

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE
DEPARTAMENTO DE NAUTICA
CURSO DE APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAIS



YURI DA COSTA CHAGAS

AÇÕES E PROCEDIMENTOS GLOBAIS PARA COMBATE A PIRATARIA
NA NAVEGAÇÃO

RIO DE JANEIRO
2011

YURI DA COSTA CHAGAS

AÇÕES E PROCEDIMENTOS GLOBAIS PARA COMBATE A PIRATARIA NA
NAVEGAÇÃO

Dissertação apresentada à Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, como requisito exigido para a conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de Náutica.

Orientador: Comandante Palhas.

Rio de Janeiro
2011

YURI DA COSTA CHAGAS

AÇÕES E PROCEDIMENTOS GLOBAIS PARA COMBATE A PIRATARIA NA
NAVEGAÇÃO

Dissertação apresentada à Escola de Formação de Oficiais da Marinha Mercante, como
requisito exigido para conclusão do Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais de Náutica.

Trabalho aprovado em ____ de _____ de _____.

AGRADECIMENTO

Agradeço a Deus pela minha vida; pela saúde que ele me proporciona para continuar trabalhando e alcançando as metas que tenho traçado; a oportunidade de concluir este curso é uma das milhares de bênçãos recebidas por mim e por minha família.

RESUMO

Este estudo analisa a cooperação na segurança internacional no combate à pirataria marítima moderna no mundo, mostrando como a pirataria se desenvolveu ao longo do tempo e, realizando uma comparação entre os ataques atuais e os do passado mostrando suas formas e causas diferentes para a sociedade. Para atingir seu objetivo, este estudo apresenta o impacto da pirataria marítima no comércio marítimo mundial salientando sua determinação nas leis marítimas internacionais. Em segundo lugar, apresenta os aspectos entrelaçados da globalização e da pirataria marítima, discutindo os recentes episódios, com ênfase na situação que ocorre na área da Somália e na cooperação entre os países afetados por esse evento, além disso, serão feita um breve comentário sobre a pirataria no Brasil e a implementação do ISPS code no Brasil frisando a sua importância na segurança nos portos do país e descrevendo o plano de segurança pública portuária. O trabalho conclui que, apesar das diversas ações internacionais, o combate continua sendo ao efeito e não à causa do problema. Esse combate à pirataria marítima moderna assume uma forma semelhante ao que era feito no século XVIII, isto é, o uso exclusivo da força contra os piratas.

Palavras-chave: Pirataria. Comércio marítimo. Somália. Código ISPS e implementação.

ABSTRACT

This study examines the international security cooperation to combat maritime piracy in the modern world, showing how piracy has evolved over time, and performing a comparison between the attacks of the past and present showing their different forms and causes to society. To achieve its goal, this study presents the impact of maritime piracy in world maritime trade stressing its determination on international maritime law. Second, it presents the intertwined aspects of globalization and maritime piracy discussing the recent episodes, with emphasis on the situation that occurs in the area of Somalia and cooperation among the countries affected by this event also will be treated some cases of piracy in Brazil and describing the implementation of ISPS code in the country and the national security plan for the ports. The paper concludes that, despite many international efforts, the fight remains the effect and not the cause of the problem. This modern combat maritime piracy takes a form similar to what was done in the eighteenth century, that is, the exclusive use of force against the pirates.

Key words: Piracy. World trade. Somalia. ISPS code e implementation.

LISTA DE FIGURAS:

Figura 1 – Galeão inglês, século XVII (fonte: site <i>gcaptain</i>).....	11
Figura 2 – Piratas, século XVII (fonte: O Processo Civilizador, Elias Norbert).....	19
Figura 3 – Mapa da pirataria no mundo, 2008 (fonte: site da IBM).....	24
Figura 4 – Mapa da pirataria no mundo, 2010 (fonte: <i>Wikipedia</i>)	25
Figura 5 – Ataques no Golfo de Aden, 2010 (fonte: <i>Wikipedia</i>).....	25
Figura 6 – Mapa da Somália e divisões políticas (fonte: <i>Wikipedia</i>)	29
Figura 7 – Visão geral da área do Golfo de Aden (fonte: site de cálculo de derrotas da Transpetro S.A.)	30
Figura 8 – Escala aumentada da área do Golfo de Aden (fonte: site de cálculo de derrotas da Transpetro S.A.)	31
Figura 9 – Pirata moderno da Somália (fonte: site <i>gcaptain</i>).....	33
Figura 10 – Facção de piratas da Somália (fonte: site <i>gcaptain</i>).....	34
Figura 11 – Logotipo IMO (fonte: site da IMO)	35
Figura 12 – Pirataria moderna (fonte: jornal <i>The New York Times</i>).....	37
Figura 13 – Piratas “pescadores” (fonte: site <i>gcaptain</i>)	40
Figura 14 – Homens bomba (fonte: blog dos mafiosos)	45
Figura 15 – Torres Gêmeas, set/11 (fonte: jornal <i>The New York Times</i>)	46
Figura 16 - Torres Gêmeas, set/11 (fonte: jornal <i>The New York Times</i>).....	46
Figura 17 – Área de grande incidência de pirataria no Brasil (fonte: Ministério dos Transportes).....	48
Figura 18 – Portos do Brasil (fonte: Ministério dos Transportes).....	48

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CRS – *Congress Research Service* (Centro de Pesquisa do Congresso).

CSO – *Company Security Officer* (Funcionário de Proteção da Companhia).

ISPS- international ship and port facility security code

CTED – Comitê Executivo contra Terrorismo.

DRTC – Desenvolvimento Regional da Formação de Djibuti.

EUNAVFOR – Força Naval da União Européia.

FAO – Divisão de Alimentação e Agricultura da ONU.

IMB – *International Maritime Bureau* (Escritório Marítimo Internacional).

IMO – *International Maritime Organization* (Organização Marítima Internacional).

INTERPOL – *International Police* (Polícia Internacional).

PNSP- plano nacional de segurança portuária

ONU DOALOS/OLA – Divisão de Assuntos do Oceano e Direito do Mar.

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte.

PAM – Programa de Alimentos Mundial.

PCSCG – Grupo de Contato sobre Pirataria *Off* Costa da Somália.

RECAAP – *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia* (Acordo Regional para Combate à Pirataria e Roubos Armados de Navios).

RECAAP/ISC – Centro de Compartilhamento de Informações.

STCW, Convenção – *Seafarer's Training, Certification and Watch Keeping Convention* (Convenção Internacional sobre Treinamento, Certificação e Serviço de Quarto dos Marítimos).

Syndarma – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação.

UNODC – Escritório contra Drogas e Crimes.

UNPOS/OPA – Departamento de Assuntos Políticos para a Somália.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1. A PIRATARIA NOS MOLDES CLÁSSICOS.....	10
1.1. DA HISTÓRIA.....	12
1.2. CARACTERIZAÇÃO DOS PIRATAS	19
1.2.1. <i>Freebooters</i>	19
1.2.2. <i>Corsários (Privateers)</i>	20
1.3. A PIRATARIA CONTRA O MERCANTILISMO	20
2. DIREITO MARÍTIMO E O IMPACTO DA PIRATARIA NO COMÉRCIO INTERNACIONAL.....	23
2.1. VISÃO INTERNACIONAL	23
2.2. IMPACTOS DA PIRATARIA NO SEGURO MARÍTIMO: RISCO DE GUERRA <i>VERSUS</i> RISCO MARÍTIMO.....	26
3. ESTUDO DO CASO SOMÁLIA: UM PROBLEMA GLOBAL	28
3.1. GOLFO DE ADEN E OCEANO ÍNDICO: CASO SOMÁLIA	28
3.1.1. Os piratas de Eyl.....	31
3.1.2. Raízes sociais dos problemas somalis.....	34
4. DEFINIÇÕES LEGAIS E ESFORÇOS DA IMO NO COMBATE À PIRATARIA GLOBAL, CÓDIGO ISPS E AÇÕES DESENVOLVIDAS NO BRASIL	36
4.1. CONCEITO DE PIRATARIA MODERNA	36
4.2. ESFORÇOS DA IMO NO COMBATE À PIRATARIA	37
4.2.1. <i>Novas ações da IMO no Caso Somália</i>	39
4.3. PLANO DE AÇÃO DE COMBATE À PIRATARIA IMO FEV/2011.....	40
4.4. O ISPS CODE NO COMBATE AO TERRORISMO MARITIMO.....	44
4.5. DIFERENÇAS ENTRE PIRATARIA, TERRORISMO E TERRORISMO MARITIMO	44
4.6. AÇÕES DE PIRATARIA NO BRASIL.....	47
4.7. COMBATE A PIRATARIA NO BRASIL: PLANO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA	49
5. CONCLUSÃO.....	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	51

INTRODUÇÃO

O termo em que é apoiado este trabalho é a pirataria. A escolha se deve pelo fato de o tema ser atual, mesmo demonstrando indícios seculares. É um assunto que aborda diferentes esferas – como a econômica, social e política – e afeta o nosso cotidiano. Atualmente, o termo pirataria significa a ação de crime organizado que se concentra em áreas principalmente nos Estados fracos e além das conseqüências econômicas internacionais que tal ato causa, causando um elevado índice de corrupção interna que afeta a estrutura e a organização desses Estados.

A questão do trabalho é encontrar uma forma de entender melhor a relação entre a pirataria antiga, desde o seu surgimento, até o molde que assumiu hoje. A pirataria de cinco séculos atrás não é a mesma, assim como o mundo da época tampouco lembra o de hoje. Para tanto, buscou-se fazer um trabalho apoiado em uma bibliografia que contasse a origem e a história da pirataria, abordando mudanças que ocorreram no ambiente até os dias atuais. São cinco capítulos, sendo o primeiro uma breve perspectiva histórica da pirataria clássica, sua origem e peculiaridades. O segundo capítulo aborda o direito marítimo e o impacto da pirataria no comércio internacional, o terceiro capítulo aborda o caso da Somália destacando os problemas econômicos e sociais deste país e dando ênfase na cidade de Eyl, o último e quarto capítulo fala sobre as ações da IMO no combate a pirataria mundial, descreve o código ISPS contra a pirataria e o terrorismo marítimo, mostra exemplos de ação de pirataria no Brasil e explica o plano nacional de segurança portuária, e finalmente realiza uma conclusão.

1. A PIRATARIA NOS MOLDES CLÁSSICOS

Este capítulo tem como objetivo uma análise histórica da pirataria, não remetendo a uma cronologia crescente, mas a características da pirataria tentando descrever o meio que a cerca, retomando peculiaridades de diferentes períodos. A pirataria que, no sentido clássico, é entendida como: (...) **agressão ilegal e armada em pontos de tráfego marítimo que são importantes, mas sob fraco controle político. A agressão é cometida pelo marginal que busca se apropriar de bens do mais rico, ou por recém-chegados que desejam forçar seus caminhos por uma rota preexistente.** Essa descrição elementar nos fala sobre pilhagem e ilegalidade; fala-nos sobre causas e motivações imediatas. Esse levantamento abrange características da pirataria ao longo da história e nas suas diferentes formas. A atividade, em seu conceito clássico, tem a mesma atribuição para períodos diferentes, na forma de diferentes nomes – assim como os indivíduos ligados a ela ao longo da história são chamados piratas, corsários (versão francesa dos *privateers*), bucaneiros (do inglês *bucaneer*), caçadores de recompensa e até mesmo, em alguns casos mais específicos, de exploradores e naturalistas.

Os termos variam de acordo com a época, com as bibliografias sobre o assunto e as características peculiares desses indivíduos. Como em praticamente todos os livros e documentários que propõem um estudo histórico e analítico sobre piratas e pirataria, é necessário desconstruir a imagem do pirata a exemplo dos apresentados em filmes como “Piratas do Caribe”, na figura de um personagem galante e fanfarrão, ou dos clássicos da literatura, como Peter Pan e Capitão Gancho, na figura do próprio capitão, e talvez a mais famosa novela sobre piratas, “**The Treasure Island**”, escrita por Robert L. Stevenson, que criou o grande personagem Long John Silver. Essa imagem do pirata é de figuras que tendem ao exótico. Não que a vida de pirata fosse comum, mas também não era como a apresentada nas ficções. Pernas de pau, gancho nos lugares da mão, perucas, grandes chapéus, papagaio no ombro, essa romantização dos piratas acontece pela literatura do século XVII, construindo uma imagem fantasiosa, de figuras lendárias maiores que a realidade. O sucesso dessa romantização ocorre justamente por explorar a idéia de indivíduos à margem da sociedade, fora dos padrões comuns, como ocorre com outras figuras hoje, passando um sentimento de fuga da realidade, um escapismo. Outro ponto de vista dessa atração é o caráter rebelde do pirata, que é um fora-da-lei e por isso se diferencia da sociedade desigual da época, vivendo

em um ambiente onde até mesmo escravos podiam se tornar membros, tendo como norteador de conduta o Código dos Piratas (variável de navio para navio), e onde todos da tripulação tinham voto em assuntos importantes como escolha do capitão, destino do navio, parte da pilhagem etc. Alguns piratas até mesmo pregavam nobres ideais como liberdade, igualdade e fraternidade.

Do ponto de vista econômico, a pirataria não tem nenhum aspecto positivo (exceto claro, por parte dos beneficiados, os responsáveis pela pirataria), mas na esfera social e política encontra-se material para essa romantização.

A atividade da pirataria, nas narrativas históricas, não tem os benefícios apresentados nos romances. As embarcações da época tinham um ambiente péssimo, com más condições de higiene e saúde, alojamento inadequadas a todos os tripulantes, quantidade limitadíssima de alimento, instabilidade de rotina. A subsistência dos tripulantes vinha daquilo que se conseguia pilhar/saquear. As tripulações de embarcações piratas eram formadas, essencialmente, por pessoas excluídas da sociedade, indivíduos arruinados economicamente, fugitivos da justiça. Geralmente as embarcações piratas se refugiavam em lugares próximos às rotas de comércio, locais protegidos, mas desertos, como baías ou ilhas ao longo das costa.



Figura 1 – Galeão inglês, século XVII (fonte: site *gcaptain*).

1.1. DA HISTÓRIA

Sobre a história da pirataria, o primeiro relato foi escrito por Homero, na Grécia Antiga, em sua obra *Odisséia*. Ele usa o termo “pirata” para aqueles que pilhavam navios e cidades costeiras. Os povos gregos praticavam a pirataria. Atuavam sobre mercadores fenícios e assírios desde pelo menos 735 a.C. Na Idade Média a atividade passou a ser praticada pelos normandos, que atuavam principalmente nas ilhas britânicas, costa francesa e Império Germânico, mas chegavam a navegar até o Mediterrâneo e o Mar Morto. Também os muçulmanos praticaram a pirataria, que ocorreu, ainda, no Oriente (praticada por indígenas, em caráter mais local) e em grandes potências marítimas, como China e Japão. São poucos os relatos da atividade nos mares na Antiguidade, pois é durante a Segunda Onda de Expansão Comercial Européia, entre 1880 a 1940, que há uma evolução na historiografia da pirataria e atividades relacionadas. A expansão comercial compromete a pirataria indígena (ou seja, toda a atividade não-ocidental). Assim são impostos os valores europeus, da crença no progresso da civilização.

Para alguns historiadores franceses tudo isso equivale a uma “missão civilizadora” nos mares. Mais precisamente sobre a história da pirataria e da expansão comercial européia, são citados três períodos em que a pirataria ganha força – por diferentes causas e, conseqüentemente, com características diferentes. Esses períodos até mesmo se interpõem. O primeiro período compreende os anos de 1520 a 1650, quando os povos Iberos (Espanha e Portugal) declaram que piratas são todos os povos ocidentais em conflito com suas respectivas expansões imperiais. Essa imposta pirataria ocorria principalmente entre as rotas no Atlântico para as Américas, onde se encontravam piratas na maioria ingleses e franceses, mercadores que ousavam romper a barreira do monopólio comercial de Portugal e Espanha.

O segundo período de crescimento da pirataria é subdividido em dois períodos menores, sendo o primeiro de 1660 a 1720. Trata dos casos da França e da Inglaterra, do estabelecimento de comércio próprio e poder colonial, da luta contra os piratas cosmopolitas que desafiavam as novas regulações comerciais impostas pelos dois países. Uma característica importante desse período foi a utilização do poder do Estado no combate à pirataria, através dos instrumentos legais do aparelho estatal, como o uso da punição ou o perdão, assim como tolerância ou regulação, estabelecendo de certa forma os limites em que o Estado operava.

No segundo sub-período, 1714 a 1750, ressurgiu o confronto às hegemonias estabelecidas. Contrabandistas resistem à tentativa espanhola de reimpôr controle sobre rotas comerciais e redes de comércio, acabando por se transformar em piratas à medida que ocorre um enfraquecimento político espanhol.

O terceiro episódio é, na verdade, um ciclo maior, que abrange os outros dois. Resultados conflitos entre os povos europeus e não-europeus, de 1500 em diante. São conflitos entre os povos da Europa e as populações indígenas locais, principalmente os indígenas situados no Oceano Índico, onde os europeus encontravam resistência armada. Exemplo desse confronto foi a tentativa portuguesa, no século XVI, de impor o monopólio sobre o comércio de pimenta na Índia, a partir do que tratavam o povo da região de Malabar (costa ocidental da Índia) como piratas.

A pirataria na sua forma pura, a mais comum historicamente, é uma analogia ao parasitismo. Quando o comércio dos mares está em expansão é deste movimento que a pirataria cresce. Porém, à medida que é percebido este crescimento, os comerciantes buscam medidas para proteger suas mercadorias e rotas. Esse maior comércio proporciona um melhor custo-benefício nas defesas de suas embarcações, por se ter mais carga e/ou maior frequência nas transações, resultando num ganho de escala. Se antes se armavam alguns indivíduos das embarcações comerciais, até certo ponto limitadas quanto à capacidade de combate, com o aumento das transações passou a ser possível contratar uma embarcação especializada em combate, com armamentos e tripulação de maior capacidade de enfrentamento dos piratas. Mas não somente as atividades oficiais contam com os ganhos de escala. O ciclo da pirataria também se beneficia destes ganhos, conforme os indivíduos se organizam e tem sucesso em suas atividades. Os pequenos grupos que iniciam a atividade utilizam pequenas embarcações. São formados por indivíduos motivados a fugir da pobreza ou a alcançar uma oportunidade que se apresenta. Conforme o êxito do grupo, ele poderá dispor de maiores e/ou melhores embarcações, melhores armas, mais indivíduos e maior organização. A formação de um grupo com certo status e poder dependerá principalmente do sucesso das suas investidas, enquanto a derrota levará o grupo a cisões ou ao desaparecimento.

Em ambos os casos, para atingir um último nível, tanto na pirataria parasítica como no lado dos comerciantes (ou na defesa do comércio), é necessário que cada lado busque alianças

com uma sociedade que o legitime, o apóie. No caso dos comerciantes, essa aliança poderá proporcionar maior disponibilidade de recursos e equipamentos, fazendo com que o maior sucesso nas empreitadas comerciais gere mais lucro, possibilitando negócios maiores e, com frequência, expansão dos limites do comércio.

No caso dos piratas, a aliança com uma sociedade os levaria a ser pagos e autorizados a atacar e saquear navios de inimigos desta sociedade. Esses inimigos podem ser tanto nações ou sociedades rivais comerciais como simplesmente navios alheios a ela. Nesse caso, os piratas viravam uma força mercenária, sendo absorvidos por um mundo que antes os excluía. Quando ocorre o envolvimento das sociedades e dos piratas temos caracterizada uma nova forma de pirataria – havendo até certa mistura entre dois tipos, numa forma de evolução de um para outro, do parasítico para o intrínseco, na seguinte definição. “Do ponto em que a predação é de fato ou de jure uma parte do funcionamento fiscal ou comercial de uma comunidade organizada, poderá ser classificado como “intrínseca”.

Retomemos o assunto da integração de sociedades com elementos piratas. Essa integração ocorrerá nas esferas sociais, econômicas e políticas. Este tipo de prática surge na medida em que o termo mercantilista reflete características dos Estados mercantilistas, uma aliança em que Estado e comércio buscam benefícios das suas atividades. Os interesses comerciais são alinhados na busca de poder e riquezas à custa da perda de outras nações. O uso dessa ferramenta levantará questionamentos quanto à identidade dessa sociedade, pois o uso de mercenários para combater inimigos se estenderá de forma a proteger o comércio da mesma ou simplesmente para estabelecer uma característica imperialista – a imposição, pela força, de suas condições.

No julgamento dessa classificação de defesa de interesses comerciais ou imposição imperialista deve-se pensar o uso da violência como sendo maior que a necessária para o êxito comercial. A violência se torna característica de uma ocupação permanente. Uma terceira versão de pirataria, com diferente origem, é denominada episódica. A própria designação do termo explicita que a origem ocorre em episódios, podendo ser estes do tipo político ou econômico. O surgimento de maior grau de pirataria teria como causa o enfraquecimento de um poder político, em escala regional ou local, devido à tendência de alguns indivíduos ou comunidades de recorrerem à pirataria. Outro caso deste tipo de pirataria episódica ocorre na

interrupção ou distorção dos padrões normais de troca, “a interrupção do comércio levaria navios e homens à inatividade, incentivando-os a buscar alternativas de sobrevivência – como a pirataria, por exemplo. Quando estes padrões de troca são restabelecidos, a causa de origem desse tipo de pirataria desaparece, e para que a pirataria desapareça também seria necessário que aquelas pessoas que aderiram à pirataria recuperem seus antigos postos no mercado. Um período histórico importante, já citado anteriormente, mas que merece um destaque para esse tema da pirataria, é o da Segunda Expansão Comercial Européia, pois é quando a historiografia passa a receber maior atenção, justamente pelo crescimento do comércio e da interferência da pirataria neste movimento – e também da importância de se registrar um momento em que se acreditava que o progresso da civilização havia encontrado um caminho para estender a influência européia pela via comercial. É um período marcado pelos combates do comercialismo europeu contra as piratarias indígenas (ou todas aquelas que não pertencessem à Europa e aos EUA).

É neste período que florescem algumas tentativas e idéias sobre legislações dos mares, na tentativa de estabelecer ordem e combater a pirataria. A tentativa de estabelecer uma ordem legal, um poder de policiar os mares e aplicar justiça, enfrenta um grande obstáculo, a transposição dos limites nacionais de códigos e leis. Essa tentativa de não tratar a pirataria como um problema nacional visa justamente uma visão mais abrangente da situação, pois o combate apenas àqueles crimes próximos do litoral representaria uma pequena fração da pirataria, já que esta em maior parte ocorre em águas internacionais, longe das costas dos Estados nacionais.

A pirataria levanta a questão de que tipo de poder e ordem podem ser exercidos nos mares, uma área não habitada por sociedades humanas e, portanto, não marcada por unidades políticas. Os mares caem de fato no domínio internacional; que se estabelece entre nações. Mas instituições judiciais pertencem a comunidades em terra; conseqüentemente, falta-lhes autoridade legal para julgar crimes ocorridos nos mares. Essa aplicação (da lei internacional) é limitada por numerosos obstáculos, como o fato de que requiere cooperação voluntária de Estados que na prática recusam a se submeter à lei internacional (por exemplo, dos que descumprem as leis de guerra) porque eles percebem-na como um infringimento de sua soberania nacional. Mesmo em águas internacionais alguns tratados e códigos deram atenção

à pirataria, especialmente porque foi nesta época que os Estados europeus começaram a autorizar e regulamentar ataques nos mares na forma de guerras privadas (*privateer wars*).

Desde a antiguidade, sempre existiu um consenso de que a pirataria deveria ser considerada “**Hostis humani generis**” e sua investida um ataque às leis internacionais. Mas essa opinião geral não foi concretizada como uma ferramenta da lei; uma adequada ‘lei das nações’ nunca existiu. A humanidade não é portadora da lei – somente os Estados são – e não há tribunal internacional de uma entidade supranacional com poder coercivo a seu dispor para julgar seus Ofensores. Alguns juristas da época defendiam posições da diplomacia, pois esta, como ferramenta, não tinha poder algum devido às políticas adotadas pelos Estados neste movimento de expansão comercial dos europeus em direção a outros mercados. Alguns acreditavam que, independente dos conflitos entre nações, o comércio deveria ser um canal livre, de longa distância e sem interferência dos conflitos. Uma questão utópica pelo fato de que as nações não são legisladas por uma autoridade única. Mesmo assim houve tentativas nessa linha, a exemplo do período de hegemonia holandesa, onde o comércio permaneceu aberto e livre, salvo alguns territórios de interesse holandês em que se estabeleceu comércio monopolista.

Este controle dos mares de certa forma demanda uma aceitação maior de países ou de um poderio militar grande, como no caso da potência hegemônica holandesa da época, posteriormente ocupada, no século XIX, pela Inglaterra e EUA, que possuíam grandes frotas. Mesmo nesse caso o declínio de uma potência ou o surgimento de novos conflitos impossibilitou manter esse controle, pois novas forças contestariam a nação em declínio ou, no caso de novos conflitos, não haveria condições de se manter patrulhamento em rotas mais distantes, dando oportunidade ao aparecimento de elementos piratas.

No que diz respeito à legitimidade, do poder de tratar quem é pirata ou não, existe um conto chamado O Pirata e o Imperador (**The Pirate and the Emperor, por St. Augustine**) relatando a captura de um pirata por Alexandre da Macedônia, onde este último pergunta “Como ousas molestar os mares?”, e o primeiro responde, “Como ousas molestar o mundo?”. Uma questão de poder, poder este que pode determinar para uma nação ou até mesmo um conjunto de países sob o poder hegemônico, quem é pirata ou não. Se por um lado os Estados utilizam atividades relacionadas à pirataria na forma de corsários, convém a eles determinar

quem de fato tem reconhecimento ou atua na ilegalidade. Outro fator relacionado ao poder e legitimidade, citado nesta época de expansão comercial, é sobre o fator político e sua influência como resultado de decisões políticas dos Estados dominantes na época sobre o controle dos mares e o comércio. Pois é a consequência destas decisões, juntamente com o comércio, que vão gerar as condições necessárias para o surgimento da pirataria.

Alguns exemplos foram às políticas dos países da Península Ibérica -Portugal e Espanha – de estabelecer monopólio, posteriormente seguidos por Grã-Bretanha e França, a tentativa dos holandeses de deixarem os mares livres e abertos à circulação de mercadorias, ou de eliminar os europeus que resistiam ao controle ou rivais no comércio. Uma frase que exprime muito bem esse tipo de pensamento é: **“O prêmio é econômico, mas, como fenômeno histórico, a dinâmica criada é política”**. Citando novamente a relação do comércio e da expansão europeia no século XVI, a visão que se tem entre o comércio e o uso da força é a de que as duas são de certa forma incompatíveis. Na verdade, nesse período o uso da força pelos Estados era de certa forma necessário, justamente pelas características dos mesmos, na busca por novas rotas de comércio e novos mercados, da necessidade de defesa em longas viagens ou em negociações que requeriam força ou a ameaça de se usar a força. Esses dois elementos presentes apresentam uma divisão fina entre ilegalidade e legalidade, notando que a forma predatória e agressiva do comércio, de guerra e comércio, apresenta as características de pirataria.

O comércio armado nesse período, séculos XVI e XVII, foi tão importante quanto o comércio do tipo pacífico. Ambos provocaram conflitos, assim como contato (choque) entre culturas. Essa expansão do comércio de tipo agressivo nos mares deve-se ao encontro de diferentes Estados mercantes, alguns em processo de formação e expansão e outros em processo de perda da sua dinâmica e influência. Para exemplificar este tipo de conflito durante o século XVI, o comércio entre Portugal e Índia era feito de forma que Portugal utilizava de agressividade via imposição naval para estabelecer-se com características monopolísticas, confrontando os comerciantes ao longo dos mares indianos, principalmente os locais que resistiam a este movimento português, acusando-os de praticar pirataria. Surge novamente a questão do poder decisivo de quem teria legitimidade ou não. Cresce o poder do Estado e o Estado em si, que ganha maior organização e controle, principalmente no comércio. Assim os

piratas acabaram por não participar da dinâmica de formação destes Estados, não eram mais elementos úteis.

Com a participação do Estado cresciam as forças navais, não sendo necessário incorporar elementos de risco como piratas. Piratas são agora condenados a permanecerem piratas, ao invés de evoluir em direção à criação de um estado marítimo. “Se isso foi chamado de pirataria, foi também um aspecto de dinâmica política dessa parte do mundo.”, Junto com este movimento de exclusão da pirataria na dinâmica da criação dos Estados, a literatura da época, influenciada por esse movimento de exclusão, passa a tratar da pirataria de forma mais severa. Ela é descrita como uma praga social da época. “O pirata destrói todo governo e toda ordem, por quebrar todos aqueles nós e laços que unem pessoas em uma sociedade civil sob qualquer governo. O pirata é bárbaro e anti-social, e por isso deve ser destruído.” Este movimento literário coincide propositalmente com a nova política comercial, que buscava apoio na opinião pública, principalmente contra os piratas ingleses e franceses. Essa nova política comercial era sustentada nas economias agrícolas, a cultura de produtos agrícolas mais comercializados.

As ilhas, anteriormente centros cosmopolitas freqüentados por piratas, se transformam em colônias agrícolas de exportação ligadas à metrópole. O papel do Estado faz com que ele assuma o controle do comércio de longa distância das commodities agrícolas, que eram produzidas e comercializadas. Os comerciantes passam a deixar as armas e a aceitar que o Estado cuide da proteção do seu comércio em troca de taxaço e regulacão. Os mercantes das colônias utilizavam de sua influência para que se excluíssem estrangeiros no comércio entre colônia e metrópole – visavam aí reter poder de monopólio. A repressão da pirataria passa a assumir uma forma mais eficiente, atingindo uma esfera maior. Na medida em que o Estado atraía os mercantes para sua órbita, oferecendo maior lucro e segurança no comércio do que sem sua participação, ele pode formar blocos políticos maiores, hostis aos piratas e a favor de sua repressão.



Figura 2 – Piratas, século XVII (fonte: O Processo Civilizador; Elias Norbert).

1.2. CARACTERIZAÇÕES DOS PIRATAS

1.2.1. *Freebooters*

Uma modalidade da pirataria, que ocorre de acordo com as variações de bibliografia e referências históricas, é denominada “freebooter”. Os “freebooters” seriam piratas dispostos a explorar novas fontes de mercadoria, como a troca com indígenas (de produtos manufaturados por produtos exóticos) ou a apropriação dos seus bens pelo uso da força. Essa empreitada era somente possível através de suborno (ou cooptação) de um piloto que conhecia a rota destas mercadorias.

Dessa forma, até se tornou uma prática de exploração, criando muitas vezes rotas contínuas de troca entre o velho e o novo mundo, como a costa do Brasil e África por volta de 1500. Junto com piratas, exploradores e comerciantes fizeram com que estas rotas de comércio virassem conexões marítimas dos novos impérios mercantes. As maneiras com que eram adquiridos esses produtos exóticos (como dito, por base de troca ou no uso da força) dependiam das circunstâncias, como por exemplo, se havia um contato freqüente com a fonte, se o local de comércio era próximo de uma base ou refúgio, se seria no fim ou começo de uma viagem.

1.2.2. Corsários (*Privateers*)

O termo “*privateering*” se aplica principalmente à relação do uso privado de embarcações licenciadas (navios de guerra) por um Estado arranjado de forma intencional a pilhar/capturar propriedade inimiga em alto mar. O termo “corsair” é a versão francesa de “*privateer*”, pois justamente estas eram as principais potências que se utilizavam desse método durante o século XVIII. Junto com a onda de utilização do Estado de “*privateers*”, com características semelhantes, há a presença de mercantes armados (Armed Merchantmen), que seriam navios primariamente voltados ao comércio, mas com um contingente armado para tirar proveito de situações que poderiam gerar “prêmios”, como por exemplo, uma viagem que rendesse pouco lucro no comércio e a oportunidade de se pilhar uma carga. O seu objetivo principal era o de gerar lucro (corsários e mercantes armados) para os indivíduos envolvidos na empreitada; seus meios são geralmente violentos, envolvendo a apropriação forçada de navios e propriedade estrangeira; e sua legitimação incontestável, pois os atos de guerra marítima particulares eram sancionados formalmente pelo Estado.

O que o autor sugere é que a diferença entre a pirataria “comum” e a dos corsários é pequena, ocorrendo de diferente, no caso dos corsários, uma ligação deles com a marinha de um Estado e sua autoridade (que dá legitimidade, por assim dizer, às ações), mas que suas ações são limitadas aos períodos de guerra e somente contra a carga de seus inimigos. Corsários inevitavelmente carregam a marca corruptiva da pirataria apesar de sua potencial utilidade para o Estado em uma Era em que a destruição do comércio inimigo foi considerada de alta prioridade estratégica.

1.3. A PIRATARIA CONTRA O MERCANTILISMO

Sob a luz de uma definição mais ampla, que não apresenta peculiaridades sobre os tipos e contexto da pirataria: **“Uma definição abrangente (da pirataria) que emerge de relatos históricos é essencialmente a captura indiscriminada de propriedade (ou pessoas) com violência, nos mares ou através dele.”** É uma análise de perspectiva econômica da predação como resultado da pirataria, tendo em vista a importância do impulso privado relativo à atividade, não somente por parte dos piratas que ganham a vida dessa forma, mas também a participação de comerciantes – e de oficiais de diferentes níveis de autoridade, que

ignoram ou encobrem as atividades piratas para terem um retorno material, uma atividade lucrativa. Uma mistura às vezes de sedução, desconfiança e violência. O papel do Estado, no tocante ao comércio e repressão da pirataria, é essencial, pois a maior repressão da pirataria atinge, por sua vez, de forma positiva o comércio, e vice-versa, pois a pirataria afeta as taxas esperadas de retorno e também os custos das transações das mercadorias.

A significância econômica da predação na história se estende além da transferência de commodities ou destruição de embarcações que eram ocasionadas. Inclui também as implicações na redução de ativos comerciáveis que resulta das atividades predatórias. Para motivos analíticos as perdas podem ser consideradas imediatas.

Estas perdas representam perdas imediatas de capital, na forma de carga, navios e equipamentos, e também perda de trabalho, com diminuição da tripulação. Analisando de forma mais minuciosa, poderão se levantar ainda mais perdas, pois a transação envolvendo o ato pirata, na disputa de mercadorias entre o atacante e vítima, utiliza de recursos que poderiam ser aplicados de diferente forma, como no caso do atacante. Ele poderia ser empregado nas embarcações e tripulações de forma a acrescentar mais mercadorias e serviços ao mercado formal. Quanto à parte da vítima, os custos de proteção, seguros, taxas pagas por defesa, ou compra de armas e recrutamento de tripulação, entre outros tipos de custos, poderiam ser usados de forma a incrementar os investimentos e a produção.

Analisando o mercado por um único produto, a pirataria geraria menos disponibilidade deste único produto no mercado, levando produtor e consumidor de um mercado normal a sofrerem perda. Mesmo que seja colocado novamente o produto no mercado pelos piratas, o produtor já sofreu a perda, o que pode refletir na diminuição da produção e do comércio do produto em si. Uma redução no comércio tende a limitar a oportunidade para trocas, e dessa forma reduz o escopo da satisfação garantida sobre diversidade no consumo. Também limita a especialização na produção, na qual os avanços de produtividade dependem enormemente, direta ou indiretamente, no mundo pré-industrial. Visando reduzir essas perdas, duas formas são apontadas na redução da pirataria, uma a sua redução via maior eficiência de patrulhas navais pelo Estado encarregado, e outra, via redução nos custos de proteção – tendo como resultado, por exemplo, menos navios de guerra, mas dispostos nos mares de forma mais eficiente. No primeiro caso o benefício se estende aos

donos dos navios, aos mercantes e a tripulação; no segundo, a redução do custo de proteção faria com que este montante salvo pudesse ser aplicado em investimentos e na expansão do comércio, individualmente, mas também como um grupo, na busca por maior lucro.

Esse menor custo de proteção faz com que os comerciantes beneficiados tenham uma vantagem competitiva sobre aqueles de países com maior custo. Nessa análise, custos de proteção são centrais para o processo de acumulação de capital e diferenciado crescimento econômico, e os custos de proteção para o setor mercantil, quando grande parte do comércio for marítimo e vulnerável, são significativamente afetados pela intensidade da predação marítima.

2. DIREITO MARÍTIMO E O IMPACTO DA PIRATARIA NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

2.1. VISÃO INTERNACIONAL

Desde o século XIX ocorreu um aumento no comércio internacional. Atualmente 90% dele são realizados por via marítima. Assim, observa-se que o comércio marítimo tornou-se fundamental para o crescimento e sustentação econômica dos Estados. Contudo, em virtude do crescimento do comércio marítimo, o aumento da pirataria transformou-se em uma grande ameaça ao comércio internacional. A pirataria marítima se tornou um meio bastante lucrativo devido às recompensas de resgates de tripulantes, navios e cargas. Desse modo, constata-se que, o potencial de se obter lucro por meio de seqüestros e exigindo-se em contrapartida financeira para a libertação de navios e tripulação atraiu a atenção de organizações criminosas que passaram a incentivar a pirataria que antes era de ação de pescadores armados.

Assim, tem-se desenvolvido grupos profissionalizados e organizados. Portanto, observa-se que, a pirataria não se trata de um crime de prática oportunista, mas sim de uma atividade estruturada, porquanto, sendo os ganhos obtidos reinvestindo em equipamentos modernos e armamentos que conferem maior poder aos piratas.

Por via de consequência, a pirataria acarreta uma série de prejuízos econômicos decorrente do pagamento de resgastes, danos aos navios e cargas, atrasos na entrega das cargas, aumento nas taxas de seguro marítimo e, custos das medidas para proteger os navios contra os ataques.

Conforme dados do CRS (**Congressional Research Service**) em 27/04/20, o custo anual de pirataria para a economia global varia entre \$ 7 e US\$ 12 bilhões. Com o aumento dos ataques piratas no Golfo de Aden, na Costa Leste da África e na região da indonésia , filipinas,estreito de malaca e mar da china, o custo do transporte de carga em águas internacionais pode subir em razão das despesas de combustível e o aumento do tempo de viagem para evitar a travessia nos pontos considerados perigosos. Assim, como podemos

observar os danos e prejuízos decorrentes da pirataria não repercutem apenas na esfera do direito internacional, mas também em importantes setores interligados ao comércio marítimo.

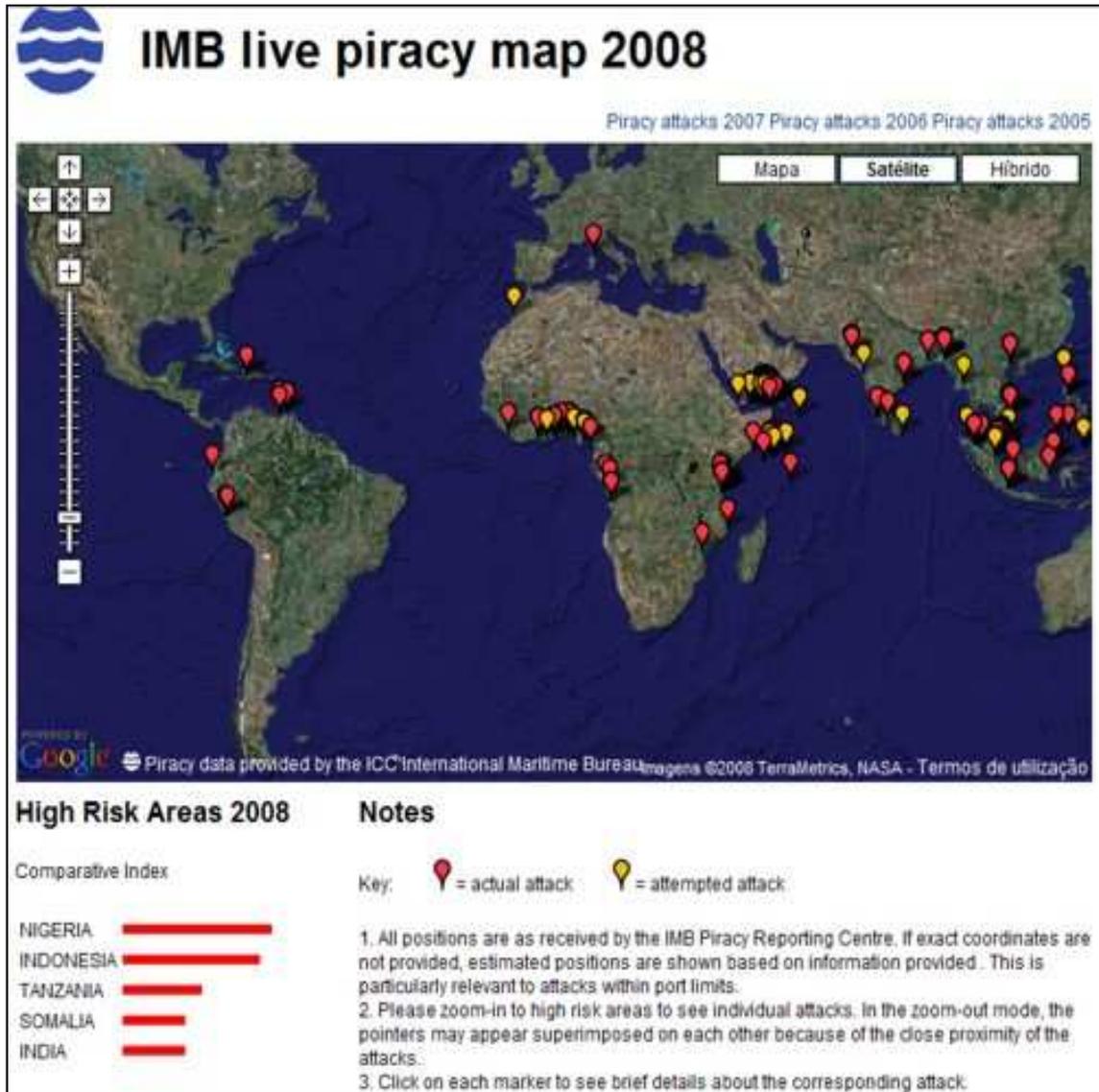


Figura 3 – Mapa da pirataria no mundo em 2008 (fonte: site da IBM).

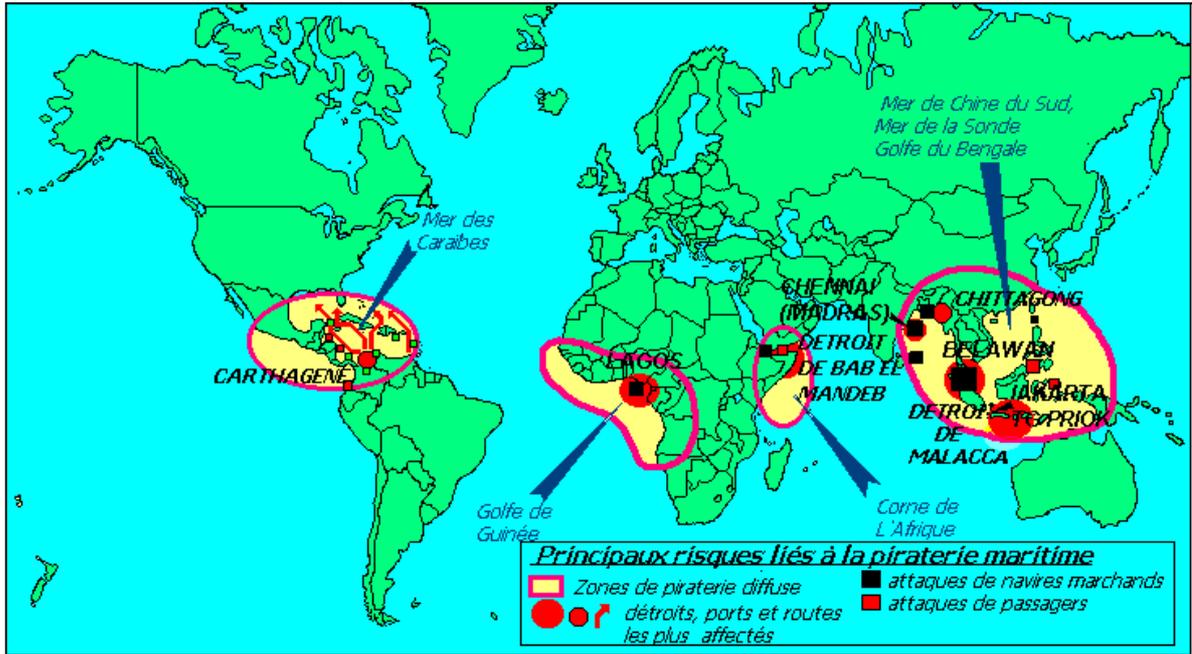


Figura 4 – Mapa da pirataria no mundo, 2010 (fonte: Wikipedia).



Figura 5 – Ataques no Golfo de Aden, 2010 (fonte: Wikipedia).

2.2. IMPACTOS DA PIRATARIA NO SEGURO MARÍTIMO: RISCO DE GUERRA VERSUS RISCO MARÍTIMO

O impacto no seguro de risco de guerra para atravessar o Canal de Suez, passou de US\$ 500, para o valor de US\$ 20 mil. Ou seja, um acréscimo no seguro de 4000%. As seguradoras podem exigir o pagamento de um adicional de “risco de guerra” para promover a cobertura enquanto a embarcação navega no Golfo de Aden.

Cumprе esclarecer que, a posição dos EUA quanto à cobertura dos seguros, é de que a cláusula de pirataria esta incluída como risco de guerra. A Inglaterra entende que é risco marítimo. No entanto, a tendência do mercado inglês, devido o grande número de ataque da pirataria, é ser excluído do risco marítimo, e voltar a ser incluído no risco de guerra.

No Brasil, o seguro marítimo abrange os riscos de guerra, impondo-se a existência de cláusula expressa no ajuste caso se pretenda afastá-los. Por outro lado, deve-se comentar sobre os denominados riscos sucessivos, eis que determinado risco, pode ser considerado *risco de guerra* ou simples *risco marítimo*. Aduz-se sucessivo o risco quando o mesmo resulta de uma série de acontecimentos, podendo parte de tais eventos serem caracterizados, se vistos isoladamente, como risco de guerra e parte como riscos marítimos.

Em relação ao pagamento de resgates deve-se notar que o seguro casco cobra de seus segurados um prêmio adicional de risco de guerra para prover cobertura enquanto o navio navega no Golfo de Aden. Deve-se observar na apólice do seguro se há previsão de reembolso para o pagamento de resgates. O prêmio é proporcional ao valor do casco do navio e, sendo o navio muito velho ou pequeno, o valor do seguro pode ser insuficiente para fazer frente ao resgate.

Também é interessante notar que o pagamento de resgate pode ser configurado como uma despesa extraordinária de avaria grossa para proteger os interesses na aventura marítima (carga, navio e frete). Desta forma é possível que estes custos venham repercutir para afretadores ou embarcadores, podendo causar prejuízos em suas operações comerciais.

Uma complexa questão que se levanta é sobre a obrigação de se pagar aluguéis enquanto o navio acha-se seqüestrado nas mãos dos piratas. Em média o período de cativo é de 45 dias. Não se pode dizer a priori, se em tal período, os aluguéis são devidos, uma vez que a resposta irá depender do contrato in concreto. Todavia, deve-se ter em mente que de um lado o fretador sustentará que o navio está em todo o tempo sob as ordens do afretador e que o afretador alegará desvio do navio de sua programação.

Outro interessante impacto da pirataria nos contratos de afretamento e transporte diz respeito a obrigação do navio em navegar em águas onde atos de pirataria estão ocorrendo. Neste sentido deve-se notar a presença nos contratos de cláusulas de risco de guerra. Em geral estas cláusulas estipulam que o navio não é obrigado a navegar em áreas em que aparenta segundo um julgamento razoável do comandante do navio, que o navio está exposto a riscos de guerra, incluindo riscos de captura. Segundo o Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação) A situação atual apresenta mais de 800 marítimos reféns dos piratas, com resgates na faixa de 10 milhões de dólares por navio.

Por fim, conclui-se que, o custo advindo da pirataria traz um ônus à navegação, que certamente será repassado ao frete e ao custo final de mercadorias. Tais fatos vêm exigindo medidas concretas para acabar com a pirataria na costa da Somália, porquanto, além de colocarem vidas em risco e ameaçam o comércio internacional. Por derradeiro, verifica-se que, apesar das diversas ações de cooperação de âmbito internacional objetivando o combate à pirataria, estas não foram insuficientes para atacar a causa do problema. Isto porque, a falência do Estado Somali e os altos lucros das organizações criminosas que investem na pirataria marítima revelam que o problema encontra-se em terra.

3. ESTUDO DO CASO SOMÁLIA: UM PROBLEMA GLOBAL

3.1. GOLFO DE ADEN E OCEANO ÍNDICO: CASO SOMÁLIA

A pirataria na costa da Somália tem sido uma ameaça à marinha mercante internacional desde o início da guerra civil daquele país, na década de 1990. Desde 1998 há relatos deste tipo de atividade, reportado por diversas organizações internacionais, incluindo a Organização Marítima Internacional (IMO) e o Programa Alimentar Mundial que expressaram sua preocupação com o aumento nos atos de pirataria; a atividade contribuiu para um aumento nos custos do transporte marítimo, e impediram a entrega de remessas assistenciais de alimentos. Noventa por cento das remessas do Programa Alimentar Mundial são enviados pelo mar, e os navios passaram a precisar de escolta militar.

O estado caótico da Somália e a falta de um governo central, aliados à localização do país no Chifre da África, criaram as condições apropriadas para o crescimento da pirataria na região, no início da década de 1990, com a invasão de Mogadíscio. Com o colapso do governo central, barcos e navios pescando ilegalmente nas águas da Somália passaram a ser comuns. Os piratas estavam interessados, inicialmente, em assumir o controle das águas do país antes que empresários ou milicianos se envolvessem. Os atos de pirataria foram interrompidos temporariamente com a ascensão ao poder da União das Cortes Islâmicas, em 2006, quando a lei islâmica foi implantada nos país. As atividades de pirataria foram, no entanto, retomadas depois da invasão da Somália por tropas da Etiópia.

Alguns piratas são antigos pescadores, que argumentam que os navios estrangeiros estão ameaçando seu sustento pescando nas águas somalis. Após ver o lucro potencial que a atividade oferecia, já que os resgates costumam ser pagos, os chefes militares começaram a facilitar e até mesmo patrocinar estas atividades, dividindo os lucros com os próprios piratas. Na maioria dos seqüestros realizados as vítimas não são machucadas, para que o pagamento dos resgates sejam realizados. Pelo contrário, os seqüestradores tratam bem seus reféns, na esperança de receberem os resgates, a ponto de contratar empresas na costa da Somália que lhes cozinham pratos que agradem gostos mais "ocidentalizados", como espaguete, peixes grelhados e carnes assadas, e manter um fornecimento constante

de cigarros e bebidas alcoólicas das lojas no litoral. O Governo Federal de Transição fez alguns esforços para combater a pirataria permitindo ocasionalmente que navios estrangeiros entrem em território somali. No entanto, na maioria das vezes os navios estrangeiros que perseguiram piratas eram obrigados a interromper a perseguição sempre que os piratas entravam em águas territoriais somalis. O governo da Puntlândia fez algum progresso no combate à pirataria, evidente por algumas intervenções recentes.

Em junho de 2008, logo após o envio de uma carta do Governo Federal de Transição para o presidente do Conselho de Segurança das Nações Unidas pedindo por ajuda da comunidade internacional em seus esforços para lidar com os atos de pirataria e assaltos armados cometidos contra navios na costa da Somália, uma declaração foi aprovada por unanimidade autorizando as nações que fizerem acordos com o Governo Federal de Transição a entrar em águas territoriais somalis para lidar com os piratas. A medida, promulgada pela França, pelos Estados Unidos e pelo Panamá, tem duração de seis meses. A França, inicialmente, desejava que a resolução abrangesse outras regiões que sofram com problemas de pirataria, como a África Ocidental, porém enfrentou a oposição do Vietnã, da Líbia e, mais importante, da China, que tem poder de veto e desejava que esta autorização de violação de soberania fosse limitada à Somália.



Figura 6 – Mapa da Somália e divisões políticas (fonte: Wikipedia).

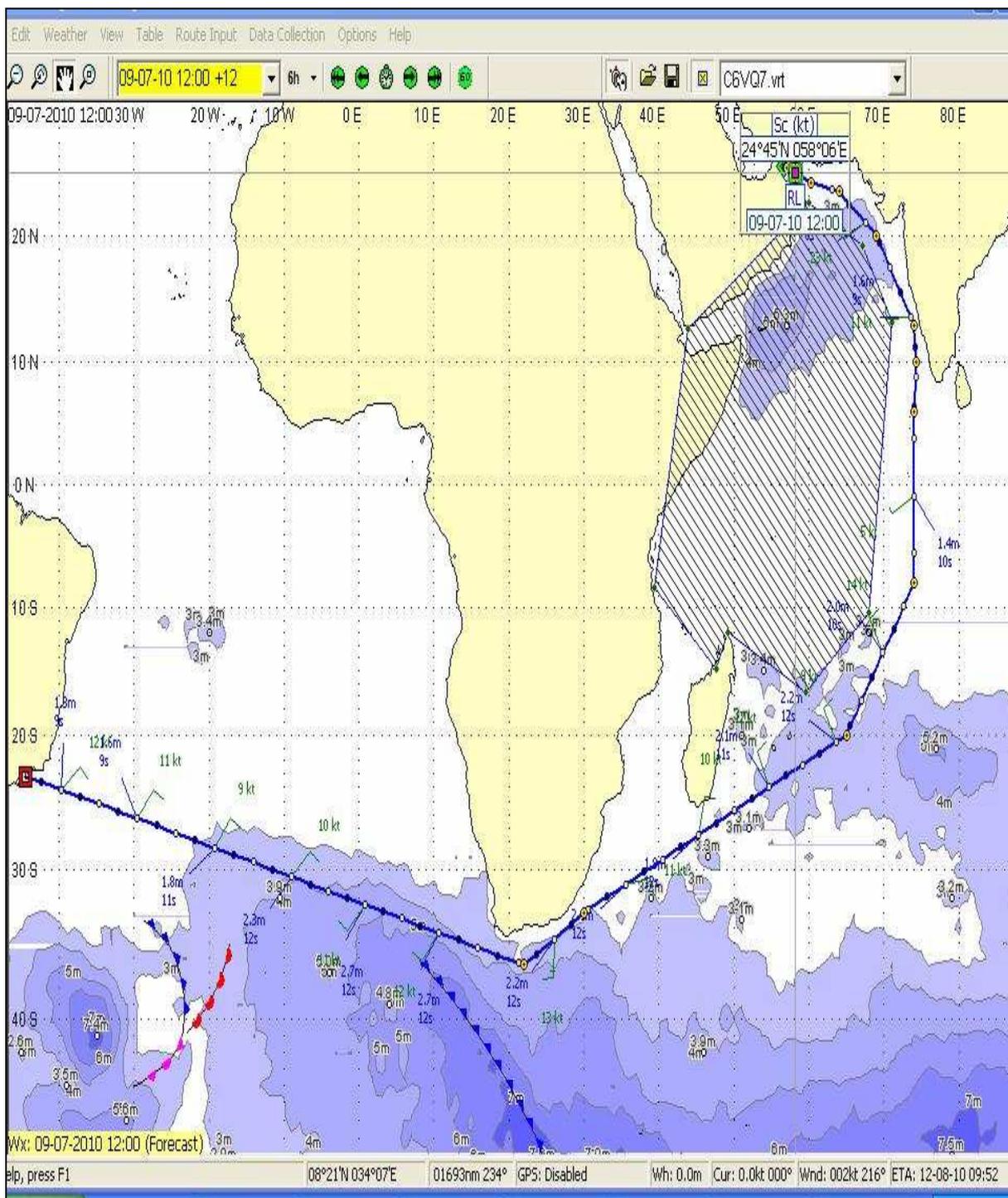


Figura 7 – Visão geral da área do Golfo de Aden: a área sombreada é de alto índice de pirataria (fonte: site de cálculo de derrotas da Transpetro S.A.).

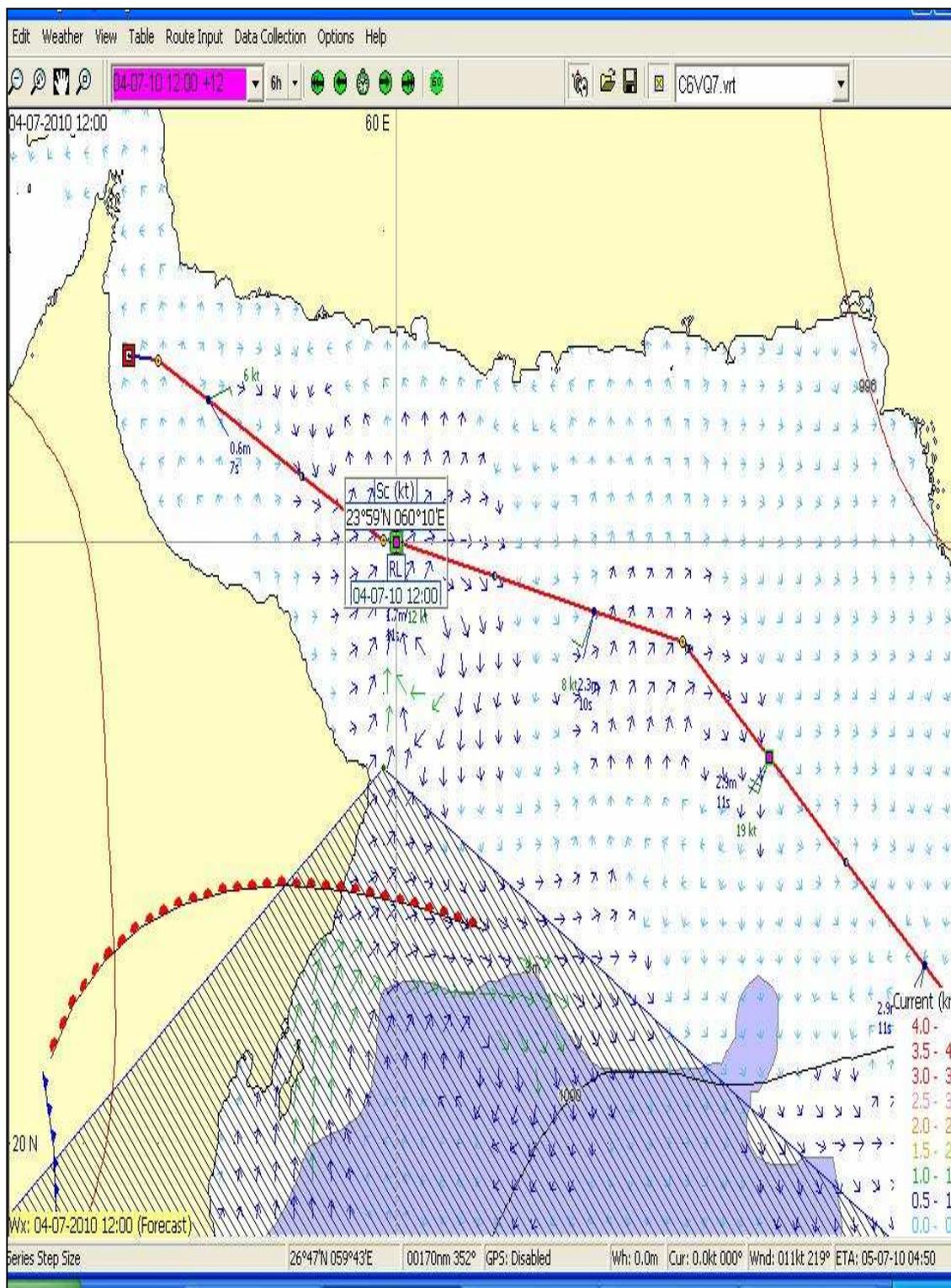


Figura 8 – Escala aumentada da área do Golfo de Aden (fonte: site de cálculo de derrotas da Transpetro S.A.).

3.1.1. Os piratas de Eyl

Sempre que surge a notícia de mais um sequestro de navio na Somália, surge também grande atividade no porto de Eyl, o local para onde são encaminhados a maioria dos navios

capturados por piratas somalis. Em Eyl existe muito dinheiro circulando e todos querem uma parte, os pagamentos pelos sequestros variam de 300 mil a 2 milhões de dolares. Mas este valor tem vindo a aumentar, e os piratas têm-se mostrado cada vez mais audazes e ambiciosos nas exigências.

Um observador de visita a Eyl, indicava que apesar do número de piratas envolvido num ataque ser reduzido, a indústria moderna da pirataria envolve muitos mais. O primeiro ataque é feito com lanchas rápidas, e envolve entre 7 a 10 piratas fortemente armados, utilizando armas automáticas e lança-foguetes. Uma vez tomado o controle do barco, o número de piratas pode subir para 50, existindo outro grupo de 50 piratas à espera na costa, para o caso de algo correr mal. A indústria da pirataria é neste momento o pilar da economia da região de Eyl que tornou-se numa cidade feita para piratas e para os seus reféns. Alguns restaurantes destinam-se apenas a alimentar as tripulações dos navios sequestrados. Neste ‘negócio’, onde se exigem elevados resgates, é importante que os reféns sejam bem alimentados e mantidos saudáveis. Recentemente, quando comandos da França libertaram dois marinheiros franceses, que tinham sido raptados por piratas somalis, o presidente Nicolas Sarkozy apenas autorizou a operação, quando se soube das intenções dos raptadores em levar os marinheiros para Eyl – seria muito perigoso tentar a libertação deles nesse local.

A cidade é um autêntico paraíso para os piratas e nada é feito para os impedir ou prender, sugerindo que alguém na administração local terá ligações com eles. Muitos deles são oriundos do **clã Majarteen**, ao qual pertence o atual presidente do governo federal de transição da Somália, Abdullahi Yusuf Ahmed.

Nem os navio que transportam ajuda humanitária escapam a esta onda de pirataria, aumentando ainda mais a desgraça entre o povo Somali. A zona costeira de Puntland encontra-se em franco crescimento. Estão a ser construídas casas de luxo e comprados carros de luxo. A pirataria rende em torno de 30 milhões de dolares por ano ,muito mais que o orçamento anual de Puntland, que é de 20 milhões de dólares.Estes proveitos têm servido aos piratas para adquirirem armamento mais sofisticado e barcos mais potentes. Isto significa que se nada for feito, eles vão continuar a pilhar os navios que atravessam uma das rotas comerciais mais concorridas do mundo, através do Golfo de Aden.

Num relatório publicado pela “Chatam House”, um Instituto independente de análise de questões internacionais, era mencionado que no caso dos transportes marítimos naquela zona, se o custo de segurança extraordinária se tornar proibitivo, ou se o perigo for demasiado, as companhias marítimas irão evitar os trajetos através do Golfo de Aden e seguirão rotas mais longas para a Europa e EUA, contornando o Cabo da Boa Esperança. Essa opção conduzirá a um acréscimo nas semanas de viagem e no consumo de combustível, os quais produzirão aumentos significativos no custo de transporte de bens por via marítima, observa-se que mais de 30% do crude oil mundial é transportado através do Golfo de Aden.

Apesar dos piratas não apresentarem atualmente meios para proceder ao seu sequestro, existem relatos de já terem sido efectuados disparos contra petroleiros. Isso significa que poderá ser apenas uma questão de tempo até que suceda um desastre ambiental de enormes proporções. Se na década passada, as rotas marítimas mais perigosas passavam em águas da Indonésia, agora, essas rotas localizam-se junto de África, devido aos atos de pirataria praticados a partir da Nigéria, Tanzânia e Somália. Esses atos, apenas durante o primeiro semestre de 2008, foram responsáveis pelo sequestro de 172 pessoas. A nível mundial, os atos de pirataria marítima reduziram de 234 ataques em 2003, para 114 ataques em 2008. Porém, no mesmo período, ao longo da costa africana, os ataques acabaram por subir de 49 para 64.



Figura 9 – Pirata moderno da Somália.(fonte site gcaptain)



Figura 10 – Facção somali de piratas.(fonte site gcaptain)

3.1.2. Raízes sociais dos problemas somalis

A raiz dos problemas na Somália está no fato de ser um país sem leis, sem possibilidade de se governar sozinho, cujas instituições nacionais estão falidas, enfraquecidas. A ausência de ordem nas terras somalis propiciou um ambiente que permite ausência de ordem no mar. À população encontra-se livre para praticar atos ilícitos impunemente, ainda que para alguns eles estejam protegendo os bens do país, a defesa apresentada por alguns piratas alegam que fazem, em realidade, o patrulhamento das águas da Somália.

A Organização das Nações Unidas e a União Européia podem enviar tropas marítimas para o local e ainda, estabelecer limites para instauração da jurisdição penal internacional, mas o problema só será resolvido com o fortalecimento da Somália como nação. Um Estado bem estruturado é aquele capaz de oferecer os serviços públicos básicos para sua população. Dentre tais serviços incluem-se atividades de cunho social, tais como saúde, educação e moradia pública, como também atividades de caráter securitário - defesa da integridade nacional e policiamento doméstico. Se esses serviços são adequadamente fornecidos pelo Estado, seus cidadãos tornam-se capazes de viver em sociedade de maneira satisfatória e coletivamente benéfica. E a solução para o problema da pirataria na costa da Somália perpassa pela busca desse nível de estruturação para o país.

Para deter a prática da pirataria, a IMO está elaborando um plano de ação que envolve a cooperação entre governos, empresários e tripulações. O Brasil participa ativamente dessa luta, pois mantém uma representação permanente junto àquela organização – a RPB/IMO, que também conta com a assessoria técnica de um oficial mercante brasileiro, como prevê convênio existente entre a Conttmaf e nosso Governo.



Figura 11 – logotipo IMO fonte: site da IMO.

4. DEFINIÇÕES LEGAIS E ESFORÇOS DA IMO NO COMBATE À PIRATARIA GLOBAL, CÓDIGO ISPS E AÇÕES DESENVOLVIDAS NO BRASIL

4.1. CONCEITO DE PIRATARIA MODERNA

O conceito de pirataria marítima apesar de ser aparentemente simples ainda é muito discutido (podemos dizer que a pirataria marítima nada mais é do que qualquer ação contra a lei que é feita no mar). Para entendermos melhor as ações dos piratas deveríamos encontrar uma definição mais exata sobre estas ações. Este assunto é tão importante que em 2006 a Casa dos Comuns do Reino Unido da comissão de transportes reportou que é importante que se ache alguma definição única para que se possam classificar os incidentes violentos que ocorrem nos mares porque tal classificação pode ser muito confusa.

Para melhor entendermos este fenômeno devemos nos conscientizar que para esta atividade possa acontecer existem alguns fatores específicos. Um ato de pirataria marítima sempre visa à obtenção única e exclusiva de dinheiro, existe uma fraqueza legal e jurisdicional no Estado, a geografia é favorável, normalmente o Estado está sofrendo com algum conflito ou alguma desordem, as leis não são executadas adequadamente, existe uma política do meio ambiente permissiva, aceitação cultural e existe uma recompensa para as pessoas que se arriscam.

A partir dessas características vários escritores deram a sua definição sobre este ato, como exemplo podemos citar duas definições encontrado no livro “**Contemporary piracy and maritime terrorism: The threat to international security**” de Martin N. Murphy, o primeiro é de um jurista britânico que diz “a pirataria é qualquer violência armada no mar que não é um ato legítimo de guerra” e a definição de J.L Anderson que caracteriza “a pirataria como um subconjunto da violenta depredação marítima que não é parte de uma guerra declarada ou reconhecida”.

Entre as varias definições de pirataria marítima existem as duas mais utilizadas, que apesar de ser as mais importantes e as melhores ainda apresentam uma importante divergência entre elas. A do IMB (International Maritime Bureau) que considera pirataria qualquer

tentativa de ataque realizada contra navios, independente se o navio esta dentro ou fora da jurisdição de um Estado e diz: “Um ato de abordagem ou de tentativa de abordar qualquer navio com a intenção de cometer roubo ou qualquer outro crime e com a intenção de usar a força na execução do ato”



Figura 12 – Pirataria moderna (fonte: jornal *New York Times*).

4.2. ESFORÇOS DA IMO NO COMBATE À PIRATARIA

A IMO estabelece que um ato de pirataria aconteça apenas fora da jurisdição de um Estado, e diz que as “Definições de pirataria consistem nos devidos atos: a) qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação cometido por fins privados pela tripulação ou passageiros de um navio privado ou uma aeronave privada, e diretamente no alto mar, contra outro navio ou aeronave ou contra pessoas ou propriedades a bordo de tal navio ou aeronave, contra um navio, aeronave, pessoas ou propriedades em algum lugar fora da jurisdição de qualquer Estado; (b) qualquer ato voluntário de participação na operação de um navio ou uma aeronave com o conhecimento dos fatos o tornando um navio pirata ou aeronave pirata; (c) qualquer ato de incitar ou intencionalmente facilitar o ato descrito nos subparágrafos (a) e (b).

Ela foi fundada em Genebra no ano de 1948 com o objetivo de fomentar e incentivar a cooperação entre os diversos Estados através de regulamentações e padrões que possam garantir a segurança marítima e a eficiência do transporte naval.

Para que esta agência consiga atingir o seu objetivo ela conta com a participação de 167 países, além de ser uma agência ligada a ONU. Um importante aspecto dessa agência é que todas as suas ações são tomadas através de um consenso entre os países membros, o que demonstra uma legitimidade e uma efetividade em suas ações. A IMO iniciou as atividades contra a pirataria em 1998 através de reuniões que foram feitas com alguns líderes de governo e algumas análises que tiveram como objetivo a promoção de acordos entre os governos para que eles possam desenvolver algumas ações contra a pirataria marítima. Esta iniciativa de promover a cooperação entre os Estados acabou causando diversos resultados. Os principais resultados dessa cooperação foram a criação de alguns acordos regionais, porém os mais importantes foram: A criação do RECAAP (**Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia**) que é um acordo entre 16 Estados asiáticos que está baseado em três pilares que são: Compartilhamento informações, Capacidade de Construção e Arranjos Cooperativos.

O Código de Conduta Djibuti foi criado visando reprimir as ações dos piratas que agem no Oceano Índico Ocidental, Golfo de Aden e no Mar Vermelho. Os objetivos desse acordo é facilitar a comunicação entre os Estados, melhorar as condições dos Estados para que eles estejam melhores preparados para deter as ações dos piratas, prender e processar os piratas, garantir uma consciência marítima nos Estados onde existe um grande número de piratas e melhorar a capacidade das guardas costeiras. Sabendo que a pirataria marítima é um problema que afeta todos os Estados do Sistema Internacional o IMO pretende realizar algumas ações para diminuir drasticamente a ação dos assaltantes. Para isso ela irá incentivar algumas ações na Somália através do Conselho de Segurança da ONU, o Escritório Político da ONU em relação à Somália, o Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas e o Grupo de Contato sobre a pirataria na Somália. As ações multilaterais que são promovidas pelo IMO são as mais apropriadas para combater a pirataria e se um dia esse problema for extinto com certeza será através das ações de diversos Estados que irão agir com o mesmo objetivo.

4.2.1.-Novas ações da IMO no Caso Somália

Efthimios Mitropoulos, secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO), reiterou ao primeiro-ministro do Governo Federal de Transição (GFT) da Somália que a organização está pronta para ajudar a Somália a reprimir a pirataria ao largo de sua costa e no Golfo de Aden. A afirmação foi feita na sequência de recente reunião na sede da IMO em Londres, com vários representantes do governo somali. Mitropoulos enfatizou a importância da aplicação efectiva do Código de Conduta relativo à repressão da pirataria e roubo armado contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Aden, que foi aprovada em Djibuti em Janeiro de 2009, principalmente para assegurar a cooperação entre os países signatários para a investigação, prisão e perseguição de piratas, a interdição e apreensão de navios suspeitos, o salvamento de navios, as pessoas e os bens sujeitos a atos de pirataria e assaltos à mão armada, e os comportamentos de operações conjuntas - tanto entre os Estados signatários como também com as armadas de países de fora da região. A Somália foi um dos países a assinar o código.

O governante pediu ajuda para deter os ataques das duas principais redes de pirataria (uma sediada na região central da Somália e outra em Puntland) através da criação de centros de partilha de informações sobre como funcionam os piratas e analisar o seu fluxo de dinheiro. Declarou a sua vontade de garantir que os piratas sejam julgados na Somália e afirmou que o país está a rever a sua legislação nacional, desejando receber assistência da IMO a este respeito. De acordo com a IMO, somente em 2010, os piratas abordaram 4.185 marítimos utilizando armas de fogo e até granadas. Desses, 1.090 foram feitos reféns e 516 foram utilizados como escudos humanos. Pelo menos 488 passaram por tortura física ou psicológica. Além disso, o prejuízo económico anual provocado pelos ataques varia entre sete e doze.



Figura 13 – Piratas “pescadores” (fonte: site *gcaptain*).

4.3. PLANO DE AÇÃO DE COMBATE À PIRATARIA IMO FEV/2011

O principal objetivo do Plano de Ação é: aumentar a pressão a nível político para garantir a libertação de todos os reféns detidos por piratas; rever e melhorar as diretrizes da OMI para a Administração e os trabalhadores marítimos e promover cumprimento das melhores práticas da indústria de gestão e os recomendados navios preventivos, evasivos e defensivos medidas devem seguir; promover maiores níveis de apoio e coordenação com as marinhas; promover a antipirataria de coordenação e cooperação entre procedimentos e entre Estados, regiões, organizações e empresas; ajudar os Estados a desenvolver a capacidade da pirataria infestada de regiões do mundo, e em outros lugares, para deter, interditar e levar à justiça aqueles que cometem atos de pirataria e armados roubo contra navios, e prestar assistência para aqueles atacados ou seqüestrados por piratas e para suas famílias. Na execução do Plano de Ação, a OMI e a comunidade marítima internacional procurar:

- Envolver a nível político (inclusive no Conselho de Segurança da ONU) para trazer uma solução para o problema da Somália e facilitar e agilizar a liberação de reféns. Chamando a atenção do mundo para a situação inaceitável de vítimas inocentes de piratas - marítimos, nos principais - e, ao fazê-lo, criar uma dinâmica em todo o mundo que acabaria por levar à sua libertação;

- Reforçar a proteção de pessoas e barcos que navegam em áreas infestadas por pirataria, regularmente revisando e promulgando as diretrizes da OMI para a Administração e os Serviços Marítimos e que faz a indústria desenvolver orientação de melhores práticas de gestão amplamente disponíveis; permitindo comandantes dos navios e oficiais para acessar qualquer proteção naval disponível; incitando à observância de medidas preventivas recomendadas, evasivas e medidas defensivas, bem como promover níveis ainda maiores de apoio das marinhas;
- Promover a cooperação entre e entre os Estados, regiões e organizações para reduzir o risco de ataques em navios através do compartilhamento de informações, a coordenação de esforços militares e civis, e desenvolvimento e implementação de iniciativas regionais, como o Código de Conduta Djibuti;
- Ajudar a construir a capacidade dos Estados, na pirataria infestada de regiões do mundo e em outros lugares, para deter, interditar e levar à justiça aqueles que cometem atos de pirataria e assalto à mão armada contra navios, aumentando assim a aplicação da lei marítima e a segurança e proteção da vida no mar. E, ao mesmo tempo fazê-lo, ajudar a combater as causas profundas da pirataria através da prestação de assistência aos Estados para o desenvolvimento de suas capacidades marítimas e a proteção dos seus recursos marítimos. E, no caso de Somália, contribuir, de qualquer maneira possível (inclusive através do potencial desenvolvimento de uma força de monitorização costeira) para a estabilidade do país, que em devido tempo naturalmente, terá também um impacto benéfico sobre a segurança e estabilidade, e
- Trabalhar com todos os envolvidos na prestação de cuidados sociais e de apoio humanitário para garantir que eles podem entregar seus serviços de forma expedita aos atacados ou seqüestrados por piratas e as suas famílias. A fim de atingir os objetivos do Plano de Ação, em 2011:
 1. IMO continuará a promover a supressão da pirataria e assaltos à mão armada contra navios em estreita cooperação com a Sede das Nações Unidas, Organização das Nações Unidas Escritório contra Drogas e Crime (UNODC), o Escritório das Nações Unidas de Assuntos Jurídicos, Divisão de Assuntos do Oceano e do Direito do Mar

(ONU DOALOS / OLA), Estados Unidos Nações Departamento de Assuntos Políticos, cargo político para a Somália (UNPOS / DPA), o Programa Alimentar Mundial (PAM), Africano (UA), o Grupo de Contacto sobre a Pirataria off Costa da Somália (PCS CG), União Européia (UE), a Cooperação Regional Acordo sobre o combate à pirataria e assaltos à mão armada contra navios na Ásia - Compartilhamento de informações Centre (ReCAAP-ISC), a Força Marítima Combinada (CMF), a União Européia Naval Force (EUNAVFOR), a Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) e os Estados-Membros da Organização;

2. Em estreita cooperação com UNPOS / DPA, o UNODC, a Interpol e outros, OMI continuar a apoiar o "Processo de Kampala", a fim de prestar assistência à Governo Federal de Transição da Somália e as autoridades regionais para desenvolver sector marítimo do país e para cumprir as obrigações internacionais, incluindo possíveis desenvolvimento de uma Força de Monitoramento Costeiro;
3. De acordo com o desenvolvimento de uma Rede Integrada de função da Guarda Costeira para Oeste e Central dos estados africanos, IMO, trabalhando em estreita cooperação com a Organização Marítima da África Ocidental e Central, o UNODC, a Alimentação e Agricultura Organização das Nações Unidas (FAO), o Conselho de Segurança das Nações Unidas Contra o Terrorismo Comitê Executivo de Direção (ONU CTED), a UA, a UE, Interpol, a Africa Partnership Station, do Atlântico Norte Coast Guards Fórum, o Chefes das marinhas européias, os Estados-membros da IMO e da indústria vai implementar um programa de múltiplas agências, reuniões regionais para desenvolver o oeste e central Africano Estados 'capacidades para desempenhar funções de guarda costeira, incluindo o direito marítimo fiscalização e repressão da pirataria e assaltos à mão armada contra navios, particularmente no Golfo da Guiné;
4. Através da implementação do Código de Conduta Djibuti e em cooperação com o Código dos Estados signatários Djibuti, IMO prosseguirá o estabelecimento de um regionais rede de compartilhamento de informações através de uma rede de Pontos Focais Nacionais (PFN) em todos os Estados signatários Código Djibuti, reportando-se uns aos outros através do acordo Compartilhamento de informações Centros Sana'a, Mombasa e Dar Es Salaam para ser encomendado em 2011;

5. Em cooperação com a UE e o Governo de Djibuti, IMO prosseguirá o desenvolvimento da Regional de Formação Djibuti Centre (DRTC);
6. Em estreita cooperação com a UNODC, DOALOS UN / OLA e Grupo de Trabalho CGPCS 2, IMO irá ajudar na revisão da legislação nacional em vigor no Código de Djibuti Conduta Estados signatários e outros Estados-Membros da IMO para assegurar o desenvolvimento robusta de marcos legais para a supressão da pirataria;
7. Através da Assembléia da OMI, a Segurança Marítima, Comitês Legais e Facilitação e as técnicas diversas Sub-Comissões de Organização, IMO continuará a promover os esforços dos Estados-Membros, do Grupo de Indústria e das CGPCS para desenvolver e aumentar a orientação sobre a prevenção e repressão de atos de pirataria e assalto à mão armada contra navios; melhores práticas em formação; pirataria pós-atendimento dos marítimos; investigação de infrações e outras questões conexas;
8. IMO vai continuar a melhorar o padrão e disponibilidade de informações sobre pirataria incidentes via Sistema Integrado de Informação da Organização Global de transporte ([Http://gisis.imo.org](http://gisis.imo.org)) e fornecer informações relacionadas com a pirataria abrangente sobre a IMO web site, incluindo informações sobre os esforços anteriores e atuais IMO para combater pirataria;
9. IMO continuará a ajudar a capacidade de construir, nomeadamente através da entrega de conferências, seminários, workshops e cursos de formação, para ajudar os Estados e marítimos participação enérgica e eficazmente no esforço contra a pirataria
10. IMO procurará melhorar a consciência pública sobre a questão da pirataria por meio de captação programas, mídia, redes sociais e no desenvolvimento de materiais promocionais

4.4. O ISPS CODE NO COMBATE AO TERRORISMO MARÍTIMO

Devido aos atentados ao World Trade Center, em Nova Iorque, no dia 11 de setembro de 2001, a preocupação mundial voltou-se para a proteção contra atos terroristas. No ano seguinte, durante conferência diplomática sobre segurança, a Organização Marítima Internacional instituiu uma série de medidas de segurança, denominada ISPS Code (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações Portuárias), a ser implementado pelos 162 países que a compõe, incluído o Brasil que é um de seus signatários.

A Conferência Diplomática sobre Segurança Marítima realizada em Londres em dezembro de 2002 adotou novas disposições na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e esse Código com vistas a intensificar a proteção marítima. O ISPS code veio para garantir a proteção dos países contra o terrorismo e uma possível interligação de piratas e terroristas, o Brasil como signatário através de seu governo criou o plano nacional de segurança portuária, visando ataques terroristas aos navios e plataformas de petróleo em nossas águas e portos, principalmente aos de bandeira estrangeira.

Atualmente a preocupação do Estado brasileiro é imensa devido a grande movimentação que ocorrerá nos países nos próximos anos com, o encontro mundial para juventude, a copa do mundo de 2014 e as olimpíadas de 2016, esses eventos são um grande alvo para possíveis ataques terroristas, pois delegações de todo mundo estarão em território brasileiro, além disso a importância do isps code visa também a segurança dos aeroportos e portos marítimos, pois são caminhos de entrada no país e a pirataria pode ser uma possível desculpa para realização de ataques a essas delegações.

4.5. DIFERENÇAS ENTRE PIRATARIA, TERRORISMO E TERRORISMO MARÍTIMO.

Define-se o terrorismo pelo "BLACK'S LAW DICTIONARY": **"The use of violence to intimidate or cause panic, especially as a means of affecting political conducts"**. Tradução: O uso da violência para intimidar ou causar pânico, especialmente como um meio de afetar uma conduta política. Portanto, diferentemente da pirataria, crime violento cometido para fins pessoais, que visa o lucro, o terrorismo possui clara característica da modalidade política, isto é, para fins políticos, visando intimidar uma determinada conduta política, através da insegurança, buscando seja esta modificada radicalmente. Os fins do terrorismo são

mais “coletivos” do que os da pirataria, enquanto nesta trata-se de banditismo organizado e qualificado, naquele há finalidades ideológicas políticas em jogo, em que, o ato de violência terrorista procura impactar fortemente chamando a atenção da coletividade para a sua determinada causa, que considera a unicamente justa.

O exemplo já clássico da atualidade é o ataque às Torres Gêmeas de Nova York ocorridas em 11 de setembro de 2001. Os propósitos da Rede Terrorista Al Qaeda buscaram de forma “espetacular” chamar a atenção da comunidade internacional para os “desmandos” da política externa norte americana para com os países árabes. Não havia como em regra não há finalidade lucrativa nos ataques terroristas, mas sim intimidatória com o forte propósito político de interferir em determinada forma de condução política. Outra modalidade seria o terrorismo marítimo que simplesmente se define pela realização de atos e atividades terroristas dentro do ambiente marítimo, utilizando navios ou contra navios ou plataformas fixas no mar ou no porto, ou contra qualquer um dos seus passageiros ou pessoal, contra as instalações costeiras ou assentamentos, incluindo “resorts” turísticos, áreas portuárias e cidades portuárias ou cidades.

Destarte, a diferença nuclear entre ambos os institutos criminais sob comento reside no fato de que a pirataria é banditismo violento, organizado e qualificado que visa o lucro, enquanto o terrorismo é grupo político violento que visa intimidar políticas governamentais com as suas ações.



Figura 14 – Homens Bomba (fonte: blog dos mafiosos).



Figura 15 – Torres Gêmeas, set. 2011 (fonte: jornal *New York Times*).



Figura 16 – Torres Gêmeas, set. 2011 (fonte: jornal *New York Times*).

4.6. AÇÕES DE PIRATARIA NO BRASIL

A maioria das pessoas acha que o Brasil está livre da pirataria marítima ou que este fenômeno não acontece em nosso país, porém a realidade é muito diferente dentro do Brasil. Devemos nos lembrar que o Brasil tem aproximadamente 7.367 quilômetros de linha costeira, sendo uma das maiores costas do mundo, o que é bom para o desenvolvimento econômico do país, porém tal característica pode ser extremamente desfavorável no âmbito da segurança interna e na organização portuária. Vale salientar que segundo a Interpol o Brasil é o terceiro país que mais favorece o crescimento e o desenvolvimento do crime organizado e é considerado um dos maiores e melhores lugares para a exportação de drogas, como a cocaína, para a Europa e Estados Unidos, isso acontece porque no Brasil existe um grande problema de segurança portuária e corrupção governamental o que criou um ambiente propício para as ações dos piratas, que foram muito constantes nos anos 90.

Em 1995 ocorreram 17 ataques segundo a Internacional Maritime Organization, neste mesmo ano devido ao alto índice de ataques e a demonstração de fragilidade da segurança interna foi decretado uma Comissão Nacional Pública da Segurança nos portos, terminais e vias marinhas, tal Comissão tinha o objetivo de obter diversas informações sobre as ações ilegais que estava acontecendo nas águas territoriais do Brasil e realizar algumas manobras de patrulhamento visando o desaparecimento da pirataria marítima. Tal comissão não obteve muito resultado e o porto de Santos e do Rio de Janeiro ainda são considerados dois portos perigosos, principalmente o porto de Santos que em 2001 teve um aumento nos índices de ataques aos navios que carregam contêineres. Esta atividade também acontece em diversos rios do Brasil, por exemplo, no rio Marajó, no estado do Pará foram contabilizados em média 65 assaltos por mês em 2008 quando não existia nenhum tipo de embarcação para realizar a segurança, com algumas lanchas improvisadas este número caiu para 30 assaltos por mês.

Apesar de acontecer alguns esforços para minimizar o número de ataques, é difícil de pensar que o Brasil irá reduzir o número de ataques sofridos de uma maneira drástica utilizando apenas algumas lanchas. Na verdade para que esta atividade seja combatida é necessário que o Brasil se engaje em um organismo multilateral que seja específico para o combate da pirataria marítima, apenas dessa forma nós poderemos elaborar uma ação específica e eficiente para combater a pirataria marítima.



Figura 17 – Área de grande incidência de pirataria no Brasil (fonte: Ministério dos Transportes).



Figura 18 – Portos do Brasil (fonte: Ministério dos Transportes).

4.7. COMBATE A PIRATARIA NO BRASIL: PLANO NACIONAL DE SEGURANÇA PÚBLICA PORTUÁRIA

O Governo Brasileiro, visando à melhoria da Segurança Pública nas áreas portuárias, por meio do Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995, criou a Comissão Nacional e as Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis – Conportos e Cesportos. A Conportos instalou 21 (vinte e uma) Cesportos, elaborou e, por meio da Resolução nº 002, de 02 de dezembro de 2002, aprovou o Plano Nacional de Segurança Pública Portuária, determinando a cada Cesportos a elaboração dos Planos de Segurança dos Portos, Terminais e Vias Navegáveis de sua circunscrição. As ameaças à Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis brasileiros que o Plano de Segurança Pública Portuária visava prevenir, são fundamentalmente, as relacionadas com o furto, o roubo e o contrabando de mercadorias, o tráfico de drogas ilícitas, de armas e outros artefatos, utilizados no crime, sempre com o foco voltado para a redução da criminalidade no País. No entanto, após os atentados terroristas de 11 de setembro nos Estados Unidos da América e outros antecedentes criminosos, durante a 5ª Conferência Diplomática do Comitê de Proteção Marítima da Organização Marítima Internacional – IMO, por meio da Resolução 2, de 12 de dezembro de 2002, em Londres, estabeleceu o Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias – Código ISPS, que definiu novas medidas de segurança abrangendo navios e Instalações Portuárias - IP, visando evitar as ações terroristas e a sabotagem.

O Código ISPS classificou todos os portos internacionais em níveis de segurança pré-definidos, medidas estas que o Governo Brasileiro e os outros Governos Contratantes obrigaram-se a implementar até o dia 1º de julho de 2004, sendo a principal preocupação evitar o acesso de pessoas não autorizadas às Instalações Portuárias - IP e aos navios de carga e de passageiros, bem assim o trânsito de armas e artefatos que possam ser utilizados em ações terroristas e sabotagens as instalações portuárias e aos navios.

5. CONCLUSÃO

Por envolver as esferas econômicas, sociais e políticas de uma diferente maneira, a Pirataria é um tema deveras complexo. Pessoalmente, acho que as ações até hoje tomadas ainda se mostram ineficientes para combatê-la. Existe um potencial muito negativo para as esferas em que atua principalmente no mercado, ela não só afeta somente o transporte marítimo e o mercado internacional, mas também os consumidores dessas mercadorias que indiretamente sofrem com o aumento do frete.

A pirataria alastra-se mais facilmente nos países subdesenvolvidos por não haver um maior comprometimento por parte de seus governos para diminuir sua intensidade, e cada vez mais se torna perigosa essa atividade, pois existe um implemento de aparatos tecnológicos por parte destes grupos organizados ,que na verdade praticam uma pirataria moderna e cada vez mais atuante principalmente na Ásia, onde encontra-se intensificada com certeza cabe a IMO aliada aos governos e através do seu planos de ação tentar pelo menos reduzir essa atividade que vem afetando a economia mundial e prejudicando o desenvolvimento global.

No Brasil como no mundo existe uma preocupação inclusive com relação à segurança portuária ,com o advento do ISPS oriundo dos atentados terroristas , o mundo e também o nosso país passou a ter um maior temor com relação a pirataria e a possibilidade destes grupos terroristas estarem aliados a tais grupos, por isso a segurança nacional conta com a implementação do plano de nacional de segurança portuária e que ele seja suficiente pelo menos para diminuir a possibilidade de atentados , já que estamos vivendo uma época de mudanças e desenvolvimento econômico.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1977.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 1991.

HOBSBAWN, Eric. **O novo século: entrevista a Antônio Polito**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

NORBERT, Elias. **o processo civilizador**. São Paulo: Zahar Jorge editora, 2007.

MICHAELIS. **Dicionário da língua portuguesa**. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2006.

MICHAELIS. **Dicionário da língua inglesa**. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2006.

PENNELL, C. R. **Bandits at sea: a pirates reader**. New York: New York University Press, 2001.

WIKIPEDIA. **Globalization**. Disponível em: < <http://pt.wikipedia.org/wiki/globalization>>.

WIKIPEDIA. **P2P**. Disponível em: < <http://pt.wikipedia.org/wiki/P2P>> Acesso em: 07 de junho de 2009. ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **Piracy and armed robbery against ships**: . London, 2009.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Piracy and armed robbery against ships**.

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

GOTTSCHALK, Jack; FLANAGAN, Brian. **Jolly Roger with an Uzi: the rize and the threat of modern piracy**. Annapolis: Naval Institute Press, 2000.

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

PORTAL INEST (www.inest.uff.br)

PORTAL MARITIMO (www.portalmaritimo.com.br)

MAKEJETOMOSSO(www.makejetomosso.wordpress.com)

GCAPTAIN(www.gcaptain.com)

PORTAL MINISTÉRIO DA JUSTIÇA (portal.mj.gov.br)