



A PIRATARIA MARÍTIMA NO MUNDO CONTEMPORÂNEO

Aspirante Rafael Reis Cavalcanti
Aspirante Ricardo Dziedzic de Araújo Lima

INTRODUÇÃO

Durante décadas, a sociedade teve a imagem do pirata moldada sobre estereótipos hollywoodianos baseados em personagens pitorescos criados durante o período das Grandes Navegações e da colonização europeia, em Galeões e Naus repletos de baús de tesouro e rum. No entanto, a pirataria moderna em pouco se assemelha a tal imagem.

A pirataria passou por mudanças substanciais durante os séculos, desde seus objetivos em si e seus métodos, não recebendo a devida atenção das autoridades internacionais durante muito tempo. Todavia, nos últimos anos, a atividade se tornou uma prática constante em áreas econômicas estratégicas, gerando grande repercussão e criando transtornos e preocupações junto aos países afetados e órgãos internacionais.

O reaparecimento do crime ante o novo milênio trouxe à tona a discussão deste e a seguinte pergunta: “Como o mundo contemporâneo pode compreender e combater uma atividade que permaneceu no ostracismo durante tantos anos?”. Para respondermos a tal questionamento, devemos primeiro buscar a definição de pirataria e suas causas, abordando os principais focos do crime no século XXI, para que assim consigamos compreender a importância de combatê-la.

PIRATARIA DE JURE

A DEFINIÇÃO E SUA IMPRECIÇÃO

Para compreendermos melhor a pirataria e suas implicações no mundo contemporâneo devemos ini-

cialmente tentar defini-la. Em dezembro de 1982 foi promulgada a assinatura da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que só começou a vigorar em novembro de 1994 e foi internalizada pelo Brasil em junho 1995. Dentre os assuntos abordados pela Convenção há a definição de pirataria e sua prática, além de prever a cooperação de todos os países para a repressão à pirataria. No texto, em sete artigos, a pirataria é definida como ato ilícito de violência ou de detenção ou de depredação cometido, com fins particulares (o que define o *modus operandi* de cada pirata em sua respectiva área de atuação), contra um navio, que esteja em alto mar ou fora da área de jurisdição de um Estado. A participação, voluntária e consciente, ou a incitação ou a ajuda intencional para a execução desse ato também é considerada como pirataria. A CNUDM também prevê o direito de apresamento de um navio pirata ou navio que tenha sido capturado por estes por qualquer nação, cabendo a esta decidir as penalidades impostas aos piratas e as medidas a serem tomadas para com o material apreendido. O país que realiza o apresamento deve fazê-lo através de meios militares ou que estejam a serviço do Estado.

Concluimos então que, por tal definição, um ato ilícito cometido em águas interiores, mar territorial ou Zona Econômica Exclusiva (ZEE) não seria considerado pirataria. Logo, a captura e a punição dos piratas, por qualquer país, somente é possível em águas internacionais. Isso causa um conflito com relação à autonomia no combate à pirataria, já que os criminosos têm a possibilidade de buscar refúgio no mar territorial de Estados que não têm condições de promover o patrulhamento. Desta forma gera-se uma imprecisão, dificultando as ações de antipirataria. Outra importante conclusão é a diferença conceitual entre pirataria e terrorismo marítimo, no que tange à “finalidade”: enquanto aquela tem propósito particular (tomar a posse de cargas e navios para si), este visa somente desestabilizar a normalidade colocando em cheque a segurança das atividades na área de ação.

A ÓTICA DA IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)

Com o intuito de reduzir as arbitrariedades, as imprecisões e os possíveis desgastes diplomáticos, a IMO considera os atos de roubo armado (“qualquer ato ilegal cometido com violência ou detenção ou qualquer

ato de depredação ou ameaça”), mesmo em água jurisdicionais, como atos de pirataria. Sendo assim, a IMO reduz a problemática em torno da definição da ação dos piratas, já que muitos ataques que não seriam classificados como crimes de pirataria, devido ao local de ocorrência, podem ser considerados como tal.

A PIRATARIA NA SOMÁLIA E GOLFO DE ADEN

Desde o século XV, quando o comércio entre o Oriente e a Europa passou a ser realizado contornando a África, o fluxo de cargas e navios pela costa deste continente tornou o Oceano Índico uma das mais importantes vias para as atividades das companhias de navegação europeias. Na segunda metade do século XIX, o Canal de Suez criou um novo caminho que possibilitou o encurtamento da viagem entre a Europa e a Ásia. No século XX, com a descoberta de grandes reservas de petróleo e gás na Península Arábica e com o aumento da demanda desses recursos na Europa e na América, criou-se uma movimentada rota comercial marítima utilizando o Oceano Índico como passagem obrigatória para o escoamento desses recursos para o Ocidente, passando pelo Canal de Suez ou contornando a África, pelo Cabo da Boa Esperança. Após a Segunda Guerra Mundial, o continente africano passou por um longo processo de descolonização em relação às potências europeias. Muitos dos movimentos de independência dos países africanos resultaram em disputas internas, golpes de estado e guerras civis. Como consequência, os Estados recém-independentes eram impotentes e instáveis e as condições sociais tornavam favorável o surgimento de grupos rebeldes paramilitares. Entre esses países está a Somália, localizada no Chifre da África. O país se tornou independente nos anos 60 e, nas décadas seguintes, passou por crises econômicas e sociais que possibilitaram o surgimento de insurgentes. No início dos anos 90, sofreu intervenção norte-americana e, desde então, não possui um governo estável.

A partir do ano de 2005, o grande foco da pirataria passou a ser o Golfo de Aden, uma das mais importantes passagens marítimas do mundo, que liga o Índico ao Mar Vermelho. A partir da costa da Somália, os piratas partem para realizar os ataques contra os navios mercantes que demandam a região. As ações realizadas por grupos embarcados, em pequenas lanchas de alta velocidade, tomam os navios de assalto, fazendo reféns suas tripulações e exigindo cifras milionárias como resgate. Os reflexos dos ataques causaram grandes



Superpetroleiro “Sirius Star”

prejuízos: a inquietação dos grandes armadores, inflação de preços de produtos transportados e serviços de segurança e transporte, precauções em relação à salvação das tripulações, instabilidade política regional, e os gastos em defesa. A Oceans Beyond Piracy (OBP) publicou um relatório sobre os gastos com o combate à pirataria, resultando no montante de US\$ 7 bilhões no ano de 2011, sendo o gasto com o pagamento de resgates aos piratas 2% de tal quantia.

O episódio decisivo que fez levar a presença militar na região foi o sequestro do MV “Faina”, que transportava armamentos e veículos de combate vindos da Rússia. A partir deste caso, em acordo com o governo transitório da Somália, países europeus, China, Estados Unidos e Rússia passaram a deslocar navios de guerra para a região de modo a garantir a segurança de navios mercantes e inibir a ação dos piratas. Desde 2008, a OTAN e a União Europeia mantêm duas

operações permanentes de patrulha no Golfo de Aden, além da presença russa e chinesa na região. Desde então diversas operações navais conjuntas têm sido realizadas ao largo da costa da Somália.

Em novembro de 2008, os piratas somalis capturaram o superpetroleiro “Sirius Star” enquanto navegava ao largo da costa do Quênia. O navio viajava da Arábia Saudita para os Estados Unidos com dois milhões de barris de petróleo (cerca de um quarto na produção diária de petróleo da Arábia Saudita na época). Após negociações, em janeiro de 2009, o “Sirius Star” foi liberado pelos piratas sob o pagamento de resgate, cerca de três milhões de dólares. Este navio, com 25 tripulantes e 330 metros, foi o maior navio sequestrado pelos piratas da Somália.

Em 2008, o Conselho de Segurança da ONU permitiu a entrada no mar territorial somali para perseguição de piratas, com a autorização do Governo

Transitório Federal da Somália. A Resolução nº 1.816 criou uma situação nova ao permitir a captura de piratas dentro do mar territorial somali pelo período de seis meses e, posteriormente, a Resolução nº 1.846 estendeu o prazo por mais doze meses. As duas resoluções destacam a excepcionalidade da situação e que as Nações Unidas prezam pela preservação da soberania, ressaltando que tal medida não cria costume internacional.

Em janeiro de 2009, no Djibuti, houve uma reunião para buscar soluções, liderada pela IMO. Neste encontro foi estabelecido o Código de Conduta para a Repressão da Pirataria e Roubo Armado em Navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Aden¹. O Código reconhece o problema e declara sua intenção de compartilhar informações por meio de um sistema de pontos focais e centros de informação, além de interditar navios suspeitos de pirataria.

A OTAN mantém na costa leste da África a Operação “Ocean Shield”, que conta com navios dos países europeus da aliança, navios norte-americanos e canadenses, combatendo ameaças e realizando ações preventivas de patrulha e inspeção de embarcações suspeitas. A chance de sucesso dos atos de pirataria tem diminuído, graças à presença militar nas áreas críticas, de 44% em 2008 para 26% em 2009, 25% em 2010 e 16% em 2011.

A OPERAÇÃO ATALANTA E A EUNAVFOR

No ano de 2008, em um esforço conjunto dos países da União Europeia, foi criada a Operação “Atalanta”, executada pela Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR) na região do Chifre da África. O Comando da Força é alternado entre os países do bloco europeu e, nos últimos seis anos, tem garantido a segurança dos navios do Programa Alimentar Mundial das Nações Unidas (World Food Program), combatendo, simultaneamente, a pirataria no Mar Vermelho, Golfo de Aden, no Golfo de Omã e em toda a Bacia da Somália, incluindo a parte norte do Canal de Moçambique. Segundo dados da EUNAVFOR, o número de navios mercantes capturados pelos piratas caiu de 47, em 2010, para 4, em 2012, demonstrando, assim, um resultado expressivo da missão.

No momento a situação no Índico Ocidental en-

contra-se estável, no entanto, é indispensável a manutenção da presença de forças militares para que a segurança da navegação naquela região seja mantida.

O GOLFO DA GUINÉ: O PERIGO IMINENTE

O Atlântico Sul é uma das mais importantes passagens marítimas do mundo, sendo a principal ligação entre os oceanos Atlântico e o Pacífico, visto que navios de grande porte não conseguem operar no Canal do Panamá, e é também uma alternativa ao Canal de Suez para chegar ao Índico. Sua localização, de fato, se estende além da Linha do Equador até as proximidades do paralelo 15°N, no lado africano, e até ao Brasil, na parte americana, separado do Pacífico pelo Estreito de Magalhães e do Índico pelo Cabo da Boa Esperança, se estendendo até a costa da Antártica. A porção sul do Atlântico possui grande valor estratégico para o comércio internacional, o que se reflete em um grande fluxo de navios mercantes na região. Além do status de grande rota comercial, o Atlântico Sul é também rodeado por grandes reservas naturais, de gás natural e petróleo, tanto na costa africana como na costa americana, de tal forma que o Atlântico Sul é um grande fornecedor de *commodities* energéticas, principalmente para os EUA e a Europa.

No lado ocidental, tem-se a presença do Brasil, Uruguai, Argentina e territórios britânicos. O Brasil é o maior país da região, sendo uma potência regional devido às suas capacidades econômicas, estabilidade política e presença marítima. Além da defesa da Amazônia Azul, o Brasil é responsável por uma área de salvamento uma vez e meia maior que seu território, o que o faz presente em grande parte da região. Do lado oriental, no entanto, observa-se a presença de países recentes, que tiveram suas independências realizadas na segunda metade do século XX e que não possuem uma atuação marítima expressiva, pois passaram anos concentrando esforços para a manutenção da soberania de suas áreas continentais. Em contraponto ao grande abandono sofrido pelas forças navais dos países africanos ocidentais nas últimas cinco décadas, as atividades comerciais marítimas, como a exploração de petróleo e a navegação de longo curso, aumentaram substancialmente na costa oeste da África. A principal causa deste aumento se deve à descoberta de jazidas minerais e ao aumento da prospecção de petróleo e gás natural no Golfo da Guiné, que se estende da Costa do Marfim até o Gabão, região em que está contida a Nigéria e que é próxima a Angola: dois países membros

¹ *Code of Conduct concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden.*

da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP).

Na ausência de uma força naval operativa e presente, o número de casos de pirataria marítima se multiplicou rapidamente na região, na última década. A Nigéria, segunda maior potência econômica da África subsaariana e maior produtor de petróleo do continente, é o país mais afetado pelos piratas. Apesar da riqueza proporcionada pelo petróleo, a falta de consolidação política do Estado nigeriano, os frequentes casos de corrupção governamental e a situação socioeconômica da maior parte da população nigeriana são alguns dos principais fatores que contribuem de forma significativa para a criação e a atuação de grupos rebeldes nigerianos que praticam esse tipo de atividade na região. As consequências disso na economia nigeriana refletem na diminuição dos investimentos no

país e na redução da atividade pesqueira, que interfere direta e indiretamente na vida de mais de 300 mil trabalhadores.

Posicionada no meio do Golfo, a Nigéria tem desempenhado o papel principal para manter a segurança da região, realiza exercícios conjuntos com nações amigas e organiza operações integradas com o Exército, Força Aérea e Marinha. Ainda assim sofre com os constantes ataques em suas águas jurisdicionais, mesmo porque os piratas também utilizam outros países da região como base para suas ações, tais como o Benim e o Togo. A facilidade para a atuação pirata na região, além da falta de patrulhamento naval, deve-se também à falta de políticas regionais definidas para a solução conjunta desta problemática, apesar dos esforços de blocos sub-regionais para fazê-las.

O Brasil vem, durante os últimos anos, estreitando



Navio de Guerra da EUNAFOR escoltando Navio Mercante no Golfo de Aden

suas relações com os países do outro lado do Atlântico, na área diplomática e militar. Exercícios conjuntos entre a Marinha do Brasil e as marinhas dos países africanos têm se tornado uma prática recorrente. Recentemente, enquanto navegavam pela costa da África, três navios de patrulha oceânica, da classe Amazonas, da Marinha do Brasil, realizaram manobras de adestramento visando a ações antipirataria com navios africanos. Além disso, o intercâmbio de pessoal entre o Brasil e as nações da África Central e Ocidental também demonstra a preocupação e a disposição das autoridades brasileiras em cooperar com a manutenção da segurança na parte meridional do Atlântico, visto que a insegurança nas águas do Sul seria uma ameaça à integridade da Amazônia Azul e de seus recursos.

CONCLUSÃO

O ressurgimento da pirataria no século XXI chama a atenção do mundo para um grave problema que bota em cheque a segurança da navegação mundial e consequentemente atinge a integridade do comércio internacional. Desta forma, o seu combate deve ser uma preocupação da comunidade internacional, devendo ser visto como prioridade, pois esse tipo de atividade ilícita compromete a soberania e a autonomia dos povos e estados. Para tal, torna-se necessária a presença de agentes da lei, que no âmbito das áreas marítimas são representados por forças navais legítimas, para dissuadir quaisquer ameaças à liberdade e à livre iniciativa das atividades no mar.

BIBLIOGRAFIA

CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria Marítima Moderna: História, Situação Atual e Desafios. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, nº 14 (2009), p. 101-122.

EUNAVFOR. Disponível em: <<http://eunavfor.eu/mission>>. Acesso em 14/10/2013.

GALÃO, Paulo. *Acabaram-se os piratas na Somália*. Disponível em: <<http://expresso.sapo.pt/acabaram-se-os-piratas-na-somalia=f8043777>>. Acesso em 16/07/2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION(IMO). Resolução A.922 (22), anexo, parágrafo 2.2 do *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Disponível em: <[http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922\(22\).pdf](http://www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=24575&filename=A922(22).pdf)>. Acesso em: 15/10/2013

PORTELA GUEDES, Henrique Peyroteo. Pirataria marítima fora de controle no Golfo da Guiné. Revista Marítima Brasileira, Rio de Janeiro, v.133, n.07/09 p.105-114, jul/set 2013.

SIRIUS STAR. Disponível em: <<http://www.theguardian.com/world/2009/jan/09/somalia-pirates-supertanker-ransom>>. Acesso em 16/10/2013.

SOMÁLIA. Disponível em: <<http://www.state.gov/r/pa/ei/bgn/2863.htm>>. Acesso em 15/10/2013.

SPERANZA FILHO, Nelson. Pirataria marítima na atualidade. Revista Intraciência. Disponível em: <http://www.uniesp.edu.br/guaruja/site/revista/revistaEdicao4Numero1/PDFs/artigo08_PiratariaMaritimaAtualidade.pdf>. Acesso em: 15/10/2013

VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.18 n.2 p.135-157 jul/dez 2012.