



## **A EVOLUÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA EM ÁGUAS INTERNACIONAIS**

### **The Evolution of Maritime Piracy in International Waters**

Carolina Rocha Ferreira  
Mestranda em Direito e Segurança

#### **RESUMO**

A pirataria no âmbito marítimo pensava-se ser um fenómeno já em declínio terminal, embora os últimos eventos registados ao largo das costas de Somália tenham reacendido a certeza da sua permanência nas águas internacionais. Apesar de ser uma ameaça que tem vindo a merecer maior atenção a nível internacional, será necessário escrutinar alguns dos enquadramentos a este nível, tal como as limitações/falhas que continuam a prevalecer. Não se tratando de um crime por si extinto, houve a necessidade de explorar o fenómeno nos seus últimos anos e mais recentes eventos, por forma a compreender os aspetos a ter em conta para uma mitigação futura.

Importa ainda referir que muitos dos eventos levados a cabo pelos piratas, ocorrem pela fragilidade específica de alguns Estados, e pela não correta aplicação de medidas internacionais de cooperação ou concordância das várias potências mundiais quanto a este assunto. Da mesma forma o conceito legal é diferentemente entendido pelas nações,

o que gera interpretações divergentes quanto a crimes que ocorrem em seio marítimo, levando também a que muitos autores saiam impunes com crimes de pirataria.

Este trabalho pretende explorar as últimas evoluções ao nível da pirataria, especialmente dos métodos e técnicas que ainda vigoram para perpetrar os vários ataques, e compreender as falhas de segurança marítima, relacionadas com a responsabilidade internacional e global. Pretende também alertar para os handicaps da aplicação legal e das medidas das autoridades a nível costeiro e nas principais zonas de conflitos – hotspots e chokepoints. Considera-se imperativo reunir um conjunto de medidas preventivas, quer a nível de sistema de justiça como a nível operacional e técnico, que acautele este tipo de incidentes e ajude no combate à pirataria, numa perspetiva de futuro no domínio marítimo.

## **PALAVRAS CHAVE**

Pirataria Marítima; Piratas; Zonas Costeiras; Embarcações e Navios; Segurança; Ameaça; Direito Internacional; Tripulação; Dinheiro/Economia; Roubo à mão armada; Combate

## **ABSTRACT**

Maritime piracy was thought to be a phenomenon already in terminal decline, although recent events off the coast of Somalia have reawakened the certainty of its continued presence in international waters. Although it is a threat that has received increasing attention at international level, it will be necessary to examine some of the frameworks at this level, as well as the limitations / failures that continue to prevail. By not being an extinguished crime, there was a need to explore the phenomenon in its last years and more recent events, in order to understand the aspects to be taken into account for future mitigation.

It's important to note that many of the events carried out by the pirates are due to the specific fragility of some states, and the inadequate application of international cooperation measures or even the (non) agreement of the various powerful countries on this matter. In the same way, the legal concept is understood differently by the nations, which generates divergent interpretations regarding crimes that occur in the sea, also leading many authors to go unpunished with crimes of piracy.

This work intends to explore the latest developments in piracy, especially the methods and techniques that still in place to perpetrate the various attacks, and to understand maritime security flaws related to international and global responsibility. It also aims to alert to the handicaps of legal enforcement and measures of coastal authorities, and the main conflict zones - hotspots and chokepoints. It is imperative to bring together a number of preventive measures, both at the level of the justice system and at the operational and technical level, to prevent such incidents and to help combat piracy in the maritime field.

## **KEYWORDS**

Maritime Piracy; Pirates; Coastal Areas; Vessels and Ships; Safety; Threat; International Law; Crew; Money / Economics; Armed robbery; Combat

“Humana, política, e economicamente, a pirataria é um flagelo que há que saber controlar e eliminar de uma vez por todas.”  
(Guedes, 2015)

## **1. Introdução**

Ao longo da evolução da história marítima e geopolítica estão relatados inúmeros casos sobre situações de pirataria marítima, que remontam até à Grécia antiga. O mar tem sido considerado não só um meio privilegiado para o comércio e economia à escala global, tal como é descrito na história mundial, mas também a base para a pirataria marítima.

Atualmente, a fraca vigilância no alto mar e as medidas de segurança deficitárias que se aplicam nas áreas costeiras e nas instalações portuárias de muitos países do mundo, tornam o ambiente marítimo atrativo para a Pirataria Marítima. Posto isto, não restam assim dúvidas que estes ilícitos representam uma ameaça crescente quer para a segurança marítima quer para o comércio internacional por mar, atendendo sobretudo à sua imprevisibilidade e consequências (Guedes, 2009). Apesar de os atos de pirataria

marítima serem muito melhor monitorizados e reportados que outrora, ainda existem algumas cifras negras.

Assim sendo, este trabalho visa, numa primeira parte, explorar o fio condutor do fenómeno suprarreferido, consoante as suas características, métodos, alvos, capacidades e oportunidades. Só assim se compreenderá as suas variações através do impacto e interligação que têm estes seus fatores intrínsecos. Seguidamente, apresenta-se um conjunto de aspetos que falham na ótica da segurança marítima e as lacunas existentes na lei e responsabilidade internacional, de modo a se perceber o risco real, os desafios atuais e o porquê da existência de aberturas que ainda permitem que a pirataria ocorra. Para terminar procurar-se-á reunir um conjunto de melhorias e soluções exequíveis e com potencialidade de aplicação enquanto estratégias de prevenção e redução da taxa deste fenómeno. Pois, só assim, é possível alcançar um melhor entendimento acerca da pirataria marítima, os perigos que constituem para as comunidades internacionais, comércio e estabilidade de transporte nas águas internacionais.

## **2. Pirataria no domínio marítimo**

Desde os primórdios da navegação por mar que, associado ao comércio marítimo, apareceu o fenómeno da Pirataria Marítima. Os piratas, desde cedo, começaram a controlar as grandes rotas comerciais, com o intuito de se apoderarem das riquezas transportadas por mar. Os elementos das tripulações atacadas eram frequentemente feitos reféns, para posterior obtenção de resgates (Guedes - Revista de Marinha - 2009). Estes criminosos operavam em conspiração ou contra a autoridade de um Estado. Como tal, tem-se atuado no sentido de lidar com as ocorrências supracitadas da melhor forma possível, quer seja por colaboração, tolerância ou supressão realizando estratégias de prevenção e combate efetivas (Leymarie, Rekacewicz & Stienne, 2014).

### **2.1 Perspetiva evolutiva**

A pirataria marítima remonta a 735 a.C., período onde estão relatados episódios de roubo de mercadores fenícios. No entanto, só no século XV aparece o conceito de Pirataria Marítima pela primeira vez, onde as trocas comerciais realizadas em Roma evoluíram para fenómenos de pirataria. Na sua fase primordial, os piratas eram vistos como uma extensão das políticas externas e militares da maioria das potências europeias,

pois só assim tinham capacidade de exercer influência, mesmo atacando secretamente rivais estrangeiros (Vinik, 2013; Kellerman, 2011 & Verini, 2015). O seu modus operandi cingia-se maioritariamente a furtos simples de valores e bens, sequestro de alguns tripulantes para resgate, venda ou fins de escravidão.

O Mar Mediterrâneo é considerado um dos berços da pirataria marítima, dado que foi o grande responsável pela disseminação gradual deste fenómeno pelos Oceanos Índico, Atlântico e Pacífico e, conseqüentemente, pela sua proliferação na Europa, Ásia e África. Para além do já referido, o Mediterrâneo é ainda utilizado como um canal de trocas, oferecendo assim boas e significantes vantagens estruturais, com pequenas distâncias a serem cobertas pela sua navegação (Jaspert, 2013). A difusão da pirataria, ao longo dos séculos, teve períodos mais vincados e outros de menor atividade, acabando por estar praticamente extinta no século XIX (apenas alguns registos de casos isolados) (Sweijts, et. al, 2010).

A partir da década de 1980 houve um aumento destes atos ilícitos, resultado de uma amplificação brusca do comércio e da navegação marítima como consequência direta do pico da indústria petrolífera. Depois destes acontecimentos, os governos e elementos das marinhas procuraram reprimir a pirataria até que a mesma se tornou residual. Voltou o fenómeno a surgir como necessidade económica entre 2007 e 2009 na Somália e no Golfo de Aden, sendo que, se constatou que, mais tarde, desde 2011 até 2015, houve um decréscimo no número de ataques armados, navios sequestrados e reféns criados, embora com um aumento nos valores de resgates solicitados (Hespen, 2016) [ver Anexo I].

No que concerne à pirataria moderna, esta reflete-se essencialmente nas proximidades de estados frágeis ou falidos, onde há grandes áreas sem governação, estruturas estatais fracas e territórios não governados. Atualmente destaca-se o Estreito de Malaca, o largo da costa de Somália (embora de menor impacto), o Golfo da Guiné, o Mar da China Meridional, zona da Indonésia, e em redor de África (Horn of Africa) (Walje, 2005).

Em 2015, o Sudeste Asiático registou o maior número de incidentes mundiais de pirataria marítima, concentrados sob a forma de pequenos roubos a embarcações, motivados pela crise económica, pelo desemprego entre outros aspetos decorrentes de

grupos separatistas, o que acabou por realimentar o surgimento de hotspots<sup>1</sup> de pirataria (Gilpin, 2009) Os incidentes deste género continuarão a ocorrer, desde que essas condições permaneçam favoráveis para eles, dado que a pirataria prospera quando os estados não estão dispostos a extinguir a ameaça (Murphy, 2008).

## **2.2 Conceito e enquadramento legal**

No que respeita à compreensão do fenómeno da pirataria marítima, existem ainda controvérsias na definição do conceito e diferentes entendimentos consoante os termos utilizados para a explicar. A definição mais comum, segundo o IMB<sup>2</sup>, é a que caracteriza a pirataria como sendo ‘um ato de embarque ou tentativa de embarcar em qualquer navio com intenção de cometer um roubo ou qualquer outro crime e com a aparente intenção ou capacidade de usar a força no cumprimento desse ato’. Esta definição abrange, assim, atentados reais ou na sua forma tentada, quer seja se o navio está atracado, ancorado ou em plena navegação no mar, estando os pequenos roubos excluídos, a menos que os ladrões estejam armados.

No entanto, a utilização mais internacionalmente aceite é a definição constante no artigo 101º da UNCLOS<sup>3</sup>, onde a pirataria é definida como sendo uma ação que consista num dos seguintes pressupostos: a) quaisquer atos ilegais de violência, detenção, ou depredação, cometidos para fins privados pela tripulação ou pelos passageiros de um navio privado/dirigido: (i) em alto mar, contra outro navio ou aeronaves ou contra pessoas/bens a bordo desse navio ou aeronave; (ii) contra um navio, aeronave, pessoas ou bens num local fora da jurisdição de qualquer Estado; b) qualquer ato de participação voluntária na operação de um navio ou de uma aeronave com conhecimento de factos que o tornem um navio/aeronave pirata e c) qualquer ato de incitamento/facilitação intencional descrito nas alíneas anteriores (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1997).

Segundo a lei das Nações, a pirataria requer um roubo no mar, mas existem algumas limitações que têm vindo a ser apontadas ao longo do tempo, como por

<sup>1</sup> Principais zonas geográficas com maior frequência de atividade pirata.

<sup>2</sup> *International Maritime Bureau*: secção da Câmara de Comércio Internacional (CCI) especializada no combate aos crimes marítimos.

<sup>3</sup> *United Nations Convention of the Law of the Sea*.

exemplo, o facto do crime reportado ter de ocorrer “em alto mar”; ter de ser cometido para fins privados e admitir a intenção de roubar como uma condição imperativa. Assim, é possível afirmar que não existe um consenso generalizado sobre o conceito de pirataria marítima, dado que este conceito legal é tão restritivo que não ajuda a comunidade internacional no combate contra este tipo de situações (Hespen, 2016).

A pirataria marítima tem quase sempre como premissas, fins privados, com intenção de roubar em alto mar e conseqüentemente um crime sujeito a jurisdição universal (Mason, 2010).

Em suma, a pirataria deve ser entendida do geral para o particular, segundo uma restrição sequencial do fenómeno, consoante aquilo em que se enquadra [ver Anexo II]. Para tal, pode afirmar-se que a pirataria está associada a todo o ato não autorizado de violência contra pessoas ou bens, cometido em mar aberto por um navio privado contra outro navio, ou pela tripulação ou passageiros amotinados contra o seu próprio navio.

### **3. Aspetos Técnicos e Táticos do fenómeno**

Através da avaliação metódica e detalhada da pirataria marítima parece pertinente discriminar as suas características, desde capacidades, métodos, formas de ataque, entre outros, a fim de compreender todos os fatores subjacentes, em termos de tendências, ameaças e compreensão das suas dinâmicas.

#### **3.1. Características e capacidades da pirataria (SWOT)**

Pela não repressão eficaz do fenómeno ao longo do tempo, a pirataria tem vindo a calibrar, afinar e melhorar as suas potencialidades, contrabalançando as suas forças, fraquezas, oportunidades e ameaças (análise SWOT) (Murphy, 2008).

No que concerne ao fenómeno da pirataria marítima, são vários os fatores que contribuem para o surgimento da pirataria em diferentes zonas, tais como as fraquezas legais e jurisdicionais; os ambientes políticos permissivos; o conflito e desordem; a geografia favorável; as promessas de recompensas; os sistemas de aplicação subfinanciados a aceitação cultural e tradições marítimas; segurança inadequada, etc. Caso estes fatores se invertam, passam a constituir uma ameaça ao fenómeno (Wijk, 2009).

No que respeita às suas motivações, a pirataria marítima envolve um grupo de criminosos que procura vantagens/ganho financeiro, roubando qualquer coisa de valor do interior de um navio, seja dinheiro, bens pessoais, mercadoria, o próprio navio e/ou a sua tripulação. Contudo, é importante ressaltar que atacar navios de grande carga bem como vender a mercadoria furtada dissipando-a no mercado negro, exige um profissionalismo e tática mais avançadas, compreendendo uma rede devidamente equipada de portos, armazéns e mercado de comodidades, bem como infraestruturas de comunicação e transporte (Wijk, 2009).

Ainda assim, segundo a HCSS4 poderá haver uma separação dos tipos de pirataria consoante os seus graus de violência e capacidades, sendo que a pirataria de baixo nível (moderada) surge ao nível de estuários, portos, pequenos arquipélagos, com alvos perto da costa e perpetrado com pistolas, facas e pequenas armas); enquanto a de médio nível (avançada) corresponde a ataques com lanchas rápidas, com maior grau de violência com armas mais sofisticadas, envolvendo-se os piratas em lutas com autoridades navais. Os seus ataques são mais focados no resgate e não tanto na mercadoria alvo. Por fim, a de alto nível (profissional) incide já num extremo de um grupo hierarquizado e mais organizado, com premeditação de ataque longo da costa, em alto mar e chokepoints<sup>5</sup>. Contam com melhor poder bélico com AK-47, RPG's estando, muitas vezes, associados a grupos terroristas, e tendem a atacar navios maiores (Filho, 2014).

Sem dúvida que esta ameaça promove a conectividade entre diferentes territórios, pelo que se torna fulcral compreender as suas oportunidades, capacidades e alvos, já que constituem os três principais fatores da pirataria marítima. Em termos de oportunidade, esta surge de falhas de autoridade governamental e da fraca implementação de regimes marítimos internacionais. “A falta de autoridade, capacidade e vontade política para combater e processar os piratas pode levar a uma desagregação das suas já fracas estruturas estatais” (Wijk, 2009). Nas zonas com fundos e orçamentos limitados, para além de não existirem guardas costeiros ou polícias locais, a corrupção abunda. Como tal, são necessários barcos, centros de controlos e comando, radares, patrulhas sob a alçada de pessoal não corrompível. As oportunidades aproveitadas pelos piratas, ao nível de

<sup>4</sup> *The Hague Center for Strategic Studies.*

<sup>5</sup> Áreas de estrangulamento geográfica onde há maior tendência a sucederem ataques de pirataria marítima, como sejam eles Canal de Suez, Estreito de Malaca, Estreito de Ormuz, entre outros.



chokepoints, devem-se à redução de velocidade de navegação em mares estreitos, que lhes fornece um melhor campo de abordagem. Já nas águas internacionais e alto mar, a maior amplitude e latitude providencia aos piratas uma maior probabilidade de pagamento de resgates tendo em conta os melhores seguros e segurança das empresas de transporte marítimo que por aí navegam (Wijk, 2009).

Relativamente aos principais alvos, “é indiscutível que são os navios mais vulneráveis, e, aqueles mais suscetíveis são aqueles que têm falhas a nível de tecnologias de vigilância, pequenas tripulações e de maior facilidade para se embarcar” (United Nations, “Maritime Piracy, 1982). Outrora, as vítimas da pirataria eram muitas vezes pessoas de regiões costeiras que era raptadas e pedidos resgates ou vendidas para a escravatura. Mais recentemente, as escolhas dos ataques a serem feitos dependem intimamente do tipo de navios que possuem (embarcações) e da rentabilidade expetável para aqueles que optam por resgates (piratas mais profissionalizados e com acesso a outro tipo de tecnologias). No entanto, a maioria dos ataques marítimos são cometidos por ladrões de pequena significância que operam ao longo de linhas familiares, apenas como forma de subsistência.

No que concerne às capacidades estas traduzem-se essencialmente nas armas, tecnologia e logística de infraestruturas que possuem. Cada vez mais os autores destes crimes aumentam a sua capacidade para assaltar e ferir tripulações não armadas, devido às armas mais letais que utilizam e também resultante da exponenciação do mercado negro de armas. Registam-se também ataques cada vez mais longe da costa, em alto mar, devido ao facto de os navios serem mais rápidos e ágeis o que permite ataques mais súbitos, distantes, imprevistos e a uma maior variedade de embarcações (Walje, 2005).

### **3.2. Métodos e formas de ataque**

Os métodos selecionados pelos piratas para cometer os seus crimes e ataques dependem em larga escala das rotas de transporte e dos hotspots de pirataria. Muitas vezes traduzem-se em forma de mortes ou desaparecimentos de membros da tripulação, tomada de reféns ou sequestros, destruição ou incêndio a navios, ou até simples tentativas falhadas de ataque (The Hague Centre For Strategic Studies, 2008) – [ver anexo IV].

A forma como os ataques e abordagens dos piratas podem ser perpetrados, associam-se intimamente com os vários graus/tipos de ataque já supracitados tendo sempre em atenção quais as capacidades e oportunidades existentes bem como os fins a que se propõem. Ainda assim, os vários métodos têm sempre uma variante em comum: a violência para obtenção de ganho financeiro. Regra geral, os ataques consistem em emboscadas onde há previamente uma perseguição, manutenção de rota mantendo sempre o alvo em mira, paragem, abordagem, busca de bens e ulterior fuga. O navio é parado, a tripulação ameaçada e pressionada em troca de bens e valores (Nelson, 2012).

Preferencialmente os piratas optam, na sua maioria, por atacar junto da costa não só pela proximidade das terras como também por ser um porto mais seguro para uma fuga após um ataque (Nelson, 2012). Desde a logística até às armas, planos secundários de fuga/emergência, zonas de ancoragem, pontos de encontro estratégicos e de descarga, é necessário haver sempre qualquer tipo de apoio em terra, tanto que os ataques que se registam no mar têm uma analogia com as atividades criminais em terra (Patch 2009,71).

Torna-se deveras incrível e curioso compreender como simples piratas, com poucos recursos conseguem dominar navios de 30 mil toneladas, que possuem alta tecnologia, com sistemas de segurança sofisticados, de elevado custo e, alegadamente, preparados para detetar movimentos/variações mais bruscas em distância e profundidade. Apesar disto, os piratas conseguem intrusões em navios maiores com sucesso, grande parte das vezes por atuarem de forma inteligente com os trunfos que possuem, nomeadamente aproveitar uma aproximação de noite, com o mar mais agitado, com pequenas lanchas/barcos velozes que, pela sua dimensão, não são captados pelos radares. Podem usar cordas e escadas para escalam pelo casco até junto dos decks, ganchos de amarra pelos trilhos e subindo lateralmente, ou usar lançadores de granadas que perfuram e abrem orifícios nas laterais dos navios, invertendo a sua estabilidade. A partir do momento que é feita a investida, o processo de embarque ronda breves minutos, surpreendendo sempre as tripulações marinheiros (Diaz & Dubner, 2009).

#### **4. Relevância das falhas da segurança marítima**

As questões de aplicação da lei em domínio marítimo apresentam muitas divergências políticas segundo interesses e normativas que constituem diferentes

entendimentos do conceito, mas que apesar de tudo, são falhas que podem ser melhoradas. A pirataria é apenas mais uma ameaça no domínio marítimo, tal como o terrorismo, o tráfico de narcóticos, a proliferação de armas, a pesca ilegal, o contrabando e tráfico de pessoas pelo mar ou até mesmo os desastres e acidentes ecológicos. Terá sido o crescimento deste fenómeno ao nível da costa da Somália, Golfo de Aden e Corno de África entre 2008 e 2011, que potenciou o avanço da segurança marítima e lembrou o alerta a ter com a vigilância desta problemática (Onuoha, 2009 & Affi et. al, 2016).

#### **4.1. Deficiente aplicação e entendimento da lei**

Não existe uma definição consensual para a pirataria e segurança marítima, pois apenas se identificam comodidades e desacordos entre os principais atores. Por forma a definir uma estrutura securitária comum é necessário ver a pirataria marítima como uma matriz que se interrelaciona com outros conceitos tais como a economia e poder marítimos, a segurança marinha e a resiliência (Bueger, 2015a).

A pirataria é uma ameaça existencial para um Estado-nação ou para o comércio internacional. Existe uma disrupção para as rotas marítimas vitais, como resultado das atividades piratas, devido à ausência de uma agência global de aplicação e aos fracos regimes de segurança marítima, bem como da escassa implementação das resoluções da ONU<sup>6</sup>, o que tem permitido que este tipo de crimes prevaleça. Devido ao estabelecimento e reforço de tarefas por parte da UE<sup>7</sup> e da NATO ao largo das costas da Somália, este controlo é agora maior (Wijk, 2009).

Neste seguimento, e como já foi referido, a pirataria marítima surge em zonas com fraca governação ou que apresentam falhas na lei onde existe falta de fundos para as agências de aplicação da lei, havendo falta de equipamentos e de pessoal qualificado e controlável perante a corrupção. A aplicação da lei é dispendiosa e necessita de radares, barcos, centros de comando e controle, funcionários incorruptíveis e com conhecimento da área, o que tem de ser bem financiado e, por este motivo, estará fora do alcance dos orçamentos destes estados afetados. É aqui que reside o cerne do problema.

Embora a política esteja presente e bem definida em alguns países, muitos são os que têm governos com leis e capacidades judiciais insuficientes para julgarem correta

<sup>6</sup> Organização das Nações Unidas.

<sup>7</sup> União Europeia.

e devidamente os suspeitos de atos de pirataria. Como exemplo, muitos dos piratas da Somália são menores, o que dificulta o processo de julgamento. Também as disposições de propriedade e coberturas em termos de seguros e respetivas reclamações de navios perdidos/destruídos/danificados levantam questões legais complexas (Mason, 2010).

Apesar do supracitado, existem regimes internacionais, sob a forma de agências de segurança, normas, várias convenções, leis, entidades que promovem uma melhoria da segurança marítima (como a UNCLOS, SUA Convention<sup>8</sup>, IMB) especialmente focada na pirataria, contemplando e abordando aspetos que necessitam de esclarecimento e consulta a nível global (especialmente dos Estados e Nações que são alvo ou palco de atividades piratas). A título de exemplo, o ISPS<sup>9</sup> fornece um quadro consistente e padronizado para avaliar o risco e descreve os requisitos mínimos para a segurança de navios e das instalações portuárias. Outras cooperações a nível legislativo e operacional têm vindo a ser desenvolvidas, o que reflete a preocupação neste subject, bem como os esforços realizados no sentido de colmatar as falhas existentes a nível jurídico (Filho, 2014).

## **4.2. As questões da jurisdição e zonas geográficas**

Mais de 80% do comércio global é feito por via marítima, com mais de 46 mil grandes navios e cerca de 4 mil grandes portos que compõem o sistema de transporte marítimo de hoje em dia. Pela imensidão própria deste fenómeno e a vastidão de área associada, os desafios à segurança marítima a este nível são multifacetados e afetam vários atores, ainda que surja mais tendencialmente em territórios sem Estado, onde não existe um acompanhamento e a ilegalidade predomina e/ou prevalece (Ramos, 2013) – [ver anexo I, última imagem, e, anexo IV].

Cada vez mais as variações que conduzem à pirataria desdobram-se também em função da zona geográfica e ao nível dos seus indicadores – maior grau de violência, mais sequestros de navios e tomada de reféns da tripulação, aumento da corrupção, ataques mais profissionalizados – como dos seus fios condutores – autoridade governamental fraca, regimes internacionais marítimos fracos, características geográficas,

<sup>8</sup> *Suppression of Unlawful Acts Convention.*

<sup>9</sup> *Internacional Ship and Port Facility Security.*

aumento de capacidade e adaptabilidade – [ver anexos III e IV]. Assim infere-se a questão de se “Será possível saturar as linhas de costa (evitando os afunilamentos em chokepoints) com hotspots?”. Calcula-se que tal fator depende da prioridade que cada estado relacionado com estas ameaças dará ao tratamento da jurisdição e jurisprudência em cada caso particular (The Hague Centre For Strategic Studies, 2008).

A comunidade internacional tem respondido à ameaça da pirataria com patrulhas navais multinacionais, esforços de coordenação diplomática e esforços de segurança reforçados por membros da indústria de transporte marítimo comercial. As operações dos Estados Unidos da América e internacionais, são complicadas devido às questões que respeitam a jurisdição do processo de suspeitos detidos por pirataria, ao papel das forças militares estrangeiras no local e às atividades de aplicação da lei de “anti-pirataria”, facto que está associado a dúvidas com base na localização dos ataques e/ou intervenções navais internacionais, na nacionalidade dos membros da tripulação bem como nos países onde se encontram registados os navios apreendidos ou respetivo(s) proprietário(s). O problema surge quando é necessário saber se os países envolvidos na presença de forças navais nos locais, detêm ou não jurisdição prescritiva e de execução sobre estes piratas (o que se constitui como uma falha da segurança marítima no combate à pirataria, seja por obstáculos legais ou militares<sup>10</sup>) (Diaz & Dubner, 2009).

A questão da definição/delineação do espaço marítimo de cada nação ou da alçada de “responsabilidade penal” que cada Estado tem sobre determinada zona, consoante lá ocorra um evento de pirataria marítima ou outros, traz várias implicações para o seu enquadramento legal, complicando a tomada de posse ou decisão sobre o problema. (Diaz & Dubner, 2009). Isto levanta outra questão: “Será a pirataria marítima um crime internacional, já que não há um tribunal criminal internacional para a julgar?”

---

<sup>10</sup> Uma companhia de navegação/transporte está a optar por lançar os seus navios à volta do Cabo da Boa Esperança, em vez de passar pelo canal de Suez. Esta manobra de diversão para diminuir a probabilidade de ataques piratas acrescenta vários dias às viagens (entre 10 a 20) bem como os custos de combustível, o que culmina num aumento de custos para os consumidores, em produtos conduzidos por estas áreas.

### **4.3. A (Ir)Responsabilidade internacional**

A pirataria sempre foi considerada um crime contra a Humanidade, e os Estados poderiam puni-lo se não tivessem promulgado as legislações municipais contra esta tipologia de crime. Todos deviam cooperar na repressão da pirataria e ter uma jurisdição universal em alto mar, sendo que atos de pirataria e/ou roubo cometidos em águas internacionais, territoriais ou litorais de um Estado, são responsabilidade primária desse Estado Costeiro, tal como vem aludido na Convenção SUA (Nelson, 2012).

O direito internacional teima em manter os direitos dos Estados costeiros nas suas águas tradicionais, o que acaba por complicar o combate à pirataria, pois o que devia ser feito seria uma união/parceria marítima global que aglomerasse diversas forças policiais, a vários níveis, o que parece longe de vir a acontecer. Cada Estado é muito dono da sua própria soberania, sendo pouco flexíveis nestes aspetos (Diaz & Dubner, 2009).

Assim é possível entender o porquê de a pirataria marítima constituir um fenómeno cujas raízes e combate são problemas internacionais e não regionais, pois a pirataria afeta a comunidade internacional como um todo, e apenas poderá ser efetiva e corretamente abordada através de esforços internacionais compreensivos e coordenados. Todas as nações afetadas procuram assistência neste setor, motivo pelo qual confrontar este fenómeno é uma responsabilidade que não deve apenas recair sobre as nações que são diretamente afetadas por ele. Deve sim e também ser repartido e colocado sobre os Estados e proprietários de navios comerciais que dependem do movimento livre no domínio marítimo (Hespen, 2016).

Houve já vários incidentes que demonstraram que os Estados estão dispostos a usar a força que possuem como meios de dissuasão estando cada vez mais preocupados com o crescendo deste fenómeno. Assim, compreende-se e valida-se racionalmente que a pirataria marítima é um fenómeno de ameaça internacional e que merece também contramedidas internacionais (Bueger, 2015b).

A comunidade internacional tem estado atenta de forma a assegurar a liberdade na navegação marítima, investindo na segurança neste domínio com forças multinacionais como são exemplo a CTF15011, sendo um conjunto de forças navais combinadas.

---

<sup>11</sup> *Combined Task Force 150.*

Enunciamos também as operações como a Ocean Shield, EUNAVFOR Atalanta 12, operações da NATO Standing Maritime Group, sistema para registo de companhias marítimas e navios a se inscreverem no website do MSCHOA<sup>13</sup> (European Union Naval Force, 2016 & NATO, 2016)

Tem havido uma tendência para mais acordos regionais em segurança marítima em vez de a mesma depender de regimes internacionais tradicionais, como a UNCLOS e a SUA Convention. Quando se trata de ameaça pirata, os Estados continuam a priorizar preocupações individuais de segurança, mantendo as prerrogativas tradicionais. Isto deriva do facto de ficarem relutantes em cumprirem as regras e regimes internacionais, permitindo a presença de navios de patrulha de outros Estados no interior das suas zonas costeiras. Isto demonstra, mais uma vez, a preservação da soberania em águas territoriais (HCSS,2008).

## **5. Soluções e melhorias a implementar numa prospeção futura**

A pirataria é uma ameaça que tem um grande impacto no reino marítimo, pela sua natureza anárquica e não regulamentada (The Hague Centre For Strategic Studies, 2008). É, por isso, difícil avaliar um futuro rumo para a pirataria., embora a análise e prevenção do fenómeno passe por conhecer e estudar as suas variações e características como alvos, oportunidades e capacidades, já que são estes fatores que ditam as mudanças da pirataria no espaço e tempo.

Para além de ser exigido um melhor controlo e cooperação com países vizinhos, quer em termos de patrulhas mais frequentes como aumento de vigilância nestas áreas de risco, há também que considerar e assegurar a manutenção dos seguintes aspetos: a) uma monitorização e acompanhamento de incidentes de pirataria e casos de sequestro nestes pontos específicos/críticos; b) a segurança das SLOC's do Oceano Índico é de máxima importância para o crescimento das economias emergentes na Ásia do Sul e do

---

<sup>12</sup> *European Union Naval Force Operation Atalanta*

<sup>13</sup> Sistema para registo de companhias marítimas e navios a se inscreverem no *website* do MSCHOA (*Maritime Security Centre – Horn of Africa*) antes de passarem por este *chokepoint*. Os navios/embarcações que se registem recebem informação disponível sobre a situação atual na sua região particular de navegação, sendo rastreados pelas forças operacionais da EUNAVFOR ATALANTA, o que reduz os riscos de ataque. (informação de 2010).

Leste e na economia mundial em geral; c) desenvolvimento de procedimentos operacionais padrão; d) estabelecimento de acordos bilaterais entre Estados, em procedimentos de detenções, transferências e julgamentos de suspeitos; e) implementação do sistema ReCAAP14, que define as negociações a ter em conta em situações de pirataria e casos de roubo armado e, por fim, f) estabelecimento/desenvolvimento de um protocolo de briefing/debriefing para o pessoal destacado para as áreas de maior conflito – pontos críticos da pirataria (hotspots) (Sweijs, et. al, 2010; Popowski, 2016; Amri, 2013).

Apesar do supramencionado, poucos países o fazem/ aderem ou procuram tornar-se recetivos a estas propostas de melhoramento, devido à falta de vontade política e revogações de responsabilidade. Perante este obstáculo é vital ter-se a noção de que de nada serve um combate a este fenómeno com esforços de uma simples nação, ou com uma fraca base local. Tem realmente de haver um trabalho conjunto por parte das nações, encontrar-se aspetos comuns para a proteção de interesses, esforço internacional, ajuda operacional, e em barreiras legais do combate à pirataria no mar (GAO, 2014). Constatou-se também ser necessário um melhoramento do sistema não só na moldura penal, legal e política, como também no campo, a nível operacional, dos próprios navios, tripulação e condições associadas à rota/navegação, tais como: a) endurecer as estruturas críticas a bordo e nos espaços operacionais; b) aplicação de tecnologias inovadoras, com sistemas de deteção eletrónica, radares de rastreamento, vigilâncias aéreas, entre outros; c) medidas de proteção e segurança implementadas em portos e navios; d) criação de exercícios de segurança a bordo; e) instalação de cofres secundários (“isco”) a bordo, para dissuasão/despiste dos meliantes, guardando de forma segura o dinheiro e, por último, f) estudar até que ponto as organizações criminosas se poderão interessar na atividade pirata como fonte de rendimento, dado que até aqui a pirataria continua a ser maioritariamente cometida por pequenos ladrões<sup>15</sup> (The Hague Centre For Strategic Studies, 2008).

<sup>14</sup> *Regional Cooperation Agreement against Piracy and Armed Robbery (oficialmente lançado em Nov.2006)*

<sup>15</sup> Muitos dos piratas que atualmente operam no mar mantêm relações estratégicas com grupos terroristas regionais, pois muitas vezes têm interesses comuns. A maioria dos piratas não são auto suficientes, sendo vital esta margem de manobra para armas e mantimentos. No entanto, estas alianças são pouco conhecidas já que são de foro interno entre grupos criminais (Nelson, 2012).



O desenvolvimento da pirataria e o seu impacto futuro estarão sempre relacionados com os seguintes fatores, entre muitos outros: a) a proliferação de armas e tecnologia moderna; b) o número/localização de (black holes<sup>16</sup>); c) a escolha das rotas marítimas pelos navios (The Hague Centre For Strategic Studies, 2008).

Neste sentido, e tal como referiu Nelson (2012), "A segurança no domínio marítimo requer esforços compreensivos e coesivos entre os Estados e muitas nações cooperantes, para proteger os interesses comuns na segurança marítima global". A disposição de um Estado líder ou grupo de Estados em cooperar para combater a pirataria é crucial para favorecer a sua implementação internacional e regimes securitários comuns, sempre tendo em conta a prevenção do fenómeno e ótica de combate e resposta ao mesmo (Mason, 2010).

## **6. Considerações finais**

A pirataria tem remanescido, de modo significativo, principalmente devido aos eventos dramáticos que decorreram nas costas da Somália e Sudeste Asiático, sendo um conceito que permanece tanto como tópico de pesquisa e investigação, como de fenómeno económico.

Durante a elaboração do presente trabalho apurou-se a vastidão do tema, que se julgava inicialmente poder ser facilmente explorado e debatido, precisamente por não ser assunto tão recorrente ou constante nos últimos anos. No entanto, mostrou-se ser uma temática em profunda metamorfose e evolução, carecendo de um seguimento cuidado e análise geopolítica, económica e securitária conjunta.

Foi apurado que a definição universal de pirataria dada pelo 101º da UNCLOS, é uma definição ambígua e que restringe na prática a forma como os Estados poderão perseguir casos de pirataria de acordo com a lei internacional. De forma a definir a pirataria num conceito jurídico, claro e útil, defende-se que o mesmo seja dividido em três ramos separados, tal como foi explanado, dependendo da intenção dos seus autores e da zona marítima em que o crime é/foi cometido.

Verifica-se, portanto, que os métodos utilizados na pirataria dependem essencialmente da zona geográfica pretendida para os ataques, e estão intimamente

---

<sup>16</sup> Áreas caracterizadas pela fraca autoridade governamental com agências de aplicação da lei mal financiadas, ou mesmo sem quaisquer forças de segurança.

dependentes dos alvos, capacidades e oportunidades. À que aprofundar as bases de cada um destes fatores de variação, perceber a sua harmonia e oscilações para atingir os objetivos de irradicação deste fenómeno.

A pirataria é um negócio lucrativo e, simultaneamente, é um problema local que impõe perigos globais e, como tal, tem de ser resolvida a nível micro e macro, com medidas locais e internacionais. Qualquer resposta adotada terá de respeitar as leis locais e internacionais por forma a não violar as mesmas e provocar uma regressão ou folga na comunidade internacional e/ou estado costeiro onde o ato em si teve lugar. Há também que considerar que, qualquer solução a longo termo deverá focar-se no fortalecimento das instituições legais dos Estados onde a pirataria desabrocha e se regista com maior frequência.

Ainda como sugestão primordial de melhoria para a mitigação do problema, considera-se que as águas internacionais e os mares territoriais deveriam ter outra camada de jurisdição para combater crimes específicos como a pirataria: criação de zonas de reação. Isto implicaria a extensão da doutrina de perseguição para os crimes originados em zonas de reação, bem como para aqueles que ocorrem exclusivamente no alto mar.

Não menos importante, é a evolução do fenómeno, que se procurou superficialmente fazer um apanhado desde anos anteriores até 2013 [anexo I] e, no ano de 2016 apurou-se que apesar da diminuição em zonas-chave, a pirataria marítima persiste em regiões críticas afetadas [anexos III e IV]. “O relatório anual de pirataria do IMB da Câmara de Comércio Internacional (ICC) revela que a pirataria e o roubo à mão armada nos mares de todo o mundo persistem atualmente em níveis próximos aos que se verificaram em 2014, apesar da redução do número de sequestros de navios e da respetiva tripulação” (ICC, 2016)

Em suma, o número de variáveis e fios condutores que determinam a pirataria são complexos. As tecnologias sofisticadas já estão presentes no ramo militar, a indústria da aviação está cada vez mais a ser utilizada no seio marítimo, mas, são necessários mais esforços para melhorar o seu enquadramento e utilidade na pirataria. Tais esforços estão patentes na indústria, com testes de novas tecnologias e equipamentos em curso, bem como na gama de oportunidades e inovações de negócio que possam combater em pé de igualdade esta ameaça.

“There’s got to be something other than being a fisherman and kidnapping people.”  
(Guedes, 2009)

## **7. Referências Bibliográficas**

Affi, L., Elmi, A., Knight, W. & Mohamed, S. (2016). Countering piracy through private security in the Horn of Africa: prospects and pitfalls. *Third World Quarterly*. Vol 37, nº 5, pp. 934-950.

Amri, A. (2013). Combating maritime piracy in Southeast Asia from international and regional legal perspectives: challenges and prospects. University of Wollongong: Faculty of Law, Humanities and the Arts – Papers.

Bueger, C. (2015a). What is maritime security?. *Marine Policy* 53, pp. 159–164.

Bueger, C. (2015b) Learning from piracy: future challenges of maritime security governance. *Global Affairs*. Vol.1, nº1, pp. 33-42.

Diaz, L. & Dubner, B. (2009). On the Evolution of the Law of International Sea Piracy: How Property Trumped Human Rights, the Environment and the Sovereign Rights of States in the Areas of the Creation and Enforcement of Jurisdiction. *Barry Law Review*. Vol. 13.

Filho, N. (2014). Pirataria Marítima: Ameaça Global.

Gilpin, R. (2009). Counting the costs of Somali Piracy – United States Institute of Peace

Guedes, H. (2009). O regresso em força da Pirataria Marítima", disponível em:

[http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1154:o-regresso-em-forca-da-pirataria-maritima&catid=104:marinha-de-guerra&Itemid=293](http://www.revistademarinha.com/index.php?option=com_content&view=article&id=1154:o-regresso-em-forca-da-pirataria-maritima&catid=104:marinha-de-guerra&Itemid=293), aceso a 17 de dezembro de 2016.

Hespen, I. (2016). Developing the Concept of Maritime Piracy: A Comparative Legal Analysis of International Law and Domestic Criminal Legislation. *The International Journal of Marine and Coastal Law* 30, pp. 279-314.

Jaspert, N. (2013). *Danger from the high seas*. Rubin: international edition.

Leymarie, P., Rekacewicz, P. & Stienne, A. (2014). UNOSAT Global Report on Maritime Piracy a geospatial analysis 1995-2013. United Nations Institute for Training and Research (UNITAR).

Mason, R. (2010). Piracy: A Legal Definition. Congressional Research Service.

Murphy, M. (2008). Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World. New York: Columbia UP.

The Hague Centre For Strategic Studies, (2008). Future Issue – Vol. 2. The Hague Centre For Strategic Studies.

Nelson, E. (2012). Maritime Terrorism and Piracy: Existing and Potential Threats. Global Security Studies. Volume 3, nº 1.

Onuoha, F. (2009). Sea piracy and maritime security in the Horn of Africa: The Somali coast and Gulf of Aden in perspective. Institute for Security Studies.

Popowski. (2016). Fight against piracy - European External Action Service.

Ramos, N. (2013). A pirataria marítima.

Sweijts, T., Cleven, W., Levi, M., Tabak, J., Speear., de Jonge, J. (2010). The Maritime Future of the Indian Ocean. The Hague Centre for Strategic Studies (HCSS).

Vinik, D. (2013). 5 Things You Never Knew About Modern-Day Pirates. disponível em: <https://mic.com/articles/72317/5-things-you-never-knew-about-modern-day-pirates#.erVf3F4tg>, acedido a 7 de dezembro de 2016.

Walje, M. (2005). Evolution of Piracy: Historical Piracy. Oceans Beyond Piracy.

Wijk, R. (2009) . Evolution of Piracy - The Hague Center for Strategic Studies

#### Fontes Institucionais:

European Union Naval Force (2016). European Union Marks Eight Years of Counter-Piracy Commitment to Protect World Food Programme Vessels and Deter Pirate Attacks off Coast of Somalia, but Warns No Room for Complacency.

GAO (2014). Maritime Security: Ongoing U.S. Counterpiracy Efforts Would Benefit From Agency Assessments. United States Government Accountability Office

Humans At Sea (2012). Piracy on the Rise in Malacca and Singapore Straits.

ICC: Câmara de Comércio Interna, (2016). IMB: Persistem regiões críticas afetadas pela pirataria marítima em todo o mundo apesar da diminuição em zonas chave. The World Business Organization: Portugal International Chamber Of Commerce

ICC International Maritime Bureau, (2016a). Piracy and Armed Robbery Against Shipts – Report for the period between 1 January and 31 March 2016. United Kingdom

ICC International Maritime Bureau (2016b) Piracy and Armed Robbery Against Shipts – Report for the period between 1 January and 30 June 2016. United Kingdom

North Atlantic Treaty Organization (2016). Counter-piracy operations.

RSIS (2016).The Malacca Strait Patrols: Finding Common Ground – Analysis. Eurasia Review.

Uc-Global Security Consulting (2016).Weekly Maritime Security Report: Horn of Africa

United Nations Conference On Trade And Development (2014). Maritime Piracy – Part I: Na Overview Of Trends, Costs And Trade-related Implications. Studies in Transport Law and Policy, Vol. 1.

#### Legislação:

United Nations Convention on the Law of the Sea, (1997).

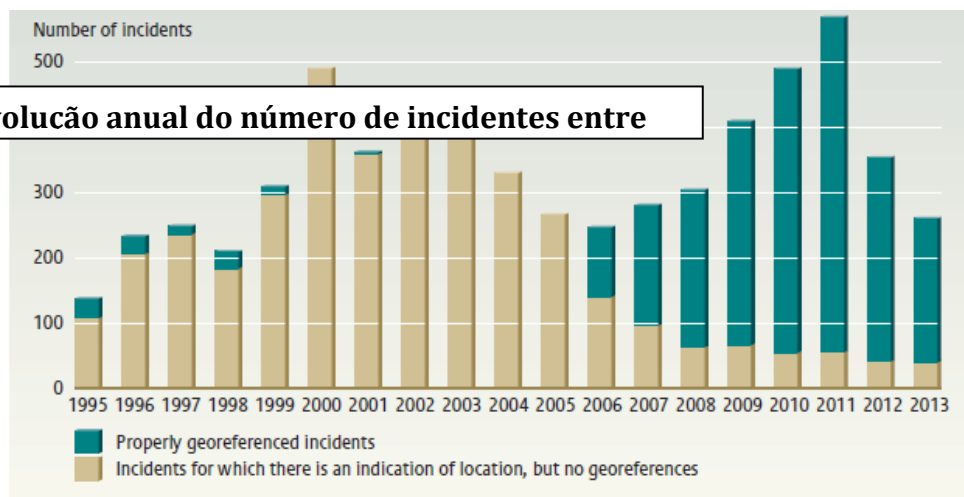
United Nations. Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea. (1982).

United Nations Convention on the Law of the Sea.

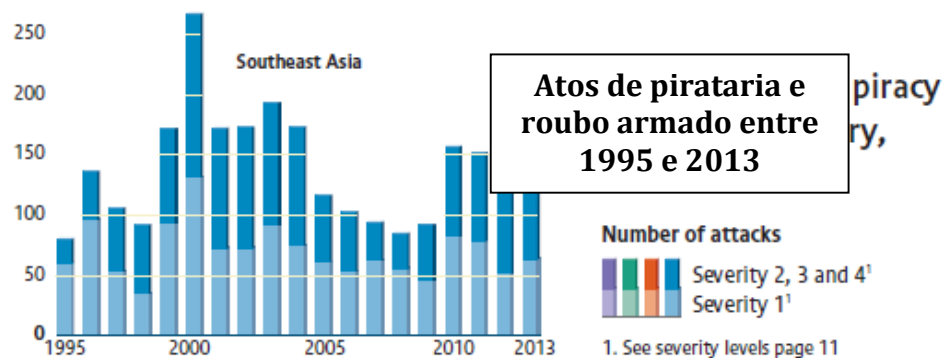
## Anexos

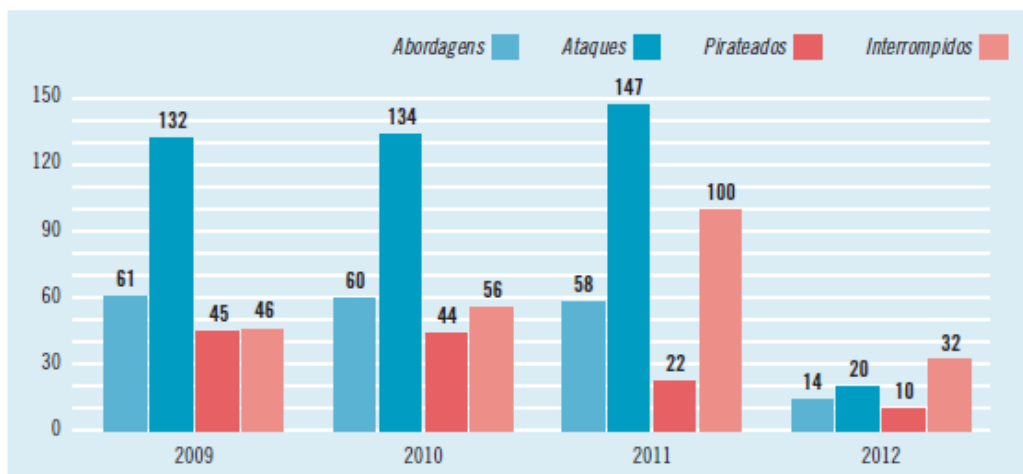
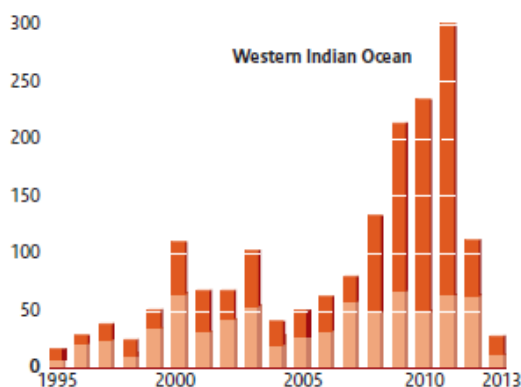
**Anexo I** – Gráficos gerais sobre a evolução do fenómeno até 2013. Triagem e aproveitamento de gráficos e tabelas de várias fontes, para elucidar sobre o decréscimo geral deste fenómeno, que em 2011 apesar do seu pico de atividade, apresenta até 2013 valores mais baixos (Ramos, 2013; Filho, 2014; Leymarie, Rekacewicz, & Stienne, 2014).

**Evolução anual do número de incidentes entre**



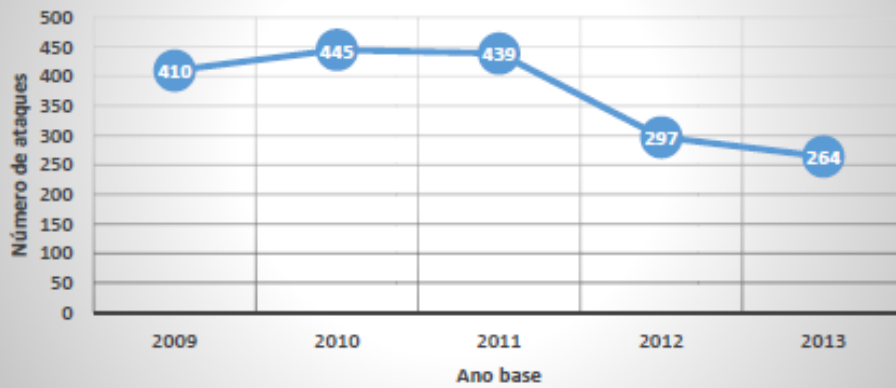
**Atos de pirataria e roubo armado entre 1995 e 2013**



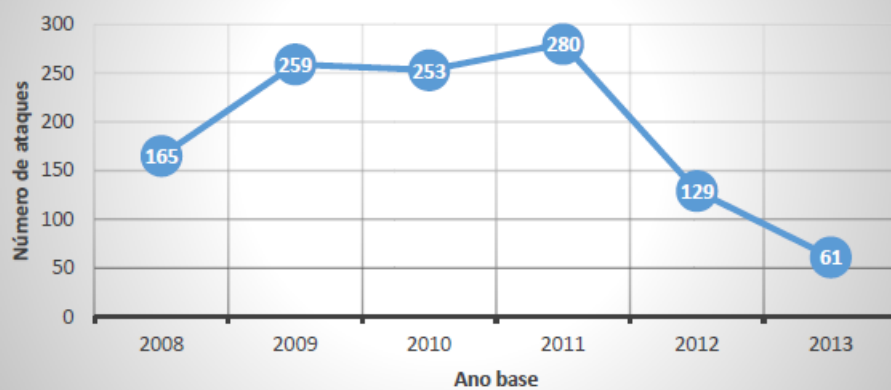


Evolução do número de ataques, ou tentativas, entre 2009 e 2012. Fonte: OTAN, Shipping Center.

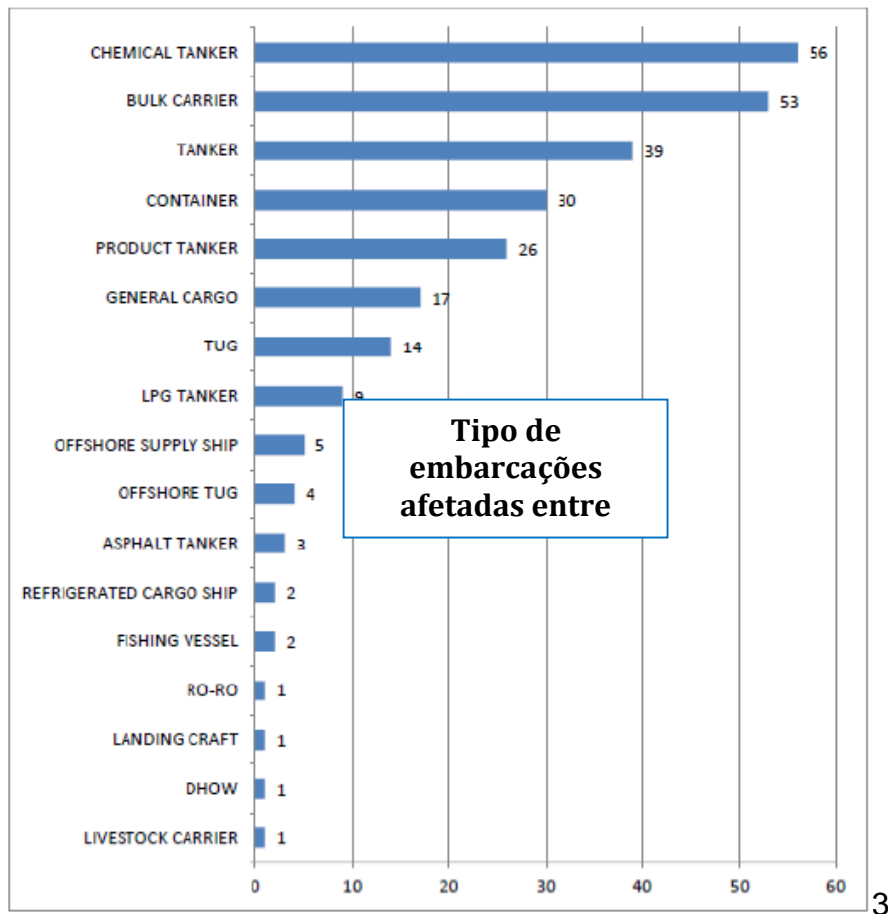
### Incidentes de pirataria e roubo contra navios no mundo

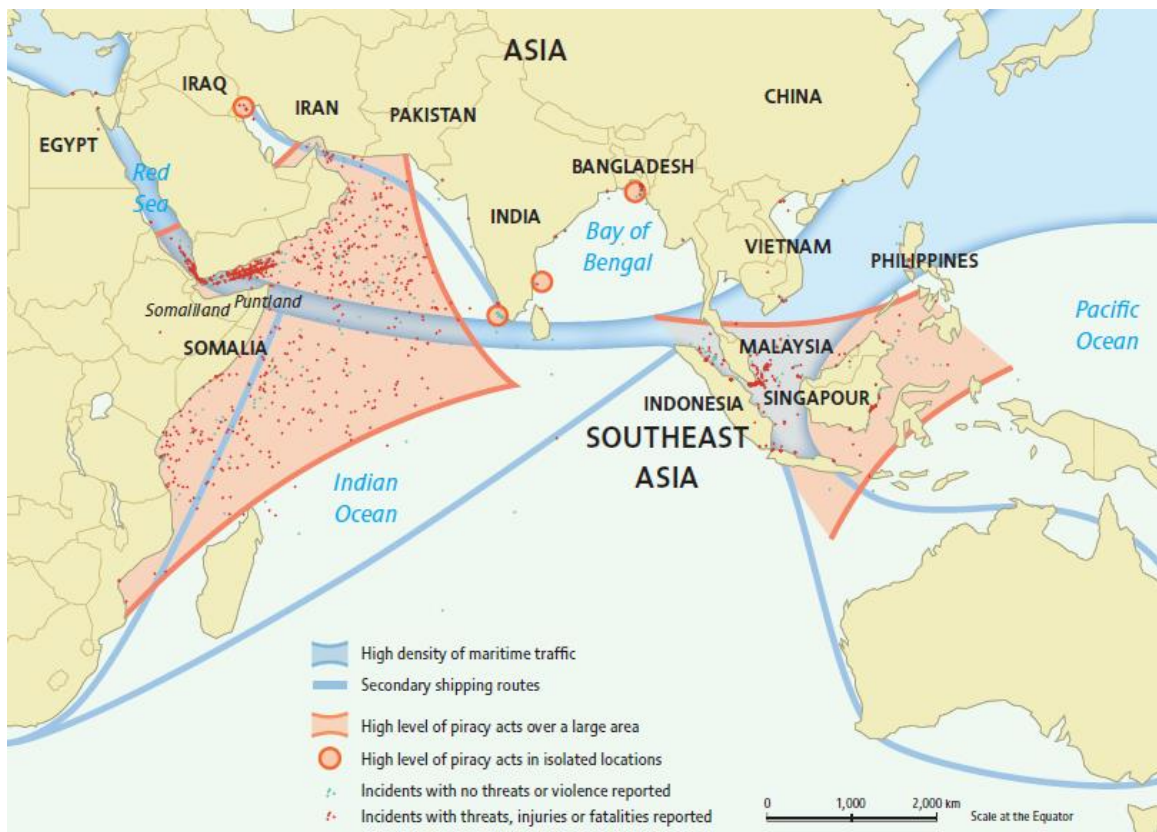


### Incidentes de pirataria nas áreas críticas africanas

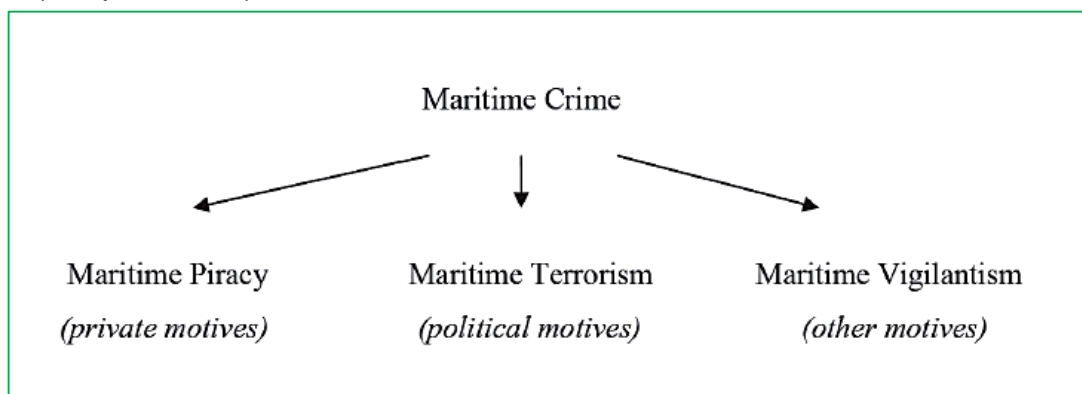


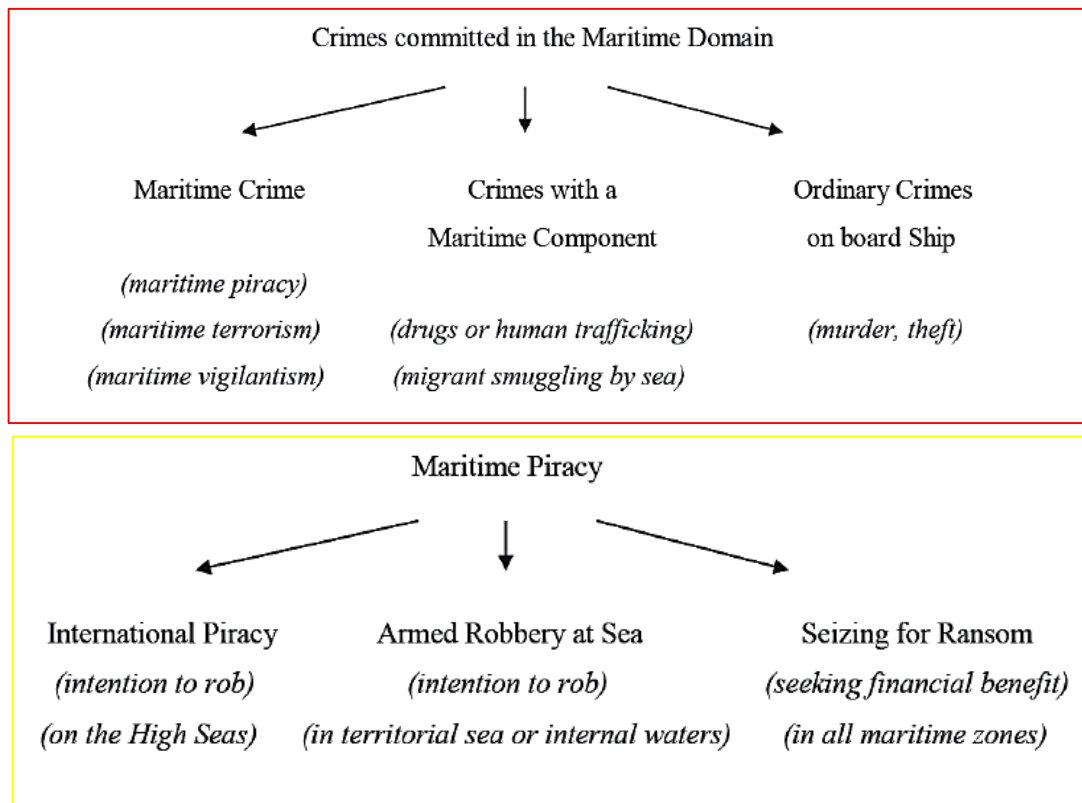






**Anexo II** – Esquemas que explicam o conceito legal de pirataria marítima, numa ótica do geral para o particular, desde a árvore dos conceitos legais de crime marítimo, a crimes cometidos neste domínio e desdobramento do conceito de pirataria marítima e seus ramos (Hespen, 2016).





**Anexo III** – Mapas mundiais entre de 2014, 2015 e 2016, respetivamente. Denota-se um decréscimo geral da atividade pirata de 2014 para 2015 mantendo-se, bastante presente ao largo das costas da Somália, Corno de África e Indonésia. Já de 2015 para 2016, o fenómeno evoluiu negativamente permanecendo ativo nas vias marítimas junto da Indonésia, Malásia e Singapura (IMB, 2014 a 2016)

 = Attempted Attack     = Boarded     = Fired upon     = Hijacked     = Suspicious vessel



201

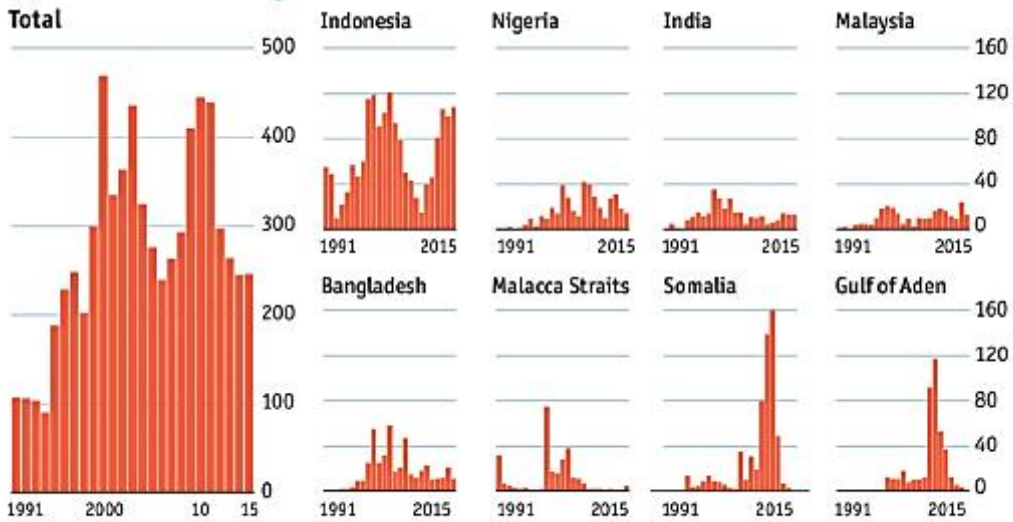
 = Attempted Attack     = Boarded     = Fired upon     = Hijacked     = Suspicious vessel





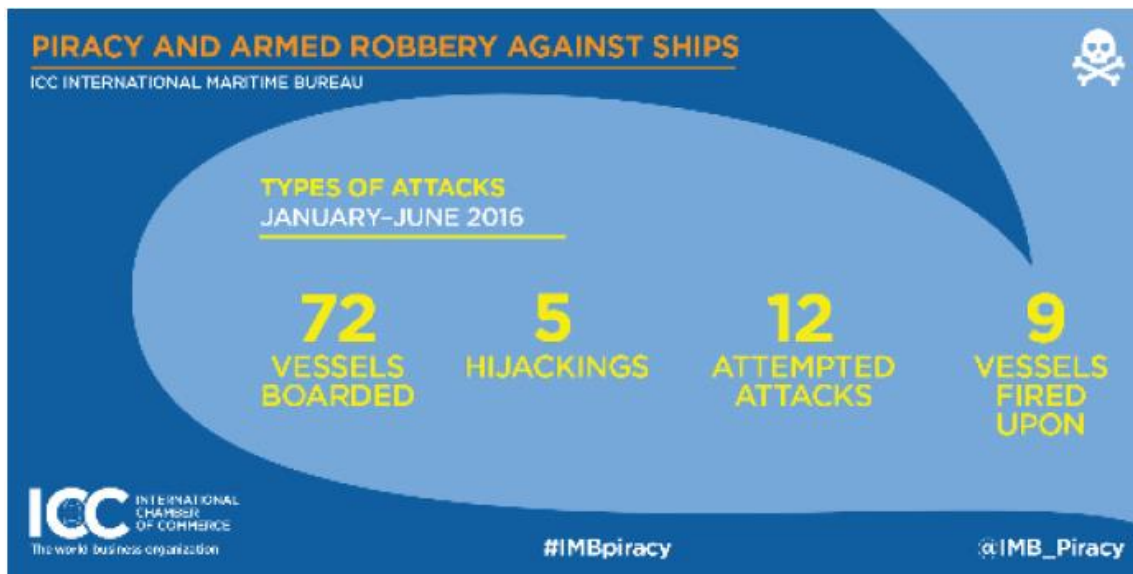
**Anexo IV** – Gráficos, tabelas e mapas sobre as variações e outras condicionantes do fenómeno, nos últimos anos [2015 e 2016], constatando-se a sua permanência ao largo de África, principalmente ao largo da Somália, também na Indonésia e Nigéria. Verifica-se também que em Abril e Maio de 2016 houve um pico de incidentes, e que as ocorrências registadas correspondem mais a embarcações tomadas pelos piratas e também a tentativas de ataques (infrutíferas) (Uc-Global Security Consulting, 2016); ICC International Maritime Bureau, 2016a & ICC International Maritime Bureau, 2016b)

**Blackbeard down**  
Pirate attacks, 2016\*

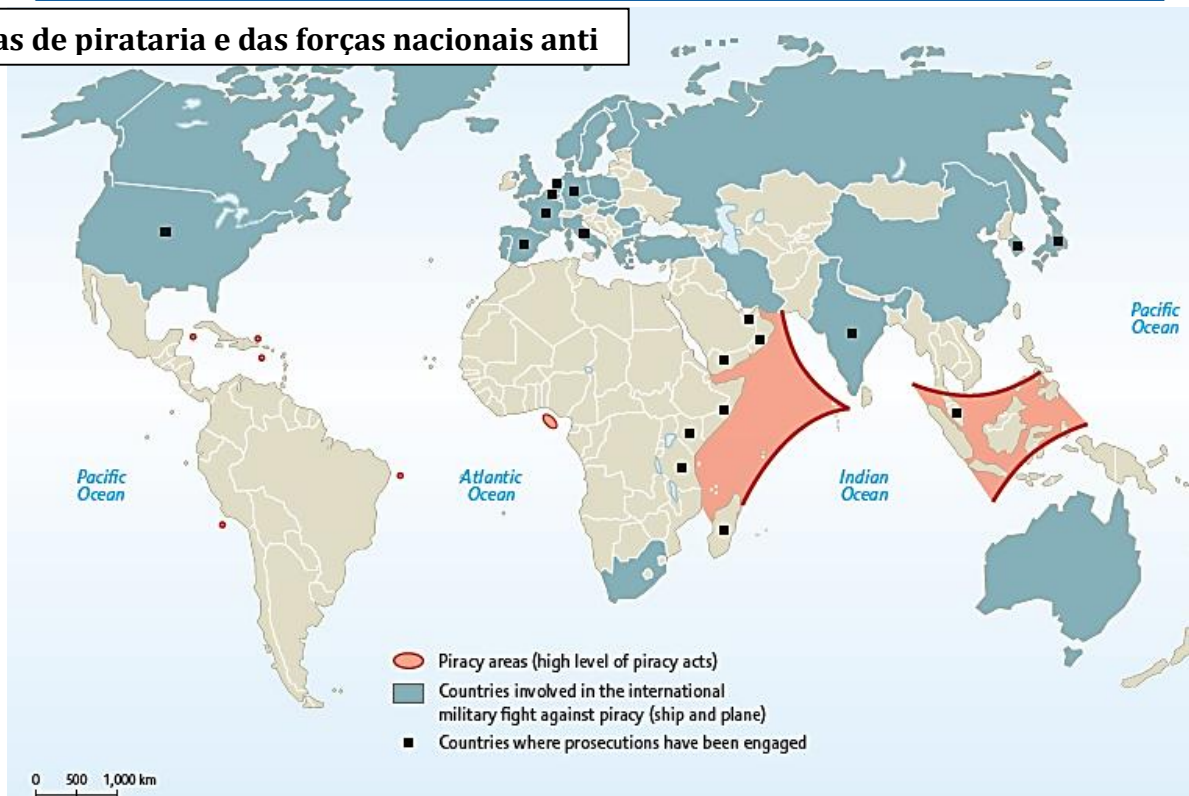


Source: International Maritime Bureau

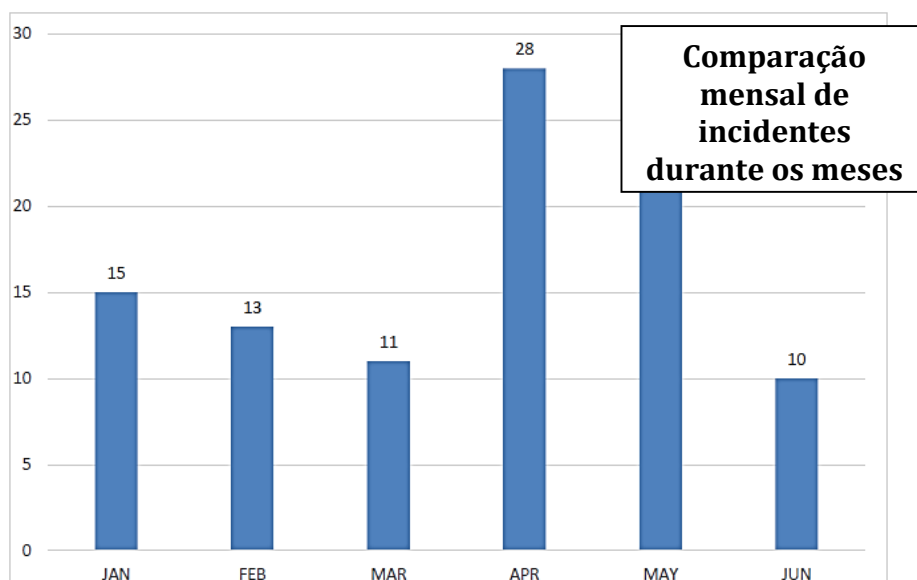
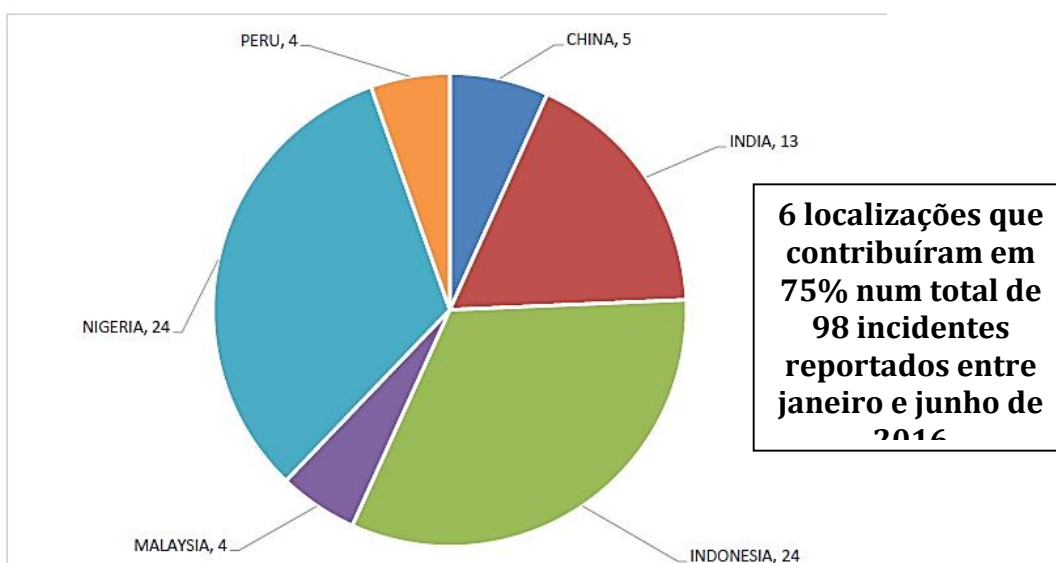
\*To September 2nd



**Áreas de pirataria e das forças nacionais anti**







**Total de incidentes  
por região do  
mundo, entre**

