o combate a ilícitos, fazendo cumprir as leis brasileiras e tratados internacionais, dentro das AJB e além, conforme o caso. As possibilidades de atuação da MB são amplas e envolvem ações com navios, aeronaves e forças especiais, estas indispensáveis em ações contra terroristas, marítimos ou não, e contra a pirataria. A FAB e EB têm amparo legal para apoiar o combate à pirataria e ao terrorismo marítimo, respeitados os limites de suas vocações características.

A sensação de segurança é relativa; nada é totalmente isento de perigo. Há uma gradação, com diversos níveis de segurança, assim como custos envolvidos para cada um deles. Para o nosso entorno estratégico, é preciso definir exatamente qual o nível de segurança necessário e desejado, estabelecendo o equilíbrio entre o se sentir e estar de fato em segurança, encontrando-se em um nível aceitável e possível à nossa realidade. Em face do exposto, os fatos e análises apresentados neste trabalho podem melhorar nossa segurança, porém, é preciso entender onde queremos e podemos estar.

## REFERÊNCIAS

ANDRADE, Israel de O; ROCHA, Antônio Jorge R. da.; FRANCO, Luiz G. Aversa. *Sistema de gerenciamento da Amazônia Azul: soberania, vigilância e defesa das águas jurisdicionais brasileiras*. 2019. IPEA. Brasília. ISSN 1415-4765. Disponível em: <[https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_2452.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_2452.pdf)>. Acesso em: 09 jul. 2020.

AKABASSI, Evelyne. *A pirataria marítima como ameaça à segurança da navegação*. 2016. Universidade Federal Fluminense. Niterói. Rio de Janeiro. 2016. Disponível em: <[https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/biblioteca/trabalhos\\_academicos/TCC%20Direito%20UFF%20%20A%20Pirataria%20Mar%C3%ADtima%20como%20amea%C3%A7a%20%C3%A0%20Seguran%C3%A7a%20da%20Navega%C3%A7%C3%A3o.pdf](https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/biblioteca/trabalhos_academicos/TCC%20Direito%20UFF%20%20A%20Pirataria%20Mar%C3%ADtima%20como%20amea%C3%A7a%20%C3%A0%20Seguran%C3%A7a%20da%20Navega%C3%A7%C3%A3o.pdf)>. Acesso em 07 abr. 2020.

BESLEY, Timothy; FETZER, Thiemo; MUELLER, Hannes (2013) *Piracy in Somalia costs billions*. Disponível em: <<http://eprints.lse.ac.uk/74723/>>. Acesso em: 11 abr. 2020.

BRASIL, Câmara dos Deputados. *Decreto n° 1.530*, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 27 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1988. 292p.

\_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. *Doutrina Militar Naval* (EMA-305). 2017.

\_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. *O posicionamento da Marinha do Brasil nos principais assuntos de interesse naval* (EMA-322). 2017.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. *Decreto n° 6.136*, de 26 de junho de 2007. Promulga a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima e o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança de Plataformas Fixas Localizadas na PC, ambos de 10 de março de 1988, com reservas ao item 2 do artigo 6o, ao artigo 8o e ao item 1 do artigo 16 da Convenção, bem como ao item 2 do artigo 3o do Protocolo. Brasília. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2007/decreto/D6136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/decreto/D6136.htm)>. Acesso em: 22 fev. 2020.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. *Decreto n° 8.617*, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o MT, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a PC brasileiros, e dá outras providências. Brasília. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8617.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm)>. Acesso em: 22 fev. 2020.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. *Lei n° 13.260*, de 16 de março de 2016. Regulamenta o disposto no inciso XLIII do art. 5° da Constituição Federal, disciplinando o terrorismo, tratando de disposições investigatórias e processuais e reformulando o conceito de organização terrorista; e altera as Leis n° 7.960, de 21 de dezembro de 1989, e 12.850, de 2 de agosto de 2013. Brasília. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2015-2018/2016/lei/113260.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2016/lei/113260.htm)>. Acesso em: 22 fev. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. *Doutrina Militar de Defesa*. Brasília. 2007. Disponível em: <[https://www.defesa.gov.br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md51\\_m\\_04\\_doutrina\\_militar\\_de\\_defesa\\_2a\\_ed2007.pdf](https://www.defesa.gov.br/arquivos/File/legislacao/emcfa/publicacoes/md51_m_04_doutrina_militar_de_defesa_2a_ed2007.pdf)>. Acesso em: 27 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. *Livro Branco de Defesa Nacional*. Brasília. Novembro de 2016. Disponível em: <<http://www.participa.br/estrategia-nacional-de-defesa-end/documentos-estrategicos-de-defesa/lbdn-livro-branco-nacional-de-defesa/lbdn-livro-branco-de-defesa-nacional>>. Acesso em: 12 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. *Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa*. Brasília. Novembro de 2016. Disponível em: <[https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf)>. Acesso em: 12 ago. 2020.

CARDOSO FILHO, Juarez. *O Sistema de controle naval do tráfego marítimo (SISTRAM IV)*, sua contribuição na elevação da consciência situacional marítima e a racionalização no emprego do poder naval. 2018. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2018.

CORDNER, Lee. *Maritime terrorism and piracy: realities and risks*. 2004. Disponível em: <<http://www.austlii.edu.au/au/journals/AUMPLawAYbk/2004/16.pdf>>. Acesso em: 02 maio 2020.

CHALK, Peter. *The maritime dimension of international security: terrorism, piracy, and challenges for the United States*. 2008. Disponível em: <[https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND\\_MG697.pdf](https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf)>. Acesso em: 14 jul. 2020.

FARIA, João Afonso Prado Maia de. A consciência situacional marítima (CSM) e a Marinha do Brasil. In: *Revista da Escola de Guerra Naval*, vol. 18, n° 1, jan/jun 2012. p. 213-229. Rio de Janeiro. 2012.

FERREIRA André Moraes. *Os projetos de lei sobre terrorismo: o confronto com um pressuposto teórico*. 2015. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2015.

GALITO, Maria Sousa. *Terrorismo – conceptualização do fenômeno*. Lisboa: CEa, 2013, *Working Paper*. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/264159440\\_Terrorismo\\_Conceptualizacao\\_do\\_Fenomeno](https://www.researchgate.net/publication/264159440_Terrorismo_Conceptualizacao_do_Fenomeno)>. Acesso em: 27 mar. 2020.

GUIMARÃES, Paulo Sergio C.B. Tinoco. *A guerra irregular no início do século XXI: seus reflexos para a MB*. 2015. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2015.

HAMILTON, Karine. *The piracy and terrorism nexus: real or imagined?*. Australian Counter Terrorism Conference. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/49283537\\_The\\_Piracy\\_and\\_Terrorism\\_Nexus\\_Real\\_or\\_Imagined](https://www.researchgate.net/publication/49283537_The_Piracy_and_Terrorism_Nexus_Real_or_Imagined)>. 2010. Acesso em: 22 jul. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Convention for the suppression of nnlawful acts against the safety of maritime navigation and protocol for the suppression of unlawful acts against the safety of fixed platforms located on the continental shelf*. 1988 e 2005. Disponível em: <[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA\\_Convention\\_and\\_Protocol.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/SUA_Convention_and_Protocol.pdf)>. Acesso em: 27 mar. 2020.

JANICK, Vinícius Ricardo Ferreira. *Poder marítimo, funções das marinhas e consciência situacional marítima: uma análise da perspectiva política sobre a concepção do poder marítimo*. Disponível em: <[https://ezute.org.br/wp-content/uploads/2019/05/PODER\\_MARITIMO\\_FUNCOES\\_DAS\\_MARINHAS\\_CONSCIENCIA\\_SITUACIONAL\\_MARITIMA\\_ANALISE.pdf](https://ezute.org.br/wp-content/uploads/2019/05/PODER_MARITIMO_FUNCOES_DAS_MARINHAS_CONSCIENCIA_SITUACIONAL_MARITIMA_ANALISE.pdf)>. 2019. Acesso em: 23 jul. 2020.

KOSKINEN, Anne. Challenges for co-cooperation in achieving maritime situational awareness (MSA) from the operator's perspective. *Lessons learned from MNE5 MSA Experimentations*. 2009. Disponível em: <<https://journal.fi/ta/article/view/3687?acceptCookies=1>>. Acesso em: 08 jul. 2020.

MACHADO, Antônio Márcio Faria. *Terrorismo internacional: possibilidades dos órgãos de inteligência do Sistema de Inteligência de Defesa em ações antiterroristas*. 2017. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2017.

MATHUIY, Flávio Haruo. *Pirataria e “novas ameaças”*: estratégias de cooperação para prevenção e combate. O papel da MB no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné. 2013. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2013.



MELLO, Luis Manuel de Campos. *Ataque terrorista internacional no Brasil: uma ameaça realista?* 2018. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2018.

NORTON, Richard J. Feral cities. 2003. *Naval War College Review*: Vol. 56: N° 4, Artigo 8. Disponível em: <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol56/iss4/8>. Acesso em: 01maio 2020.

OLIVEIRA, Paulo Marques de. São atribuições subsidiárias atividades de GLO? *Revista da Escola de Guerra Naval*, v. 139 n. 04/06, p. 07 a 17, abr/jul. 2019.

PEÇANHA, André Gustavo Fernandes. *A participação da MB em apoio à Política Externa Brasileira na construção da segurança coletiva no Cone Sul*. 2018. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2018.

PINTO, Luís Valença. *O regresso da pirataria e a violência sobre o indivíduo*. 2014. Disponível em: [http://janusonline.pt/images/anuario2014/3.23\\_LValencaPinto\\_Pirataria.pdf](http://janusonline.pt/images/anuario2014/3.23_LValencaPinto_Pirataria.pdf). Acesso em: 15 jul. 2020.

RAPOPORT, David C. *The four waves of modern terrorism*. 2004. Disponível em: <https://international.ucla.edu/media/files/Rapoport-Four-Waves-of-Modern-Terrorism.pdf>. Acesso em: 21 abr. 2020.

RAPOPORT, David C. *The four waves of modern terror: international dimensions and consequences*. 2013. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/286896869\\_The\\_four\\_waves\\_of\\_modern\\_terror\\_International\\_dimensions\\_and\\_consequences](https://www.researchgate.net/publication/286896869_The_four_waves_of_modern_terror_International_dimensions_and_consequences). Acesso em: 21 abr. 2020.

ROTTENBERGER, Nikolaus. Piracy – criminality on the high seas. 2012. *SIAK- Journal – Journal for Police Science and Practice* (Vol. 2), 30-40. Disponível em: [http://dx.doi.org/10.7396/IE\\_2012\\_C](http://dx.doi.org/10.7396/IE_2012_C). Acesso em: 09 abr. 2020.

SILVA, Antonio Henrique Lucena *et al.* *Segurança marítima, pirataria e cooperação: lições para a MB dos casos da EU-NAVFOR ATALANTA e do Golfo da Guiné*. 2019. Faculdade Damas da Instrução Cristã. Recife. 2019. Disponível em: [https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino\\_e\\_pesquisa/defesa\\_academia/cadn/artigos/xvi\\_cadn/seguranca\\_maritima\\_pirataria\\_e\\_cooperacao\\_licoas\\_para\\_a\\_marinha\\_do\\_brasil\\_dos\\_casos\\_da\\_eu-navfor\\_ATALANTA.pdf](https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xvi_cadn/seguranca_maritima_pirataria_e_cooperacao_licoas_para_a_marinha_do_brasil_dos_casos_da_eu-navfor_ATALANTA.pdf). Acesso em: 11 abr. 2000.

SILVA FILHO, Pedro Lima. *Brasil e África do Sul: cooperação para a segurança marítima no Atlântico Sul*. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro. 2018.

SIMIONI, Alexandre Arthur Cavalcanti. Terrorismo marítimo. Rio de Janeiro. *Revista da Escola de Guerra Naval*. 2011. Vol. 17.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME, *Introduction to International Terrorism – Module 1*. Agosto, 2018. Disponível em: <[https://www.unodc.org/documents/e4j/18-04932\\_CT\\_Mod\\_01\\_ebook\\_FINALpdf.pdf](https://www.unodc.org/documents/e4j/18-04932_CT_Mod_01_ebook_FINALpdf.pdf)>. Acesso em: 17 ago. 2020.

## APÊNDICE A

*The Four Waves of Modern Terrorism* – Conforme item 2.1.1, p. 15

A onda anarquista, a primeira experiência global de terrorismo, nasceu na Rússia e rapidamente se alastrou pelo Oeste da Europa e Ásia. Os dez primeiros anos desta onda são conhecidos como a *Golden Age of Assassination* (Era de Ouro dos Assassinatos), pois foi quando monarcas, militares e políticos, incluindo o presidente William McKinley, foram vítimas de anarquistas, muitos destes estrangeiros que cruzavam livre e rapidamente as fronteiras. Este era o principal *modus operandi* desta onda, assassinato de líderes proeminentes.

Assumindo após McKinley, Theodore Roosevelt lançou o primeiro esforço internacional para eliminar o terrorismo, infelizmente não obteve sucesso.

Os criadores do novo terrorismo herdaram um mundo onde revolucionários tradicionais, com panfletos e folhetos para estimular a revolta, estavam obsoletos. Era preciso uma nova forma de comunicação, a que Peter Kropotkin chamou *Propaganda by the Deed*, algo como “o feito como propaganda”. Ela precisava ser forte para ser ouvida e impor respeito.

A análise anarquista continha quatro pontos principais; 1) a sociedade possui enormes reservatórios latentes de ambivalência e hostilidade; 2) convenções sociais servem para abafar e deteriorar antagonismos, gerando culpa; 3) as convenções são somente criações históricas, sendo a luta pela libertação, um ato nobre; 4) o terror é o meio mais rápido e eficaz, para destruir essas convenções sociais. Os perpetuadores destes atos libertavam-se, assim, da culpa paralisante e se tornava pessoas diferenciadas. As forças do terror minavam os governos nos princípios aos quais juraram defender. Essa ação tomada a feito repetidamente, iria, invariavelmente, polarizar a sociedade e assim a revolução seguiria. Um incidente na Rússia inspirou o movimento, em 1878, um policial foi ferido por uma terrorista sob a acusação de maltratar prisioneiros, ao ser inquerida pelo juiz porquê havia jogado sua arma no chão após o ato, alegou que “era terrorista e não criminosa”, sendo então, declarada inocente pelo júri sob estrondoso aplauso. Durante um outro julgamento, o acusado assumiu sua responsabilidade no ataque, porém o regime foi o indiciado. O terrorista era descrito como nobre, terrível e irresistivelmente fascinante que unia duas características sublimes da raça humana, a de mártir e de herói. No entanto, para a maioria das pessoas, atos de terror eram atrocidades ou ultrajes, e os anarquistas pessoas bizarras, incapazes de viver em paz em qualquer lugar.

Os alvos eram aqueles que podiam afetar as atitudes do público, as táticas dependiam do objetivo político do grupo e do contexto. Eram buscadas as vulnerabilidades e a esperança dos governos, como no caso do Czar Alexandre II. Em 1861, libertou servos, que correspondiam a 1/3 da população, com a promessa de fundos para compra de terras, além de uma série de grandes benefícios à sociedade. Passados três anos a expectativa não correspondeu à realidade, os fundos eram insuficientes e, apesar da esperança ter brotado, vieram os assassinatos de membros do governo, ainda no nascer do desapontamento do povo, culminando com o assassinato do próprio Czar.

Ao fim da Grande Guerra, a onda anticolonialista foi precipitada pelo Tratado de Versailles. Os grandes impérios derrotados tiveram suas colônias separadas pelo princípio da autodeterminação das nações. Aquelas não europeias, julgadas incapazes de independência, passaram a ser mandatos da Liga das Nações, sendo administradas pelos estados vencedores. Ao término da II Guerra Mundial, o Tratado de Versailles foi reforçado e ampliado, desta vez foram perdidas as colônias, que viraram Estados.<sup>148</sup> Os estados vitoriosos também liquidaram seus impérios,<sup>149</sup> não por conta das ações terroristas, mas para mostrar comprometimento à ideia da autodeterminação das nações. Apesar disto, em algumas regiões, grupos terroristas travaram campanhas de independência, como na Palestina (*Irgun*),<sup>150</sup> Algéria (FNL),<sup>151</sup> norte da Irlanda (IRA) e Chipre (EOKA).<sup>152</sup> A onda retrocedeu com a fim dos Impérios, enquanto a Guerra Fria acelerou com a União Soviética sempre pronta a ajudar rebeldes.

Em razão da conotação negativa do termo terrorista, os grupos desta onda entenderam que precisavam de uma nova linguagem para se descreverem, assim passaram a se autodenominar “guerreiros da liberdade”, denominação mais atrativa a potenciais apoiadores políticos. Os governos também aderiram a ideia da nova linguagem e passaram a chamar todos rebeldes violentos de terroristas. A mídia, com medo de ser partidária, deturpou a linguagem e para descrever o mesmo evento, alternavam os termos terroristas, guerrilheiros e soldados.

Nesta onda, diferente da onda anarquista, poucos assassinatos ocorreram, a tática havia mudado, uma vez que assassinatos se mostraram contraproducentes e um mártir correlacionado a um assassinato, menos valoroso. A estratégia era mais complicada, mais alvos eram escolhidos e deveriam ser abatidos sistematicamente, começando pela polícia, os olhos

---

<sup>148</sup> Manchúria, Korea, Etiópia, Líbia.

<sup>149</sup> Índia, Paquistão, Burma (Mianmar), Ceilão, Tunísia, Egito, Marrocos, Filipinas, Gana, Nigéria.

<sup>150</sup> “Organização Militar Nacional na Terra de Israel”, lutou contra os árabes pela criação do Estado de Israel.

<sup>151</sup> *Front de Libération Nationale* – Frente Nacional de Libertação, lutou contra a França pela independência da Argélia.

<sup>152</sup> *Ethniki Organosis Kyprion Agoniston* – Organização Nacional de Combatentes Cipriotas, lutou contra a Turquia pela anexação à Grécia.

do governante, e depois membros do governo e seus familiares. Os militares não eram reposições adequadas, uma vez que suas reações podiam gerar outras atrocidades, aumentando o apoio aos terroristas. Os militares eram atacados por ações semelhantes a guerrilhas e não seguiam as regras da guerra, pois terroristas não eram identificados como combatentes. Nesse processo, aquele que fosse percebido como mais fraco e sem alternativas, era favorecido pelo público. Alguns grupos começaram a dar avisos sobre ataques, de forma a limitar as casualidades civis.

O cenário internacional foi mais explorado que na onda antecessora. Estados estrangeiros com população afim, também participavam. Estados árabes forneceram apoio político ao FLN da Argélia e, os lindeiros, santuários às células terroristas para realizarem ataques. Fato semelhante ocorreu no Chipre. Quando os britânicos se retiraram da Palestina, a ONU foi crucial em legitimar a partição, sendo logo envolvida pelos terroristas desta onda. A maior parte dos estados recém aderidos à ONU eram ex-colônias, dando, pois, mais corpo a esse sentimento anticolonial.

A guerra do Vietnam foi o evento político de maior estímulo à nova onda esquerdista, pois levantava a esperança de que o sistema mundial estivesse vulnerável, era o combate eficiente do vietcong contra o gigante Golias tecnológico do americano. No Terceiro Mundo e no ocidente brotavam grupos terroristas, estimulados, também, pelo antagonismo à guerra e ao sistema. No ocidente, diversos grupos clamavam por ser a vanguarda às massas do Terceiro Mundo e a União Soviética encorajava os movimentos com apoio moral, treinamento e armas.

Como na primeira onda, o nacionalismo e radicalismo andaram lado a lado, como se via nos movimentos basco, armênio, corso, curdo e irlandês. Embora todo movimento da primeira onda tenha falhado, o elo foi refeito, os fatores constituintes étnicos sempre são mais duráveis que os radicais. Os grupos nacionalistas da terceira onda foram os mais duráveis, mas seu índice de insucesso bem alto, assim, os que ainda estão na luta irão falhar também. Os Estados atacados<sup>153</sup> nesta onda, assim como os que foram ex-colônias, não se consideravam mais potências coloniais, desta forma a ambivalência existente na segunda onda não esteve presente para o sucesso dos rebeldes.

Ao final da guerra do Vietnam, em 1975, a OLP<sup>154</sup> substituiu o vietcong no posto de modelo heroico desta onda e ganhou proeminência após o extraordinário colapso dos três

---

<sup>153</sup> França, Espanha, Reino Unido, Turquia.

<sup>154</sup> Organização pela Libertação da Palestina.

exércitos árabes<sup>155</sup> na Guerra do Seis Dias<sup>156</sup> (1967), onde sua existência e persistência deram credibilidade aos apoiadores que argumentavam que só o terror poderia destruir Israel.

Assim como na primeira, a mulher voltou a ter um papel importante, como líderes e combatentes, diferente da segunda onda onde eram relegadas a mensageiras e batedoras. Os alvos ganharam caráter teatral, substituindo os alvos militares da segunda onda, dessarte, somente nos primeiros trinta anos, ocorreram mais de setecentos sequestros internacionais, aeronaves eram frequentemente sequestradas para a tomada de reféns. A crise de reféns virou uma característica deste ciclo. O mais memorável foi o do ex-Ministro italiano Aldo Moro, em 1979, quando a *Brigate Rosse*<sup>157</sup> o sequestrou e, mediante a recusa do Governo italiano em negociar, foi brutalmente assassinado e seu corpo despejado na rua. Houve também a tomada do Congresso como refém pelos Sandinistas na Nicarágua, um ato tão audacioso que levou a uma insurreição popular e a consequente queda do regime vigente anos depois. Em 1985, o M-19<sup>158</sup> tomou como reféns a Suprema Corte colombiana, o Governo não aceitou negociação e cerca de cem pessoas foram mortas, inclusive os juízes.

Sequestros ocorreram em mais de setenta e três estados, especialmente na Espanha, Itália e na América Latina. Somente entre 1969 e 1982, 951 sequestros ocorreram em 49 sequestros internacionais. Inicialmente visavam apenas ganhos políticos, no entanto, conforme as empresas começaram a segurar seus executivos, tornou-se rentável. Houve a percepção que questões financeiras eram mais fáceis de negociar, desta maneira, estima-se que cerca de US\$ 350 milhões foram negociados.

A prática de assassinato de figuras proeminentes foi revivida, como na primeira onda, no entanto as motivações eram distintas, antes eram contra figuras públicas que ocupavam cargos públicos, agora mais se assemelhavam a punições. Como exemplo a tentativa de assassinato da Primeira Ministra da Grã-Bretanha Margaret Thatcher, em 1984, por ter sido considerada responsável pela morte de componentes do IRA, não os tomando como prisioneiros comuns. Fora o assassinato do Primeiro Ministro (1971) e a tentativa de assassinato do Rei Hussein (1974), ambos da Jordânia, pelo grupo terrorista palestino Setembro Negro, este em razão da expulsão da OLP do estado, por ocasião do sequestro de aeronaves inglesa e norte americana para a Jordânia. Nesta onda o termo terrorismo internacional foi revivido,

---

<sup>155</sup> Egito, Síria e Jordânia.

<sup>156</sup> Também chamada de Guerra de Junho ou Terceira Guerra Árabe-Israel, ocorreu entre 5 e 10 de junho de 1967.

<sup>157</sup> Brigada vermelha. Organização terrorista e guerrilheira italiana de extrema esquerda nascida nos anos 70.

<sup>158</sup> Movimento 19 de abril (M-19). Organização de guerrilha urbana nacionalista, surgida nos anos de 1970, formada por jovens de classe média desiludidos com a esquerda tradicional.

especialmente em função dos elos entre grupos nacionalistas de diferentes nacionalidades, intensificado após a disponibilização de instalações de treinamento por Cuba e pela OLP. Era emblemático o patrocínio de alguns estados, a Líbia apoiava todos os grupos radicais. Os norte-americanos eram vítimas de 1/3 dos ataques internacionais na América Latina e Oriente Médio, onde prestavam apoio a maior parte dos estados sob cerco terrorista. Os EUA apoiaram movimentos terroristas, por preocupações ligadas à Guerra Fria, como na Nicarágua e Angola.

Essa internacionalização refletia também na seleção de alvos, alguns grupos operavam mais em território estrangeiro que em seus próprios Estados, havendo cooperação entre grupos radicais de diferentes nacionalidades. No próprio território a internacionalização igualmente se fazia presente, sendo escolhidos como alvos embaixadas estrangeiras, foi assim no ataque a Embaixada Saudita pela OLP no Sudão (1973) e no ataque do *Tupac Amaru*<sup>159</sup> à Embaixada Japonesa (1996-97), onde 72 reféns foram mantidos por quatro meses, até a tomada e eliminação dos terroristas.

A onda começou a decair nos anos de 1980. A cooperação da polícia buscada em 1904 começou a se materializar na forma da TREVI<sup>160</sup> e Interpol.

A cooperação entre Estados nem sempre ocorria, mesmo sendo aliados. Como exemplo o caso do navio-cruzeiro *Achille Lauro*, quando a Itália se recusou a extraditar um suspeito palestino para os EUA e, também, a extradição de um curdo para a Turquia, pois a lei italiana não previa crimes capitais. Os próprios EUA também não extraditaram suspeitos de serem componentes do IRA. Eventos deste tipo não irão parar de ocorrer até o dia improvável onde Leis e interesses entre as nações sejam idênticos.

O papel da ONU mudou dramaticamente, agora as ex-colônias, hoje Estados, achavam o terrorismo inaceitável e combatiam movimentos nacionalistas. A maioria das leis e convenções da ONU entre 1970 e 1999 proibiam o sequestro, a tomada de reféns e ataques à membros de governos, facilidades estatais estrangeiras e o financiamento de atividades internacionais correlatas ao terror. O “guerreiro da liberdade” não mais existia em debates da ONU e a palavra terrorismo, empregada constantemente nos títulos de documentos.

Nesta onda houve quatro casos de sucesso, os mais vultuosos são o da África do Sul e Namíbia.

---

<sup>159</sup> Movimento Revolucionário *Tupac Amaru*. Grupo guerrilheiro peruano, fundado em 1984, inspirado em outras guerrilhas de esquerda da região e no antifascismo contra o regime militar do estado nos anos 60.

<sup>160</sup> TREVI. Rede intergovernamental, ou fórum, de funcionários dos ministérios da Justiça e do Interior fora da estrutura da Comunidade Europeia, criada durante a reunião do Conselho Europeu em Roma, em 1975.

A onda religiosa buscava estabelecer Estados religiosos e redesenhou profundamente o cenário internacional. A queda da União Soviética, em parte devido a derrota no Afeganistão, tornou temporariamente os EUA a única superpotência à época. Terroristas tiveram um papel significativo em quatro guerras, duas no Afeganistão e duas no Iraque, ou como provocadores ou como participantes das mesmas. A política contemporânea americana autorizando ataques de drones a vários Estados, fragilizou o princípio da soberania dos Estados. Enquanto um assassinato precipitou a Grande Guerra e praticamente eliminou a primeira onda, o impacto agora fora espalhado ao longo de toda a duração da onda religiosa.

O Islã está no coração do fenômeno. Grupos islâmicos provocaram os ataques internacionais mais profundos e mortíferos. Os eventos motivadores à onda foram originados nesta religião e influenciaram grupos em todo lugar. Após a erupção do Islã, Sikhs buscaram um Estado religioso na Índia, terroristas judeus tentaram explodir o santuário islâmico mais sagrado de Jerusalém e também assassinaram o Primeiro Ministro israelense Rabin, em 1995. Neste ano o *Aum Shinrikyo*,<sup>161</sup> liberou gás Sarin<sup>162</sup> no metrô de Tóquio, matando doze e ferindo gravemente quarenta pessoas. Nesta onda cresce, também, o terrorismo cristão, baseado em interpretações racistas da Bíblia, tendo a bomba em *Oklahoma City*<sup>163</sup> (1995) seu evento mais mortal.

Em 1979, quatro acontecimentos envolvendo muçulmanos chamaram a atenção à religião e a fraqueza de forças seculares, foram a Revolução Iraniana, a assinatura do Tratado do Campo David, o início de um novo Século Islâmico e a invasão soviética ao Afeganistão.

Demonstrações de rua derrubaram o poder secular do Xá no Irã, provando que a religião agora tinha mais apelo que o neomarxismo, pois grupos da nova onda esquerdista conseguiram somente um pequeno apoio contra o Xá. O *Ayatollah Ruhollah Khomeini*, declarava que “não há fronteiras para o Islã.” A revolução redefiniu o relacionamento entre muçulmanos e o resto do mundo. Iranianos inspiravam e assistiam movimentos terroristas xiitas fora do Irã. No Líbano, xiitas introduziram pela primeira vez atentados suicidas com homens bomba, em oposição às forças estrangeiras logo após a invasão israelita de 1982. O homem

---

<sup>161</sup> Grupo religioso fundado por *Matsumoto Chizuo*, em 1984, inicialmente chamado de *Aum Shinsen-no-kai*, tendo ganho status de organização religiosa em 1989. Seu líder se autodenominada o Santo Papa, O Salvador da Pátria e o Cristo de Tóquio, teve pretensões frustradas ao parlamento japonês e iniciou a radicalização com aquisição de armas, desenvolvimento de armas químicas.

<sup>162</sup> Classificado como arma de destruição em massa pela Resolução nº 687 das Nações Unidas, sua produção e o armazenamento foram proibidos na Convenção sobre Armas Químicas em 1993.

<sup>163</sup> Um ex-militar, *Timothy McVeigh*, preparou e explodiu uma poderosa bomba instalada dentro de um veículo próximo a um prédio público, causando a morte de 168 pessoas e a danos parciais a quase 300 prédios. Foi, até aquela data, o maior acontecimento de terror dentro do estado.



bomba se tornou a marca registrada deste ciclo. O grupo terrorista *Tamil Tigers*,<sup>164</sup> impressionados pelo sucesso destas ações no Líbano iniciaram, também, a utilização, tendo entre 1983 e 2000, utilizado mais homens bomba que todos os grupos islâmicos somados, sendo os inovadores no uso de mulheres.

A assinatura do Tratado do Campo David entre Egito e Israel indicava que o Estado árabe secular mais poderoso que suportava a OLP, havia mudado sua política. No Irã a embaixada israelita era fechada e entregue à OLP.

Por ocasião da invasão do Afeganistão pelos soviéticos, o Governo saudita, ansioso por reestabelecer a ordem religiosa, apoiou a resistência, obtendo o posterior apoio dos EUA, em razão da Guerra Fria. Diversos trabalhos de Abdallah Azzam, um ex-membro da OLP, definiam o esforço afegão como uma obrigação religiosa em defender territórios muçulmanos, por este motivo levando diversos voluntários árabes à luta no Afeganistão, inclusive Bin Laden. Dois anos depois houve o inimaginável colapso da União Soviética (1991), com ele os seus territórios de maioria muçulmana viraram importantes santuários terroristas.<sup>165</sup>

A monumental Revolução Iraniana foi inesperada, porém muitos muçulmanos acreditavam que o ano seria memorável, pois um novo século islâmico se iniciara e traria um *Mahdi*, um redentor, esperança que não ocorrera no início do século muçulmano passado. Nos primeiros minutos desta nova era, milhares de muçulmanos ocuparam a Grande Mesquita em Meca, o mais sagrado local da religião, tendo levado semanas e algumas mortes para desalojá-los de lá. Vários casos de terrorismo sunita apareceram durante esta ocupação, por exemplo no Egito, Síria, Tunísia, Marrocos, Algéria, Filipinas e Indonésia.

Apesar de extremamente mais mortal que a terceira onda, esta produziu muito menos grupos dedicados ao terror. Vários grupos vieram de nações cristãs. O Cristianismo sempre gerou mais divisões que o Islã. Grupos islâmicos tem sido os mais duráveis, alguns com mais de dois séculos de existência, além de mais numerosos em componentes. A *Al-Qaeda*, chegou a ter mais de cinco mil membros. No Líbano, a OLP tentava se transformar em um exército regular e contava com cerca de 25 mil membros.

Com *Bin Laden*, a *Al-Qaeda* alterou seu propósito, agora visava a criação de um Estado islâmico sob a *Sharia* (a lei islâmica). Mais de sessenta nações contribuíram com recrutas voluntários, em contraste com as outras ondas, onde os membros eram nacionais.

---

<sup>164</sup> Segundo o *Federal Bureau of Investigations* (FBI) o grupo *Tamil Tigers* matou, entre 2006 e 2008, mais de 4 mil pessoas, entre elas dois líderes mundiais, sendo o único grupo a realizar este feito. É considerado o grupo extremista mais perigoso e mortal do mundo.

<sup>165</sup> Por exemplo Chechênia, Uzbequistão, Azerbaijão.

Diferente da OLP, a base de treinamento da *Al-Qaeda* só aceitava indivíduos e não organizações. Nações da África e Oriente Médio com predominância muçulmana foram denominados “o inimigo próximo” da *Al-Qaeda* e, estes francamente apoiaram grupos locais dispostos a derrubar o Estado. Quando a Arábia Saudita autorizou, em 1990, os EUA utilizarem seu território sagrado para lançar ataques durante Guerra do Golfo, revoltou a *Al-Qaeda* que afirmava que era uma violação às ordens de Maomé, que a terra só poderia amparar uma religião e que esta ação justificava o ataque ao “inimigo distante”, certo que unificaria o universo sunita. A entidade realizou diversos ataques a organizações dos EUA e as respostas destes, foram fúteis, alçando *Bin Laden* de figura marginal a celebridade global.

As tentativas de ações em solo americano iniciaram, sem sucesso, em 1993, até que houve o 11 de setembro (11/9). A resposta foi sem precedentes, possivelmente por ter vitimado tantas nacionalidades. Sob a égide da ONU, mais de cem Estados, inclusive o Irã, se juntaram à guerra no Afeganistão. Até então ninguém esperava que a intervenção fosse tão rápida e aparentemente decisiva, sendo uma razão para o colapso tão precoce da *Al-Qaeda* a violação da regra cardinal do terror, permanecer oculto. Grupos visíveis são vulneráveis e *Al-Qaeda* não havia se preparado para a possibilidade de invasão. Antes do término das ações os EUA, imprudentemente, decidiram continuar a batalha no Iraque, com esta ação perdendo muitos aliados e dando a *Al-Qaeda* muitos novos recrutas. Fruto de uma decisão imprudente como esta Israel deu ao Líbano o *Hezbollah*, quando da tentativa de destruição da OLP em território libanês.

A morte de *Osama* e *Atiyah Abd al Rahman*,<sup>166</sup> segundo no Comando, levou a gradual destruição do grupo, levando um General americano a afirmar que em seis meses o grupo poderia ser extinto.

Grupos religiosos nacionalista não irão desaparecer tão cedo, por exemplo, *Hezbollah*, *Hamas*, diversos grupos judeus e o islâmico *Boko Haram*.

Recentes eventos nos relembram que a tática do “lobo solitário” e da “resistência sem líder” não podem ser descartados. Os ataques de *Andre Breivik* na Noruega, em 22 de julho de 2011, mataram 77 pessoas, o segundo maior evento com vítimas de lobo solitário da quarta onda. Em 2005 *Abu Misab al Suri*, um teórico jihadista e líder veterano, percebeu que a estrutura hierárquica centralizada não era mais viável à *Al-Qaeda*, assim recomendou a tática da “resistência sem líder” para revitalizar o terror e exaurir a economia do Ocidente, endossado

---

<sup>166</sup> Ambos em 2001, respectivamente, por uso de Forças Especiais em 02/05 e por uso de drones em 22/08.

pelo grupo em 2009. Seguiram-se a estes eventos diversos outros e desde 2009, dezesseis ocorrências de “lobo solitário” ocorreram, porém só realçaram a fraqueza do grupo.

Desde o lançamento de gás Sarin em Tóquio, que muitos se preocupam com a forma indiscriminada de ataque, por isso temem pelo uso de armas químicas e biológicas. Laden disse que seu grupo era obrigado a utilizá-los. Na visão de Rapoport (2004) essa preocupação é irreal, pois as nações que as utilizaram consideraram os ganhos insignificantes e terroristas precisam de armas com propriedades não encontradas nestas armas. Assim, vê que não por acidente a bomba tradicional continua sendo a arma principal do terrorista. Afirmou ainda que não mudou sua opinião sobre o término desta quarta onda, em torno de 2026. E ao final de seu trabalho reafirma que eventos políticos dramáticos e imprevistos estimularam cada uma das ondas e deixa a dúvida se as enormes dificuldades que a economia global está passando não terão esse mesmo efeito.

*The Four Horsemen of Terrorism: It's Not Waves, It's Strains*) - Conforme item 2.1.2, p. 17.

Grupos terroristas como organizações de aprendizado: organizações aprendem de seus pares e rivais. Organizações não-estatais aprendem de ambas as formas, de experiências diretas e histórias que inventam para dar-lhes sentido e das experiências e histórias geradas por seus pares. Aquelas que interagem constantemente com seus competidores diretos aprendem das duas formas, de seu sucesso e do de seus rivais. Os campos da Antropologia e comunicação tem formulado teorias semelhantes de como ideias contagiantes podem explicar a difusão de práticas inovadoras ao longo da sociedade. O terrorista alemão Peter Waldmann foi um dos primeiros a citar este efeito de contágio entre grupos terroristas, argumentando que o aparente sucesso atraía outros a emular aspectos de suas abordagens e, talvez, também de sua ideologia. Afirmam que de fato vários grupos terroristas modernos expressaram a vontade de servirem de exemplo a outros extremistas. Um exemplo é o artigo “A luta terrorista” de Nikolai Morozov, onde diz que quando poucas pessoas parecem representar a luta de uma nação inteira e está triunfa sobre milhões de inimigos, a ideia de luta terrorista não morrerá, uma vez que estará clara para o povo e comprovada que pode ser posta em prática, ideia conhecida *Propaganda by the Deed* (o feito como propaganda).

Há evidências em quantidade que provam que a difusão e transferência de ideias entre grupos extremistas e insurgentes ocorreram em amplos horizontes temporais e de distância. Um exemplo de difusão à distância é o assassinato do Presidente McKinley, Leon Czolgosz, que dormia com um recorte de jornal sobre o assassinato do Rei Humberto I da Itália sob seu travesseiro, tendo comprado, inclusive, o mesmo modelo de revólver utilizado pelo assassino. Outro exemplo é a declaração do grupo *Marxist Weather Underground Organization*, que operava nos EUA entre 1969 e 1973, sobre a adaptação que faziam das táticas de guerrilha clássicas usadas pelos *vietcong* e de guerrilha urbana dos *Tupamaros* a sua realidade no estado mais avançado do mundo. Na análise temporal um dos líderes do *Black Panther Party*, do final dos anos de 1960, adotava o livro do século XIX, *Catechism of the Revolutionary* de Sergei Nechaev, como sua bíblia revolucionária.

Os terroristas emulavam grupos que admiravam e, também, os mais temidos adversários. O nacionalista indiano Barin Ghose, preso em 1909 durante a tentativa de assassinato de um líder da administração britânica em Bengala, declarou que seu culto a violência foi aprendido de grupos secretos da Rússia e de um irlandês. O ideólogo do grupo *Egyptian Muslim Brotherhood*, apesar de lamentar a criação do Estado de Israel, incitava que seus companheiros islâmicos deveriam aprender com o sucesso dos grupos israelenses LEHI e *Irgun Zvi Leumi* com a influência que detinham sob a política britânica para a Palestina.

A transferência da política de um grupo também pode ser feita diretamente, mediante treinamento, mesmo que em uma associação aparentemente desconexa entre ambos, como a cooperação entre o *Japanese Red Army* e a Frente Popular de Libertação da Palestina no Vale do Bekaa no início dos anos de 1970. Citam o “efeito da demonstração” exposto por Mia Bloom, onde táticas terroristas se espalham de um conflito para o outro em razão da percepção de sucesso, causando a imitação por outros radicais. Bloom menciona como exemplo de como as táticas suicidas adotadas pelo Hamas podem ser ligadas a dezembro de 1992, por ocasião da expulsão de palestinos do Hamas e *Palestinian Islamic Jihad* dos territórios ocupados para o sudeste do Líbano. Apesar de ambos serem sunitas, foram amparados e treinados pelos libaneses xiitas do *Hezbollah*. Apesar dos expulsos serem na maioria intelectuais e ideólogos, no seu retorno aos territórios ocupados em setembro de 1993, aderiram às hostilidades e vários foram correlacionados a ataques suicidas, tática nunca antes utilizada por grupos palestinos.

Em resumo, sabemos de terroristas e analistas que grupos terroristas aprendem ativamente e deliberadamente uns dos outros. Não apenas ideologia, mas também estratégias e táticas são frequentemente lapidadas pela experiência de grupos mais antigos. O aprendizado

direto é limitado a contemporâneos, porém outros buscaram inspiração em grupos mais antigos e até em modelos adotados por rivais e opositores.

O terrorismo moderno e suas origens do século XIX: O terrorismo tem suas origens baseada em uma série de desenvolvimentos tecnológicos ocorridos no meio do século XIX. Estes têm algo em comum com a revolução das comunicações mencionada por Rapoport (2004) ao final do referido século, mas uma série de desenvolvimentos importantes precederam este por cerca meio século.

A primeira foi a relativa ao emprego militar, tirou o poder de destruição antes associados a grandes exércitos colocando-a nas mãos de poucos homens com a invenção da nitroglicerina (1847) e que, posteriormente, possibilitou Alfred Nobel criar e patentear a dinamite em 1867. Outros engenhos fizeram parte do processo, a invenção do revólver por Samuel Colt em 1835; a bomba de Felice Orsini, utilizada na tentativa de assassinato de Napoleão III, em 1858; e o primeiro rifle de repetição por Christopher Spencer em 1860. A inesperada disponibilidade de armas poderosas, acessíveis, portáteis e ocultáveis, adquiridas ou confeccionadas por cidadãos quaisquer, habilitou um significativo incremento de poder para atores estatais ou não. O segundo desenvolvimento foi o das comunicações em massa, permitindo que as ideias e conhecimento de fatos ocorridos fossem rapidamente distribuídos, que as pessoas pudessem viajar facilmente através das fronteiras terrestres e oceanos em grandes quantidades, abrindo a era das migrações em massa. Diversos engenhos apareciam, o primeiro telégrafo criado por Samuel Morse ficou operacional em 1844, entre Washington e Baltimore; o lançamento do primeiro cabo telegráfico no Atlântico (1858); o uso do primeiro telégrafo pela mídia impressa (1860) com os jornais *The London Times* e *The Scotsman*; as impressoras à vapor, inventadas nos EUA em 1843, produziam milhões de cópias de páginas de texto por dia. A primeira ferrovia comercial começou a operar em 1825 em Londres, mas a integração entre as malhas nacionais europeias se deu entre 1850 e 1860, permitindo a viagem por toda a Europa via trem. No mar, o primeiro casco de ferro se deu em 1838, inaugurando a era dos grandes transatlânticos de passageiros a vapor, mas foi a combinação de hélice parafuso, casco de aço e motores à expansão tripla que permitiram a navegação transoceânico economicamente viável a partir de 1870. Radicais alemães e italianos emigraram para os EUA, irlandeses-americanos baseados em Nova Iorque, Chicago e Boston foram capazes de financiar atividades terroristas em terras bretãs. Assim, pode-se dizer que alguns dos primeiros terroristas modernos, anarquistas europeus e nacionalistas irlandeses, representaram uma ameaça transnacional quase desde o início. O terceiro e último desenvolvimento se deu no campo das ideias. Até o século XIX a educação só era viável à nobreza e à elite da sociedade. Novas

tecnologias traziam a possibilidade de educação inédita. Agricultores e artesão foram em massa para os grandes centros, atraídos por oportunidades de trabalho, criando o proletariado industrial. Karl Marx, Friedrich Engels, Mikhail Bakunin, Pierre-Joseph Proudhon, entre outros desenvolveram teorias que colocavam o homem comum no centro do progresso da sociedade criando uma língua de empoderamento da classe trabalhadora. O revolucionário alemão Karl Heinzen foi o primeiro a articular o uso da violência, até assassinato em massa, para efetivar mudanças políticas, cunhando, em 1853, o termo “guerreiros da liberdade”.

As ideias revolucionárias do final do século XIX estavam enraizadas tanto no nacionalismo quanto no radicalismo revolucionários. Em 1848, Mikhail Bakunin redigiu um apelo para que os eslavos se erguessem contra o Império Austro-Húngaro. Em 1853 o nacionalista húngaro Libényi János tentou assassinar o Imperador austríaco Franz Joseph I. Nos Balcãs, eslavos criaram uma das mais ativas e duráveis organizações terroristas a *Internal Macedonian Revolutionary Organization* (IMRO) e ainda realizaram o assassinato do Arquiduque Austríaco, Franz Ferdinand, pelo bósnio-sérvio Gavrilo Princip em junho de 1914, precipitando a Grande Guerra, tendo este declarado em seu julgamento motivações nacionalistas.

O século XIX unificou os meios, os motivos e as oportunidades para pequenos grupos de radicais comprometidos lutarem contra a ordem estabelecida. Eles foram capazes de perceber as ferramentas passíveis de mudar o sistema postas à disposição pela ciência. A onda anarquista de Rapoport (2004) inicia por volta de 1880, mas nos anos de 1850 e 1860 já víamos nacionalistas, populistas (possivelmente um rótulo mais preciso e inclusivo para os grupos díspares da "primeira esquerda" da primeira onda de Rapoport (2004) do que o anarquismo), extremistas e religiosos começarem a explorar as possibilidades que essas novas ferramentas tinham a oferecer. Os “pacientes zero” dessa linhagem, como maior acurácia que os autores puderam observar, foram o nacionalista italiano Felice Orsini, o populista alemão Karl Heinzen, o ex-general confederado Nathan Bedford Forrest e o abolicionista americano John Brown.

Terrorismo nacionalista – de Felice Orsini a *Tamil Tigers*: o italiano Felice Orsini e seu associado o compatriota estadista Giuseppe Mazzini apoiavam a unificação italiana, sendo Napoleão III tido como um impasse. Em uma conspiração transnacional Orsini planejou o assassinato do imperador em Paris durante seu deslocamento a uma ópera em 1858, vindo a detonar três bombas de contato de fabricação própria, sem sucesso. O atentado matou e feriu diversas pessoas, inclusive o próprio Orsini que posteriormente foi mandado à forca. A chama do terrorismo nacionalista foi assumida por irlandeses estabelecidos nos EUA que lançaram violentos assaltos em solo britânico. Editores de um jornal local do Brooklyn e entusiastas da

independência irlandesa, Patrick e Augustine Ford, desenvolveram e implementaram a ideia de despachar elementos, os *skirmishers*, para desafiar o regime britânico na Irlanda. Explicavam o plano nas páginas de seu jornal, o *Irish World*, dizendo que a causa requeria um pequeno grupo de heróis para manter uma guerrilha ininterrupta, atacando onde a situação requeresse. Se juntaram ao líder nacionalista irlandês Jeremy O'Donovan Rossa e usaram o jornal como plataforma de arrecadação para o Fundo *Skirmishing*, juntando recursos para seus planos, amparando ações posteriores. Entre 1881 e 1887, a “Campanha Dinamite” atacou diversos alvos de renome em solo londrino, como a *Tower Bridge* e a *Scotland Yard*. O uso de *skirmishers* atraiu a atenção dos americanos em sua Guerra Civil e foram denominadas as “Novas Táticas Americanas”.

Diversos outros grupos nacionalistas irlandeses apareceram ao longo dos anos 130 anos seguintes. Serviram de inspiração para diversos outros movimentos nacionalistas no mundo, como exemplo Michael Collins da *Irish Republican Brotherhood* cujas ações inspiraram o líder do grupo terrorista judeu LEHI, o futuro Primeiro Ministro Yitzhak Shamir, a tal ponto que este adotou o nome Michael como nome de guerra. O vírus do terrorismo nacionalista pode ser encontrado espalhado ao longo do mundo muito além da Irlanda, por exemplo o indiano Barin Ghose, o grupo *Maniktala*, o IMRO, *Irgun* e LEHI, *Black Hand*, FLN, EOKA e *Tamil Tigers*, entre outros de várias épocas. Chamam a atenção que se estes grupos não foram diretamente responsáveis em assegurar suas independências, porém foram importantes, senão cruciais, como parte da narrativa de independência de suas nações, inspirando emulações posteriores. A corrente nacionalista se estende desde os anos de 1880 até os dias atuais.

Terrorismo Socialista – de Karl Heinzen ao ETA: Enquanto não colocava seus planos em ação Karl Heinzen inspirava gerações de populistas, anarquistas e socialistas. Sua influência era tamanha que, dois dias após o assassinato de McKinley (1901), por Leon Czolgosz, seu ensaio *Der Mord* (Há Assassinato) escrito quinze anos antes, foi reeditado para dar contexto político ao assassinato. Marx e Engels, também estavam familiarizados com a obra de Heinzen, tendo o último tentado difamá-lo na imprensa britânica.

O filósofo russo Mikhail Bakunin, em conjunto com seu compatriota anarquista Serguei Nechaev estabeleceram as fundações de um dos primeiros grupos terroristas de esquerda, *Narodnaya Rasprava*, com atividades discretas em 1869. Esta organização inspirou a criação de uma organização populista clandestina muito mais organizada, a *Narodnaya Volya*, em 1879, que obteve sucesso no assassinato do Czar Alexander II em 1881. O terrorismo de esquerda continuou até a Revolução Bolchevique (1917), vale lembrar que o irmão mais velho

de Lenin foi executado 1887, devido a sua associação a *Narodnaya Volya* no assassinato do Czar. O terrorismo anarquista viraria um fenômeno mundial. Em 1883, o autodenominado anarquista-comunista *Kamerad Reinsdorf*, por pouco não obtêm sucesso em um atentado contra o Kaiser Wilhelm I e o Chanceler Otto von Bismarck. Como observou Rapoport (2004), os anos de 1890 veriam o assassinato do Rei da Itália, do Primeiro Ministro da Espanha, do Presidente da França e da Imperatriz austríaca Elizabete. Grupos anarquistas detonaram bombas ao longo do oeste europeu e EUA, com ataques em Paris (1892 e 1894), Barcelona (1893 e 1896), Londres (1894), Lilwauke (1917), Nova Iorque (1920) e Milão (1921). Em 1928 um terrorista da *Hindustan Socialist Republican Association* (HSRA), altamente influenciado por Bakunin, matou a tiros um Superintendente Assistente em Lahore em represália à inibição violenta de um protesto pela Polícia Colonial. Posteriormente, em clara emulação do francês anarquista Auguste Valliant, jogou duas bombas no piso da Assembleia Central Legislativa em Nova Deli durante uma sessão em execução.

A terceira onda de Rapoport (2004), a nova esquerda, é na verdade a evolução ininterrupta das atividades da “velha esquerda” que ele agrupa como a primeira onda, a anarquista. Na Rússia, o Partido Revolucionário Social assumiu as ações da *Narodnaya Volya* após a repressão das rebeliões de estudantes na virada do século, e novamente após a revolução abortada de 1905–06, tendo muitos dos terroristas de esquerda emprestado suas habilidades ao terror vermelho do novo regime após a Revolução de 1917. Na China Mao Tsé Tung formulava a doutrina da “Guerra do Povo” que influenciou profundamente outros grupos como o *Red Army Faction* e *Red Brigade*, entre outros, assim como moldou o trabalho de outros grupos de teóricos de guerra irregular e combate urbano como Che Guevara e Carlos Mariguella. O conceito de propaganda armada do *Tupamaros* era a “correção” das ideias de *Propaganda by the Deed* de Bakunin. O auge do terrorismo da “nova esquerda” pode ter sido entre 1970 e 1980, mas alguns dos mesmos grupos ainda permanecem ativos e seu exemplo ainda exerce influência até hoje. Michael Ryan, autor da Estratégia da Decodificação da *Al-Qaeda*, observa com ironia: “Os escritos estratégicos da *Al-Qaeda* podem começar e terminar com referências e orações islâmicas, mas seus principais argumentos têm menos a ver com o Islã do que com os textos de insurgentes e idealistas comunistas”. A teoria da “Guerra do Povo” também influenciou fortemente grupos nacionalistas como o IRA provisório, a Frente Popular de Libertação da Palestina e o grupo separatista basco *Euskadi Ta Askatasuna* (ETA), que todos compartilhavam um sentimento marxista.

Terrorismo religioso – de John Brown a *Al-Qaeda*: Em 1856, o abolicionista americano do sul dos EUA John Brown e seu pequeno grupo de seguidores, retirou os membros



de um partido pró-escravatura de suas camas e os executou brutalmente. Profundo cristão, sua intenção declarada era servir de exemplo e estabelecer o terror para que pessoas pró-escravatura abandonassem o território do Kansas. em 1859, Brown liderou outro ataque, desta vez em um depósito federal de armas em *Harpers Ferry*, ele esperava inspirar outros a se levantarem e retomarem sua liberdade com as armas obtidas do depósito. Foram feitos 35 reféns locais e ao final, dez de seus homens, sem dois seus filhos foram mortos na intervenção federal. Brown foi capturado e levado a julgamento, tendo feito de palco para expor seus pontos de vista, e depois executado. Como lhe convinha, foi à execução com alegria, abraçando o martírio e ratificando o que dizia a seus homens – de tomar mais cuidado para terminar a vida bem, ao invés de ter uma vida longa. Ele foi descrito como um dos terroristas mais grandiosos da história por Max Boot e este, citando Frederick Douglass, disse que “se ele não acabou com a guerra que terminaria com a escravidão, ele ao menos iniciou a guerra que a terminaria”. David Thoreau, no enforcamento, o comparou a Jesus Cristo em sua crucificação e disse que hoje Brown era um anjo de luz.

A linhagem religiosa ficou adormecida durante mais de meio século antes de emergir novamente, mas nesse interim, a religião certamente impactou outras linhagens. Por exemplo, Walter Laqueur<sup>167</sup> identifica traços em muitas das ideias importantes do anarquismo e nacionalismo para justificar o tiranicídio que está ligada ao pensamento cristão. A religião foi um fator importante ao nacionalismo irlandês, na Revolta da Páscoa (1916), contra o Governo inglês, Padraig Pearse, um dos líderes, explicitou o que chamava de “a teologia da insurreição” e escolheu a segunda de Páscoa para a deflagração da revolta, propositalmente pela conotação ao sacrifício e ressurreição. Os líderes foram executados posteriormente. Um dos membros do IRA, Eamos Collins, após a execução, disse que Pearse e James Conolly eram mártires da fé católica, a religião verdadeira, e afirmava que religião e política haviam se fundido pelo sangue dos mártires e que havia morrido em prol da fé católica. Outro exemplo foi o nome *Osawatomie* dado a uma publicação do grupo marxista americano *Weather Underground*, em homenagem a cidade que James Brown havia defendido de ataques pró-escravidão em 1856.

O primeiro movimento de renascimento islâmico moderno, a *Society of the Muslim Brothers* ou *Muslim Brotherhood*,<sup>168</sup> reativaria a linhagem religiosa colocando a fé no coração da política. Fundada em 1928, a virtude central era militância (no contexto de *jihad*) e martírio. O braço militar do grupo (*al-jihaz*) realizava ataques a membros do governo egípcio, alvos britânicos em Suez e empreendimentos considerados inconvenientes como boates e cinemas.

---

<sup>167</sup> Historiador judeu polonês falecido em 2018.

<sup>168</sup> Sociedade dos Irmãos Muçulmanos ou Irmandade Muçulmana. (Tradução do autor).

Para seu fundador Hasan al Banna, o martírio representava o apogeu da luta política, e dizia que o supremo martírio só era atingido por aqueles que matavam ou eram mortos em nome de Deus e sendo a morte inevitável e ocorrendo uma vez só, participar da *jihad* era rentável neste e no outro mundo. O grupo foi dissolvido em torno de 1948, pelo Primeiro Ministro egípcio que, em retaliação, foi morto por um membro do grupo três semanas depois. Banna foi assassinado em resposta pela polícia secreta egípcia.

Banna foi substituído pelo intelectual Sayyid Qutb que aderiu ao grupo em 1953. Seu principal trabalho, *Milestone*, mapeava um inflexível programa para o avanço da causa islâmica, sendo comparado ao livro de Lenin *What has to be done*.<sup>169</sup> Gulbuddin Hekmatyar, líder do movimento político *Hizb-i Islami* contra a ocupação soviética no Afeganistão<sup>170</sup> e Shaykh Salamat Hashim, ex-líder da MILF<sup>171</sup> das Filipinas publicamente creditaram suas inspirações à Qutb. Osama Bin Laden comparecia a palestras ministradas pelo irmão de Qutb na Universidade *King Abdul* e seu sucessor na *Al-Qaeda*, Ayman Al Zawahiri, cresceu com as lendas sobre a religiosidade e a visão de Qutb contadas por seu tio, advogado e executor do testamento de Qutb. A organização serviu de inspiração a uma série de organizações islâmicas mais recentes, fato que pode ser ilustrado por Al Zawahiri, quando publicou um estudo sobre a *Muslim Brotherhood*, na qual mencionava a dívida conceitual da *Al-Qaeda* à organização. Possuíam uma combinação única de militância e oferecimento de serviço social, o qual foi amplamente copiado por outros grupos como *Hezbollah* e *Hamas*. O oferecimento de serviço social não só estreitava laços entre os grupos armados e seus constituintes, mas também criava obrigações.

Rapoport (2004) data o início da quarta onda, a religiosa, aos fatos ocorridos no mundo islâmico em 1979, mas Parker e Sitter (2016) acreditam que as sementes remetem a datas bem mais longínquas. É fato que o terrorismo religioso não é só islâmico. Rapoport (2004) nota a violência de identidade cristã nos EUA em 1990, o terrorismo judeu contra o governo secular de Israel e o terrorismo Sikh na década de 1980. Adicionalmente poderíamos incluir o crescimento da violência budista contra a população islâmica em Burma e o papel da fé judia na legitimação das ações do *Irgun* e LEHI nas décadas de 1930 e 1940.

Terrorismo da exclusão social: Os Estados Confederados do Sul foram um dos primeiros governos a compreender o potencial que a revolução das capacidades militares do século XIX representavam. Em 1863 um panfleto, intitulado *Organization of Private*

<sup>169</sup> O que precisa ser feito. (Tradução do autor).

<sup>170</sup> Do final dos anos de 1970 até o final dos anos de 1980.

<sup>171</sup> *Moro Islamic Liberation Front* - Frente de Libertação Islâmica Moura

*Warfare*,<sup>172</sup> promovia o uso de grupos irregulares de “destruidores” concebidos sobre frouxo controle oficial, como os *privateers*<sup>173</sup> que operavam nos mares, de forma que os Confederados pudessem causar a maior destruição com menores danos a eles mesmos. Tal panfleto influenciou a criação do Escritório Confederado de Serviços Especiais e Secretos.

Há registro da atuação de ex-membros dos Confederados em atividades criminosas com a *Ku Klux Klan* (KKK) na Carolina do Norte, EUA, tendo o General confederado Nathan Bedford Forrest sido o primeiro líder da organização na sua forma mais madura de atuação política e ativista. O racismo que sustentava a escravatura e, conseqüentemente, a causa Confederada, deu origem a KKK em oposição a reconstrução do sul pelas forças da União. Durante os sete anos da reconstrução (1865-76), a KKK matou mais de três mil ex-escravos e intimidou comunidades negras contra realização atos de igualdade. Em 1876 a reconstrução foi abandonada, apesar disso a violência racial perdurou por mais de um século, promovendo espancamentos, linchamentos, atentados a bomba e assassinatos. Até 1960, esta violência não havia recebido atenção além do sudeste dos EUA, assim gerou pouco desenvolvimento de políticas públicas próprias. A KKK pode ser descrito como o primeiro grupo terrorista da era moderna.

Na Rússia, a organização antissemita clandestina *Black Hundreds* assassinou dois judeus membros da Duma, em 1906, e promoveu massacres contra comunidades judaicas na Ucrânia alguns anos antes da deflagração da Grande Guerra. Na década de 1920 os alemães viram a ascensão do partido nazista *Sturmabteilung* (a AS ou *Stormtroopers*), uma organização paramilitar que usava o terror em suporte a um partido político. Walter Laqueur inclui os *Freikorps*<sup>174</sup> alemães, fascistas húngaros e romenos entre grupos terroristas de direita que atacaram líderes políticos nos anos de 1930. A violência dos colonos franceses foi um fator importante na Guerra de Independência da Argélia, em 1956 um ex-oficial francês explodiu um artefato em uma estrada em Argel (capital da Argélia), matando 73 residentes muçulmanos, precipitando a Batalha de Argel. Nos anos de 1970, as ações do grupo italiano *Red Brigade* receberam forte oposição de outros grupos extremistas italianos, tais como o *Black Order*, *Revolutionary Facist Nuclei* e *New Order*.

---

<sup>172</sup> Organização da Guerra Privada. (Tradução do autor).

<sup>173</sup> Corsários que atuavam em navios privados e armados que operavam em tempos de guerra com autorização oficial do Coroa inglesa.

<sup>174</sup> Grupos paramilitares que surgiram em toda a Alemanha logo após a derrota do país na Grande Guerra. Estima-se que somavam cerca de 250 mil componentes em vários grupos distintos.

Em 2011, o *Southern Poverty Law Center*<sup>175</sup> publicou uma lista com mais de cem violências decorrentes de tramas, conspirações e racismo, ocorridos nos EUA, desde o atentado na cidade de Oklahoma, em 1995, pelo supremacista branco Timothy McVeigh e que vitimou mais de 168 pessoas. Em 2008, durante a condução das investigações do assassinato do supremacista branco James G. Cummings no Maine, EUA, descobriram que ele estava conduzindo a construção de uma bomba-suja<sup>176</sup> caseira. Este era admirador ardente de Adolf Hitler e supostamente havia ficado muito chateado com a eleição de Barack Obama. Em 2003, investigações federais “tropeçaram” em um paiol de armamentos montado pelo supremacista branco William Krar que incluía 800g de cianeto de sódio, suficiente para matar centenas de pessoas. Em 2015, outro supremacista branco invadiu uma igreja em Charleston e matou a tiros nove fiéis afro-americanos sob a alegação de que a raça destes estaria estuprando mulheres brancas e tomando o seu estado.

Parker e Sitter (2016) concluem o artigo com a chamada “cavalgada dos quatro cavalheiros” em que dizem que a teoria de Rapoport (2004) é um campo para o estudo do terrorismo, mas se a primeira impressão os fatos se encaixam, a realidade é mais desorganizada e banal. Não há ondas de terrorismo moderno, há simplesmente inúmeras situações pelo mundo onde os meios, motivos e oportunidades para se mudar a política por meio da violência fizeram surgir terroristas motivados por uma ou mais das quatro linhagens expostas.

Vivemos em uma era de terrorismo por mais de um século e meio. O terrorismo moderno é fruto de dramáticas mudanças na tecnologia das armas e das comunicações em massa, ocorridas no século XIX, e do desenvolvimento de teorias radicais que inspiraram revolucionários a experimentar novas formas de violência política. As quatro linhagens do terrorismo moderno, todas têm suas raízes nesta confluência de meios e motivos. Desenvolvimentos tecnológicos e ideológicos fizeram o terrorismo moderno, mudanças tecnológicas e de ideias desenvolveram mudanças nas linhagens durante o século XX e mudanças tecnológicas e ideológicas irão moldar suas futuras trajetórias.

Grupos terroristas vêm em vários formatos e tamanhos, evoluem e se modificam. O terrorismo não é, nem nunca será, conceitualmente rotulável. Como Rapoport (2004) percebeu, terroristas são atores complexos que podem habitar múltiplas identidades: terrorista e traficante de drogas, terrorista e guerreiro da liberdade, terrorista e revolucionário, marxista e nacionalista, mas no fundo todos tem uma característica em comum, estão prontos para, indiscriminada e violentamente, atingir civis objetivando ganhos políticos.

---

<sup>175</sup> Centro de Legislação da Pobreza do Sul. (Tradução do autor).

<sup>176</sup> Arma radiológica que combina material radioativo com explosivos convencionais.

As quatro linhagens diferem fundamentalmente em ideologia. Algumas organizações terroristas usam o terror como uma entre diversas outras táticas, mas para muitas outras, são sua característica central. Amplas evidências comprovam que aprendem umas com as outras. Baseado no que os próprios terroristas denominam o contágio, ou o aprendizado, aparentam ter ocorrido mais internamente a cada estirpe do que entre uma e outra. É preciso compreender, também, que em muitos casos as ideias saltaram entre gerações e ideologias.

Todas as quatro linhagens se mostraram resilientes, apesar das revoluções tecnológicas e ideológicas ocorridas nos séculos XX e XXI e, hoje, em alguns aspectos, o espaço político e social de operação para terrorista, está encolhendo. Tecnologias de reconhecimento facial, mídia social, robótica, algoritmos preditivos, inteligência artificial e genética, irão tornar mais e mais complicado, que indivíduos e pequenos grupos operarem furtivamente. Por outro lado, com o surgimento dos Estados Falidos e as *Feral Cities*<sup>177</sup> (Cidades Selvagens) seus espaços para operação podem estar crescendo, como menciona o especialista em contra insurgência David Kilcullen.

A questão sobre o futuro da ameaça terrorista não é tão intensa, se, e quando, uma nova onda vai surgir, nem como mudanças geopolíticas, ideológicas e tecnológicas podem afetar cada uma das quatro linhagens, e se elas podem se transmutar para novas formas de violência política.

---

<sup>177</sup> Cidades onde o Estado não consegue exercer o Estado de Direito, apesar de ainda exercer um papel no Sistema Internacional.

## APÊNDICE B

Dados extraídos e baseados no site IMO GISIS *Piracy and Armed Robbery*TABELA 3  
Análise regional dos reportes de pirataria e roubo armado contra navios entre 2015 e 2019.

		Sul Mar da China	Estreitos de Málaga	Norte do Pacífico	Mar Amarelo	Oceano Índico	Golfo Pérsico	Mar da Arábia	Leste da África	Mediterrâneo	Norte do Atlântico	América do Sul (C)	América do Sul (A)	Oeste da África	América do Sul (P)
Local do incidente	Águas internacionais	51	10	0	1	7	0	30	1	1	1	0	0	127	1
	Mar territorial	106	160	2	9	19	1	16	1	1	1	20	5	60	14
	Área do porto	150	65	4	8	53	0	21	15	1	7	45	4	108	23
Situação no ataque	Navegando	83	154	2	0	12	1	41	0	1	0	1	0	123	6
	Fundeado	214	74	4	17	64	0	23	16	2	7	64	9	151	29
	Não declarado	10	7	0	1	3	0	3	1	0	0	0	0	20	2
Pessoas envolvidas no ataque	1-4 pessoas	120	107	2	8	31	1	10	11	2	4	23	3	92	20
	5-10 pessoas	68	84	1	2	15	0	16	0	0	1	15	2	85	8
	> 10 pessoas	11	1	0	0	4	0	3	0	0	1	0	0	9	1
	Não declarado	106	43	3	7	28	0	37	6	1	3	27	4	101	9
Consequências a tripulação	Uso de violência	36	31	1	1	7	0	4	1	1	2	8	0	58	8
	Ameaça de violência	22	26	0	0	4	0	0	2	0	0	6	0	24	5
	Navio desaparecido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Navio sequestrado	6	1	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	10	0
	Não declarado/nenhuma	218	165	3	15	57	1	54	14	2	4	42	8	160	15
Armas utilizadas	Armas de fogo	48	10	1	0	4	0	12	0	0	1	9	0	78	6
	Facas	58	78	0	1	19	0	2	4	1	2	13	4	18	6
	RPG	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0
	Outros	5	6	0	1	4	0	1	0	0	0	2	0	11	0
	Não declarado/nenhuma	185	137	4	16	50	0	48	13	2	6	38	4	172	23
Locais invadidos	Câmara/Camarotes	9	2	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	16	0
	Área de carga	3	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0
	Comp. de armazenagem	74	20	2	1	16	0	10	3	0	0	15	1	17	7
	Sala de máquinas	20	80	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Convés principal	103	70	1	7	23	0	16	6	1	4	24	1	76	10
	Não abordado	40	26	2	3	10	1	37	3	2	1	5	0	87	8
	Não declarado	55	33	1	3	22	0	4	4	0	4	20	7	88	13
Outros (por pessoa)	Vidas perdidas	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
	Feridos	16	9	0	0	3	0	0	0	0	2	2	0	14	1
	Desaparecidos	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	24	0
	Feitos refém	125	5	0	0	0	0	39	14	0	3	1	0	353	3
	Assaltados	22	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	2
	Pedido de resgate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total de incidentes reportados p/ área</b>		<b>307</b>	<b>235</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>79</b>	<b>1</b>	<b>67</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>65</b>	<b>9</b>	<b>295</b>	<b>38</b>
<b>Total de incidentes reportados</b>		1149													

Fonte: IMO GISIS *Piracy and Armed Robbery*.

TABELA 4

Análise regional dos reportes de pirataria e roubo armado contra navios em 2019.

		Sul Mar da China	Estreitos de Malaga	Mar Amarelo	Oceano Índico	Leste da África	Mediterrâneo	América do Sul (C)	América do Sul (A)	Oeste da África	América do Sul (P)
Local do incidente	Águas internacionais	6	2	1	1	0	0	0	0	23	1
	Mar territorial	12	34	2	2	1	0	9	2	26	7
	Área do porto	16	9	0	7	3	1	3	1	18	6
Situação no ataque	Navegando	4	31	0	2	0	0	0	0	25	3
	Fundeadado	29	13	3	8	4	1	12	3	37	9
	Não declarado	1	1	0	0	0	0	0	0	5	1
Pessoas envolvidas no ataque	1-4 pessoas	17	15	0	5	3	1	4	1	19	6
	5-10 pessoas	4	14	0	1	0	0	2	1	14	5
	> 10 pessoas	1	1	0	2	0	0	0	0	2	1
	Não declarado	11	15	2	1	1	0	6	1	26	2
Consequências à tripulação	Uso de violência	2	1	1	0	0	0	2	0	20	3
	Ameaça de violência	4	11	0	1	0	0	3	0	16	3
	Navio desaparecido	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Navio sequestrado	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0
	Não declarado/nenhuma	24	25	0	6	4	1	3	2	14	4
Armas utilizadas	Armas de fogo	3	1	0	0	0	0	2	0	20	2
	Facas	5	9	0	2	0	0	2	3	4	2
	RPG	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Outros	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0
	Não declarado/nenhuma	23	32	2	7	4	1	7	0	37	9
Locais invadidos	Câmara/Camarotes	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0
	Área de carga	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Comp. de armazenagem	8	1	0	0	1	0	1	1	3	2
	Sala de máquinas	3	9	0	3	0	0	0	0	1	0
	Convés principal	1	5	1	1	0	0	3	0	5	1
	Não abordado	4	5	0	2	0	1	1	0	14	4
	Não declarado	16	25	2	4	3	0	7	2	39	7
Outros	Vidas perdidas	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	Feridos	3	2	0	0	0	0	1	0	6	0
	Desaparecidos	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0
	Feitos refém	16	2	0	0	0	0	1	0	133	3
	Assaltados	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2
	Pedido de resgate	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total de incidentes reportados p/ área</b>		<b>34</b>	<b>45</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>67</b>	<b>14</b>
<b>Total de incidentes reportados</b>		<b>193</b>									

Fonte: IMO GISIS *Piracy and Armed Robbery*.

## APÊNDICE C

### Dados baseados no site ICC-IMB Piracy and Armed Robbery against ships 2019

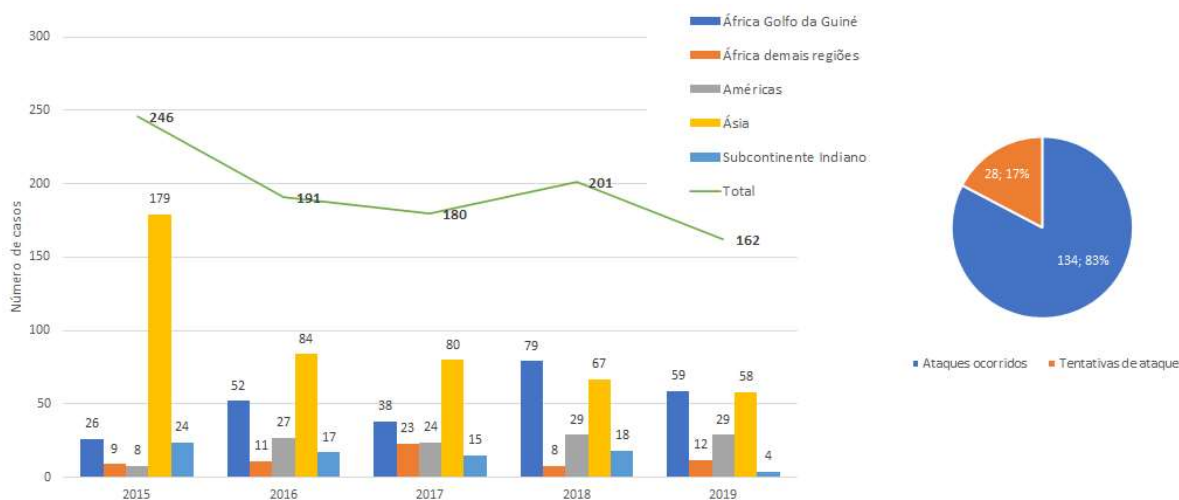


GRÁFICO 4 Número de incidentes entre 2015 e 2019 por região de ocorrência e representação percentual em gráfico tipo pizza do índice de sucesso em ataques ocorridos no ano de 2019.  
 Fonte: Baseado no relatório do ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships 2019*.

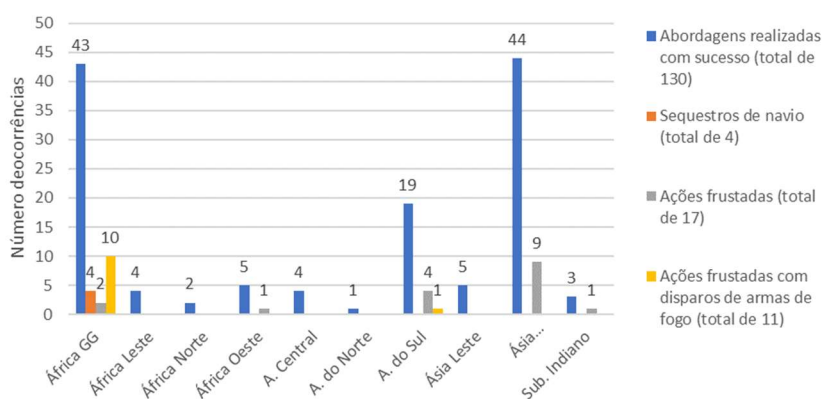


GRÁFICO 5 - Distribuição dos 162 incidentes de 2019 por tipo e região.  
 Fonte: Baseado no relatório do ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships 2019*.



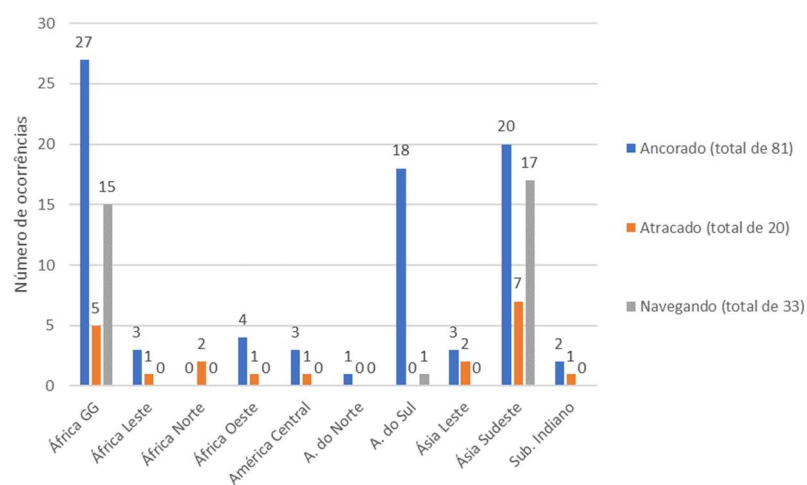


GRÁFICO 6 - Condição de movimento da embarcação por região por ocasião dos 134 ataques com sucesso e sequestro de navio de 2019.

Fonte: Baseado no relatório do ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships* 2019.

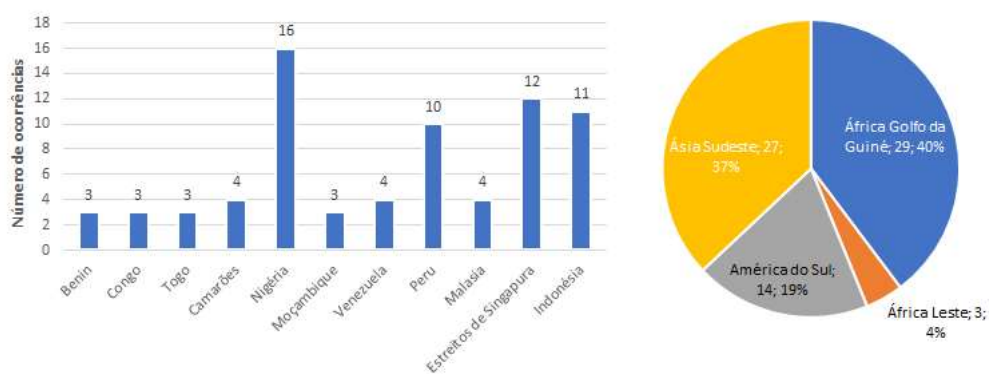


GRÁFICO 7 - Estados/região com portos ou fundeadouros com três ou mais ocorrências e sua representação tipo pizza por regiões - 2019.

Fonte: Baseado no relatório do ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships* 2019.

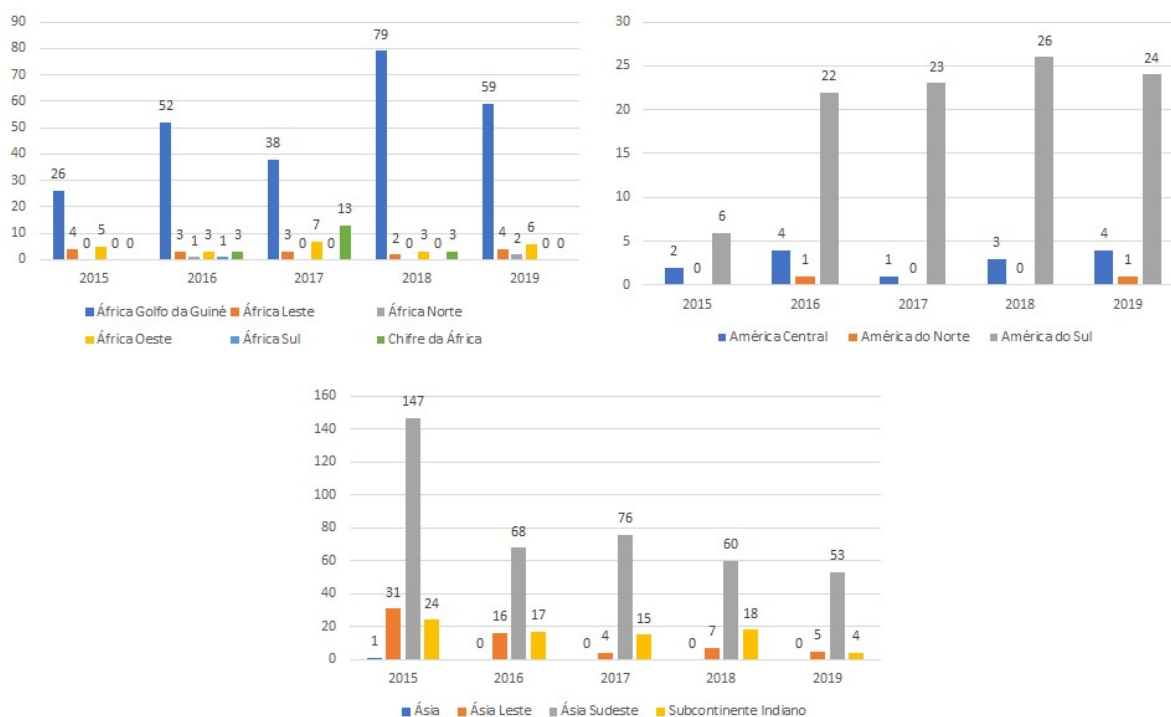


GRÁFICO 8 - Registro do número de ocorrências por continente e subregiões entre 2015 e 2019. Totais 2015 – 246; 2016 – 191; 2017 – 180; 2108 – 201; e 2019 – 162.

Fonte: Baseado no relatório do ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships* 2019.

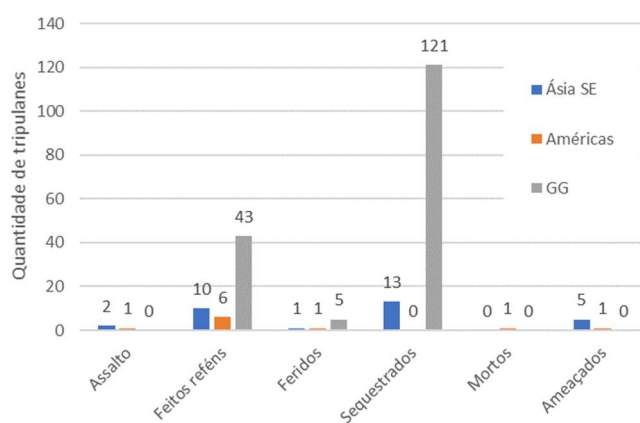


GRÁFICO 9 - Tipos de violência aos quais foram expostos os 210 marítimos nas ocorrências reportadas em 2019.

Fonte: Baseado no relatório do ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships* 2019.

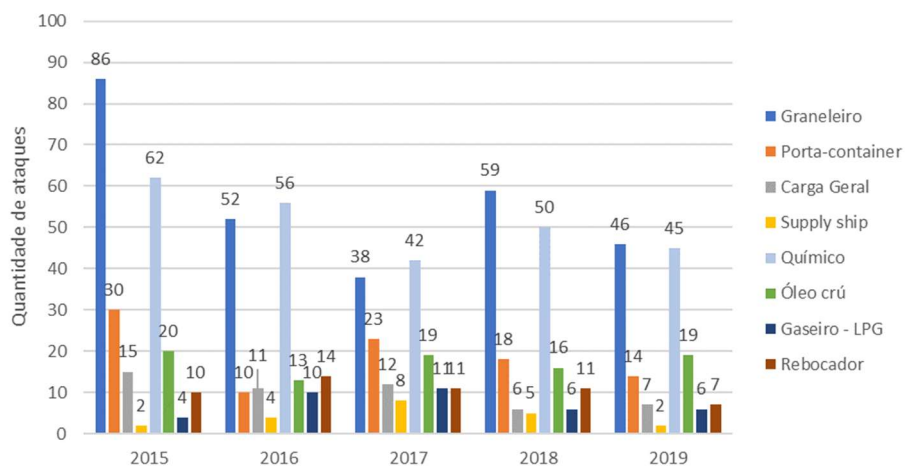


GRÁFICO 10 - Navios atacados no período de 2015 a 2019 por tipo.

Fonte: Baseado no relatório do ICC-IMB *Piracy and Armed Robbery against ships* 2019.

## APÊNDICE D

### Dados baseados nos reportes *State of Piracy - Assessing The Human Cost – Stable Seas 2018*

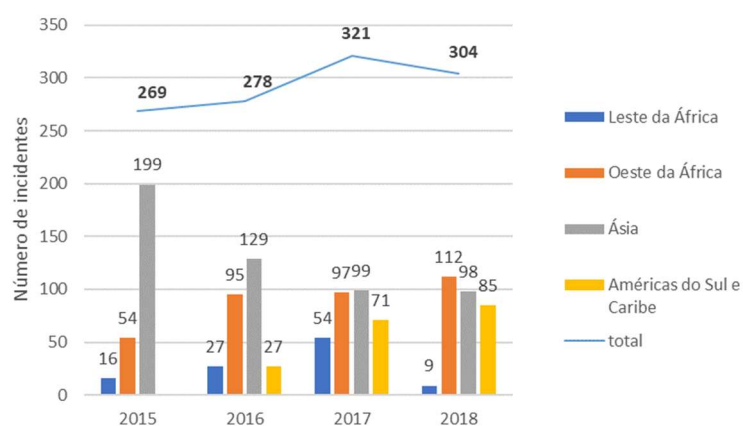


GRÁFICO 11 - Número de ocorrência de incidentes no período de 2015 a 2019.

Fonte: Baseado no relatório *State of Piracy - Assessing The Human Cost 2018*

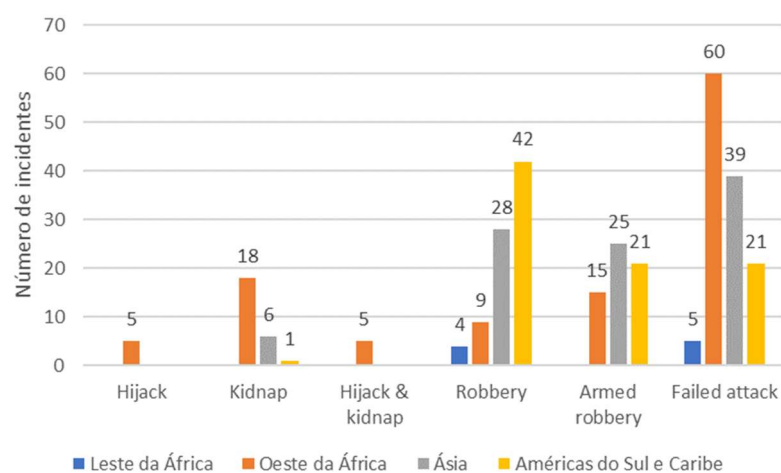


GRÁFICO 12 - Número de incidentes por tipo em 2018.

Fonte: Baseado no relatório *State of Piracy - Assessing The Human Cost 2018*

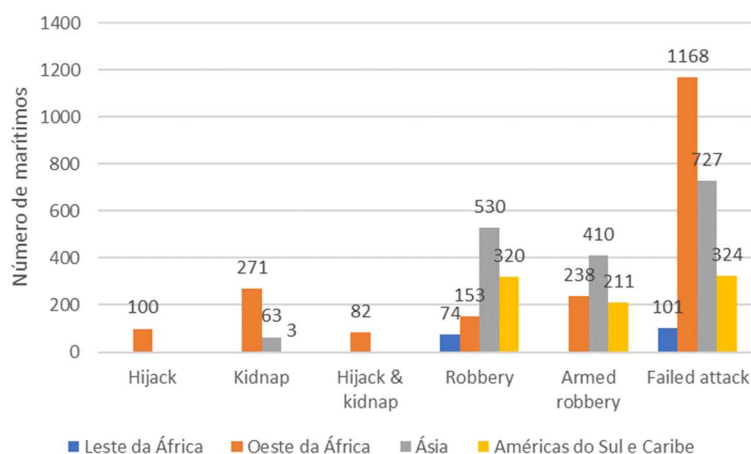


GRÁFICO 13 - Número de marítimos afetados por tipo de incidente em 2018.

Fonte: Baseado no relatório *State of Piracy - Assessing The Human Cost 2018*

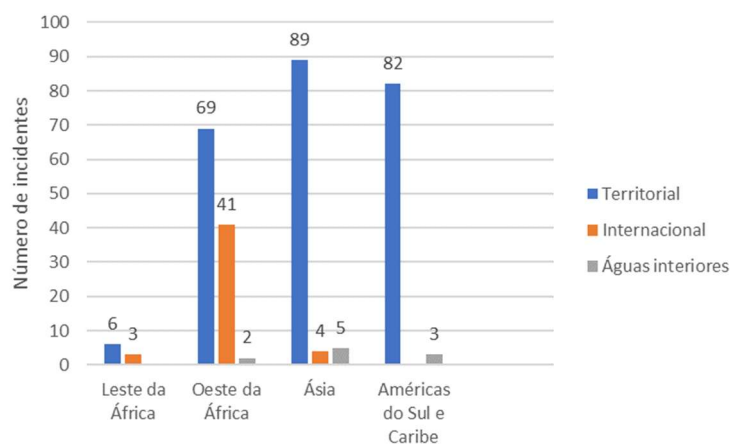


GRÁFICO 14 - Localização dos ataques em 2018.

Fonte: Baseado no relatório *State of Piracy - Assessing The Human Cost 2018*

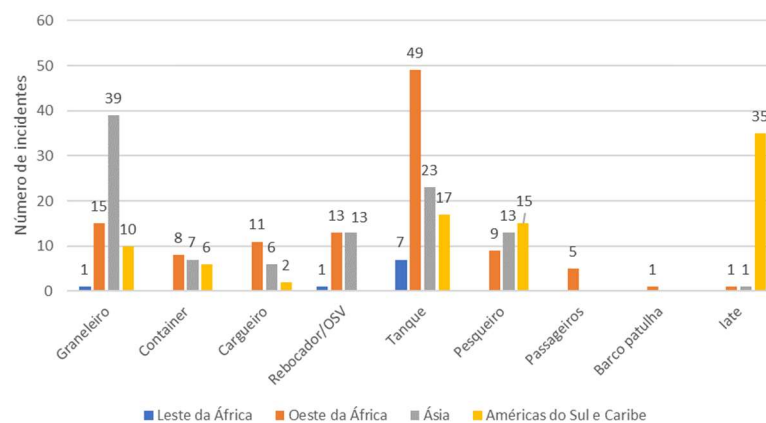


GRÁFICO 15 - Número de navios atacados por tipo em 2018.

Fonte: Baseado no relatório *State of Piracy - Assessing The Human Cost 2018*