

PIRATARIA, ROUBO ARMADO EM ÁGUAS TERRITORIAIS E A BANDIDAGEM NOS PORTOS*

PRÊMIO JACEGUAY

O Prêmio Jaceguay é assim denominado em honra do Almirante Arthur Silveira da Mota, Barão de Jaceguay, que o instituiu na Sessão Magna de 11 de junho de 1890, por ocasião de sua posse na presidência do Clube Naval. É constituído de uma medalha de ouro, de 4cm de diâmetro, apresentando na face anterior a figura da ciência, sentada na base de um canhão, tendo as mãos apoiadas no eixo de uma âncora.

O uso da medalha do Prêmio Almirante Jaceguay foi regulamentado pelo Decreto nº 16.934 de 10 de junho de 1945.

O tema para 2002 foi "*Pirataria, Roubo Armado em Águas Territoriais e Bandidagem Contemporânea nos Portos*".

A Comissão Julgadora, composta pelos CAte Sérgio Roberto de Oliveira Queiroz, CMG Herbert de Mattos Seidel e CMG Luiz Francisco Nunes de Souza, outorgou o prêmio ao CMG Roberto Ferreira da Silva, entregue pelo Presidente do Clube Naval.

A Diretoria do Clube Naval solicitou a publicação do trabalho premiado na *Revista Marítima Brasileira*, cumprindo o enunciado no art. 18, que regulamentou a outorga deste prêmio.

ROBERTO FERREIRA DA SILVA
Capitão-de-Mar-e-Guerra

SUMÁRIO

PARTE I

Introdução

Resumo histórico

O problema

As soluções para o problema (para portos e vias navegáveis)

A convenção das Nações Unidas sobre direito do mar

Roubo armado

Ações recomendadas

Criação da Guarda Costeira

Repressão ao banditismo nos portos

Policimento nos grandes rios

A ação da Corveta Angostura

Recomendações da IMO

PARTE II

Soluções para o problema (para os navios)

Vigie o navio e a carga

Ilumine o navio e seu costado

Estabeleça comunicações para apoio externo

Controle os acessos à carga e aos compartimentos habitáveis

Mantenha as vigias fechadas

Não deixe objetos de valor expostos

Mantenha as escadas de portuló recolhidas

Em caso de assalto

Mantenha os vigias contratados sob controle do oficial de quarto

Comunique à Polícia Federal qualquer ocorrência relativa a furto, roubo ou assalto

Conclusão

* N.R.: O presente artigo fez juz ao Prêmio Jaceguay 2002 do Clube Naval.

Os negritos são de autoria da RMB.

PARTE I

INTRODUÇÃO

O estudo de qualquer tema ligado à criminalidade em nosso país é importante e suas conclusões sempre preocupantes. A ação dos bandidos é assunto diário nos jornais, revistas e televisão, influenciando seriamente o cotidiano da nossa população e afetando negativamente o País como um todo e, em particular, a nossa economia.

Estando o país inteiro à mercê dos bandidos, com um saldo de mortos anual, provocados pelo crime, com similar apenas em países envolvidos em guerras civis, e os governos, em todas as esferas, federal, estadual e municipal, mostrando-se despreparados para lidar com o problema, é claro que os reflexos no mar, nos rios e nos portos não tardariam em aparecer.

A pirataria, o roubo armado em águas territoriais e a bandidagem nos portos preocupa não só as nossas autoridades como as do mundo inteiro. Organizações internacionais renomadas, como a Organização Marítima Internacional (IMO), da Organização das Nações Unidas (ONU), e a Câmara Internacional do Comércio ocupam-se do assunto, assim como diversas entidades particulares, como a Special Ops Associates, empresa americana especializada em segurança, investigação de roubos e recuperação de navios. Suas estatísticas só apresentam um incremento no número de casos, seja de pirataria ou roubo armado, sem falar na variada gama de crimes cometidos nos portos.

Um passeio rápido pela história mostra que a pirataria é um problema antigo. Surgiu nos primórdios da história humana, assim que o comércio nos rios, lagoas e mares cresceu a ponto de aticar a cobiça

alheia. Foi evoluindo conforme melhoravam os navios, as armas e as táticas aplicadas aos combates no mar. Tornou-se um bom negócio e assim despertou o interesse de comerciantes, banqueiros e, conseqüentemente, de governos.

Tão boas foram as técnicas desenvolvidas pelos piratas, que logo foram adaptadas pelas Marinhas de Guerra, e então surgiu a guerra de corso, que é o ataque esporádico contra o tráfego comercial do inimigo, realizado por navio de guerra ou por navio mercante armado, quando se tira partido, em alto grau, da surpresa. É a forma de ação utilizada pelo beligerante mais fraco no mar. É uma espécie de guerrilha do mar e cujo estudo foge ao escopo deste trabalho, mas demonstra que as técnicas usadas pelos piratas são boas e a repressão às suas ações é tarefa bastante árdua.

Voltando à história, quando o combate à pirataria se sofisticou, tratados foram estabelecidos e o direito internacional criou regras para o combate aos piratas. Se o combate se trava longe de terra, é de responsabilidade das Marinhas de Guerra. Se a repressão ocorrer próximo a terra, outras entidades governamentais atuarão, seja uma guarda costeira ou a polícia.

Para o armador, dono do navio atacado ou para o dono da carga roubada, a distância onde ocorreu o fato ou o órgão do governo responsável não importa; o que se torna importante é o prejuízo decorrente e, em alguns casos, as vidas humanas que se perderam.

Estes prejuízos são, normalmente, de três tipos:

- roubo de valores da tripulação e/ou o dinheiro que o armador deixa a bordo para fazer frente a pequenas despesas (normalmente ocorre com o navio no porto);

- roubo dos valores da tripulação e da carga existente a bordo; e

- rapto do navio, seguido de exigência de resgate ou da venda da sua carga inteira e do navio, alterando-se suas características exteriores e mudando a sua bandeira de registro. Nestes casos a tripulação é abandonada à própria sorte no mar ou eliminada.

Os empresários reagem aumentando o preço do frete e as seguradoras aumentam o prêmio do seguro. Isso ocorrendo num país em que se gastam bilhões de dólares com fretes e seguros, como é o caso do Brasil, um aumento desses valores repercute seriamente na nossa balança de pagamentos.

Pelo lado do governo, o combate ao roubo armado aos navios e à bandidagem nos portos se reverte de complexidade, no momento em que tenta coordenar o trabalho de diversos órgãos de formação e tarefas divergentes, aliadas às dificuldades orçamentárias por que todos passam.

Este trabalho busca encontrar soluções. Navega inicialmente através da história, de forma resumida. A seguir, analisa o problema sob diferentes aspectos e, finalmente, sugere ações a serem empreendidas.

RESUMO HISTÓRICO

A origem da pirataria se perde no tempo e os ataques às embarcações, na maioria das vezes, têm ocorrido nos mares e oceanos, principalmente nas rotas marítimas mais movimentadas. Aconteceram, também, ataques aos portos e às cidades marítimas para capturar tesouros, víveres e escravos, sempre tendo como consequência incêndios, grandes perdas econômicas e mortes.

Pirataria é a designação genérica de todo ato de violência cometido em alto-mar, por navio fora da lei, contra pessoas ou propriedades de qualquer país (27:1).

Os primeiros registros históricos dessa atividade remontam aos fenícios, que, jun-

tamente com sua expansão comercial com o ocidente, criaram um forte núcleo de piratas que operavam no Mar Egeu, tendo como centro a cidade de Delos. O objetivo inicial era a obtenção de prisioneiros que proporcionavam polpudos resgates. Posteriormente, os gregos vieram a utilizar os piratas do Mediterrâneo na sua luta contra Roma, dando-lhes uma porcentagem sobre o que saqueavam.

Durante a existência de seu império (200 a.C. a 476 d.C.), Roma combateu duramente os piratas, cujos ataques prejudicavam o abastecimento de víveres. A despeito de que os antigos romanos se referiam ao Mar Mediterrâneo como "Mare Nostrum", sabemos, por registros históricos, que aquele império, mesmo no seu período de apogeu do poder, durante a "Pax Romana", foi incapaz de livrar-se completamente dos piratas no mar onde pretendia exercer o controle total.

A queda do império romano e a consequente decadência do comércio marítimo no Mediterrâneo fizeram diminuir a ação dos piratas, embora ali continuassem a agir os sarracenos.

Nas costas da Europa ocidental destacaram-se os vikings. Este nome deriva do termo nórdico *vikingr*, usado para descrever os escandinavos em viagens de pilhagem, nas quais saqueavam, assassinavam e também comerciavam. Praticavam freqüentemente o comércio de escravos e realizavam seqüestros em busca de resgates. No século IX, eles cessaram os saques e se converteram, em sua maioria, em mercadores.

Novamente no Mediterrâneo, o renascimento do comércio com o oriente, durante a época das Cruzadas, ocasionou um revigoramento da pirataria naquele mar.

Durante a Idade Média, com o surgimento de importantes centros comerciais costeiros, os novos protagonistas foram os piratas berberes do norte da África, que

pilhavam os navios em busca de vantagens na feroz competição pelo comércio no mar.

A Espanha reagiu, bloqueando e ocupando vários portos reconhecidos como enclaves piratas. Os muçulmanos pediram então socorro ao sultão de Constantinopla, que enviou uma força naval, comandada por Khayrad'din Barbarossa (um dos famosos irmãos piratas), que expulsou os espanhóis da maioria das cidades do norte da África.

Em 1518, Khayrad'din Barbarossa tornou-se o representante oficial do sultão na área, estabelecendo-se na Argélia e controlando as ações piratas no Mediterrâneo, que se prolongariam por muito tempo, além de fazer da pirataria uma empresa oficialmente otomana.

Por centenas de anos, os muçulmanos coletaram "tributos" das potências europeias a título de "proteção" contra os ataques piratas. Geralmente, os Estados cristãos europeus achavam mais fácil pagar o tributo do que reagir. Foi apenas no século XIX que os argelinos foram desafiados por um poder naval superior.

Em 1815, a jovem e independente nação norte-americana enviou uma força naval contra os piratas berberes, dentro da idéia reinante na época de: "milhões para a defesa, mas nem um centavo para tributos". Com a vitória dos americanos, os argelinos assinaram um tratado comprometendo-se a não mais atacar os navios dos Estados Unidos.

Porém, os piratas berberes continuaram a atacar os navios europeus, o que causou uma reação dos ingleses e holandeses em 1816. Estes, aliando forças, atacaram os navios argelinos, provocando a sua quase total destruição. Isso era o começo do fim.

Em 1830, os franceses invadiram a Argélia, ocupando-a por 132 anos.

No Atlântico, a pirataria se desenvolveu após a descoberta do novo continente e a penetração européia para as Índias que se

dava pela costa ocidental africana. Os navios voltavam desses lugares longínquos carregados com tesouros e temperos de alto valor no mercado europeu, tornando-se, conseqüentemente, alvos naturais da cobiça dos bandidos dos mares.

Naquela época, a Inglaterra era um país fraco e pobre. Os seus reis e rainhas se envolveram, durante séculos, numa luta contra o Parlamento, pelo tesouro do país. O Parlamento não se animava em elevar os impostos para edificar uma poderosa Marinha, que teria lealdade apenas aos monarcas.

Porém, como uma nação insular, a Inglaterra possuía uma grande Marinha Mercante e os monarcas encontraram nela a solução para os seus problemas. Quando em guerra contra outro país, o rei, ou a rainha, permitia que navios mercantes armados atacassem os navios do inimigo e dividissem o butim entre a tripulação.

Novos matizes então se acrescentaram à pirataria clássica, quando os piratas britânicos, franceses e holandeses (que copiaram a idéia dos ingleses) passaram a contar com o apoio governamental no ataque aos tesouros transportados pelos navios ibéricos e ao tráfico de escravos. Agiam num ato de rebeldia ao monopólio exclusivo de Espanha e Portugal no comércio marítimo, o que adicionou um caráter político à pirataria. Nasceu então a guerra de corso.

Entretanto, em tempo de paz, alguns desses corsários excederam muitas vezes a tênue fronteira da legalidade, manchando a sua reputação de guerreiros e transformando-se em bandidos.

As Antilhas tornaram-se um centro de atuação desses novos atores que prejudicavam o comércio marítimo no Atlântico. Assim, o controle das linhas de comunicação no mar, pelos espanhóis, transformou-se em uma questão vital para o país.

Na segunda metade do século XVI, a Inglaterra estava pronta para desafiar a

supremacia da Espanha e os navios que transportavam imensos tesouros pelo Caribe se transformaram em alvos irresistíveis dos corsários/piratas ingleses.

A ação desses piratas foi uma das razões que levaram o rei Felipe II da Espanha a lançar a "Invencível Armada" contra a Inglaterra em 1588. Ironicamente, foi o tesouro capturado dos espanhóis que financiou a construção da esquadra inglesa e foram os chefes piratas que comandaram os navios dessa esquadra, causando a derrota espanhola.

A pirataria durante os séculos XVI, XVII e XVIII teve sempre uma ligação muito estreita com o "mundo dos negócios" de então, ocasionando, por exemplo, a formação de sociedades para financiar as expedições. Por outro lado, a ação dos piratas foi se tornando cada vez mais sofisticada, em consequência dos avanços na arte da guerra naval. A primitiva técnica de abordagem foi abandonada ao armar-se as embarcações com canhões. O negócio da pirataria passou a requerer maiores investimentos, fazendo com que os capitães dos navios se ligassem aos comerciantes de especiarias de Amsterdam e Londres, com os banqueiros italianos e com os comerciantes de Liverpool. As expedições se tornaram cada vez mais complexas, em organização e na transformação dos navios mercantes para o exercício da pirataria.

O Tratado de Ryswick (1697), entre as potências coloniais, transferiu a pirataria do Atlântico para o continente asiático. Porém, foi outro o motivo que levou à diminuição da pirataria ocidental: o desenvolvimento industrial.

A tecnologia e a máquina a vapor fizeram com que a atividade se tornasse muito cara e arriscada. A pirataria se viu impotente ante os avanços tecnológicos e da organização defensiva. No século XIX, só perduraram alguns piratas em certos locais

da costa da África, Golfo Pérsico, China e Polinésia.

Hoje, a disseminação do progresso tecnológico a custos modestos permite que uma lancha veloz, de baixo custo, possa se aproximar de um navio mercante sem ser detectada, e equipamentos relativamente simples permitem aos piratas modernos escalarem esses navios e dominar a sua tripulação.

No século XX um novo ingrediente se juntou ao problema da segurança marítima: o terrorismo.

O PROBLEMA

Após um breve resumo histórico da pirataria ao longo do tempo realizada na introdução, nos dias de hoje nos deparamos com um problema que aflige seriamente a segurança do comércio marítimo: a pirataria, o roubo armado de navios e de pequenas embarcações em águas territoriais e a bandidagem nos portos.

A pirataria em alto-mar, especialmente na Ásia, está se tornando mais violenta, com as redes do crime organizado aumentando o número de seqüestros de navios e de seus tripulantes para depois exigir resgate. Como os valores exigidos não são exorbitantes, os armadores pagam para evitar problemas.

O mais recente relatório sobre pirataria, elaborado pela Câmara Internacional do Comércio, (36:1) informa que o número de navios seqüestrados no mundo dobrou em 2001, apesar da queda nos ataques de piratas em geral, devido à ação mais efetiva das autoridades repressoras.

Segundo o mesmo relatório, foram registrados 335 ataques de piratas no ano de 2001. Vinte e sete por cento menos que em 2000, mas os 16 seqüestros de navios superaram os oito ocorridos no ano anterior.

O relatório daquela Câmara afirma que os dados indicam um aumento na partici-

pação do crime organizado na pirataria, com maior uso de armas de fogo, captura de reféns e uma conexão entre as gangues de contrabando de imigrantes e as ações piratas, especialmente nos casos de seqüestros. Afirma ainda que as três maiores gangues baseadas em Hong Kong estão organizando e financiando os seqüestros por causa do lucro potencial em dólares.

Há também o caso de roubo de todo um navio e a revenda de sua carga. Este requer um planejamento detalhado, afirma o relatório. Tipicamente, esses casos envolvem um navio principal, que lança o ataque, dotado de um suprimento de armas automáticas, documentos falsos para a tripulação e para a carga e uma rede de venda das mercadorias roubadas. Piratas solitários não têm tais recursos; estes roubos são trabalho do crime organizado.

Na maioria dos casos, os piratas tomam o controle do navio, descarregam ou matam a tripulação e mudam o nome e a bandeira da embarcação. Em seguida, o navio é levado para um porto, onde é descarregado com documentos falsos.

O relatório em pauta diz que a maior parte dos piratas do mundo se concentra em águas indonésias e no Estreito de Málaca, que separa a Malásia da ilha indonésia de Sumatra, uma das rotas marítimas comerciais mais congestionadas do mundo, com movimento diário de cerca de 600 embarcações.

No ano de 2001, os piratas mataram 21 pessoas, entre tripulantes e passageiros de navios, enquanto outras 210 foram feitas reféns. Todos os assassinatos, com exceção de um, ocorreram em águas asiáticas. O maior número de ataques, 91, foi registrado na Indonésia, seguida pela Índia, com 27 ataques, e Bangladesh, com 25. O relatório mostra também que a tendência entre os piratas de exigir resgate, antes limitada às ocorrências na Somália, está se espalhando para o norte do Estreito de

Málaca e a costa da província indonésia de Aceh.

O relatório sobre pirataria alerta, ainda, para a possibilidade de terroristas seqüestram navios, especialmente os petroleiros, e usá-los em missões suicidas.

Outro relatório, elaborado pela empresa americana Special Ops Associates (24:8), especializada em segurança marítima, também considera a mesma região, das águas da Indonésia, Malásia e Singapura, como a mais perigosa do mundo, embora cite que todo o sudeste asiático, incluindo o Mar da China, seja considerado área perigosa e onde mais ocorrem atos de pirataria contra navios de carga, passageiros e iates.

Os pequenos navios-tanque de cabotagem tornaram-se os alvos mais atraentes, pois são facilmente vendidos nas pequenas vilas situadas na costa após o ato de pirataria.

O relatório comenta o caso de um desses navios, o petroleiro *Siam Xan Xai*, seqüestrado à meia-noite do dia 8 de junho de 1999, após suspender de Singapura. O navio foi atacado por aproximadamente 12 bandidos armados embarcados em duas lanchas velozes. A tripulação de 16 homens foi mantida prisioneira por dois dias a bordo, sendo depois abandonada numa lancha com o motor avariado, exceto um tripulante que conhecia a manobra de válvulas dos tanques. O navio foi visto pela última vez dois dias depois, navegando em direção à China.

Nas costas das Filipinas, o grupo extremista muçulmano Abu Sayyaf tem atacado iates, com o intuito de seqüestrar seus tripulantes e liberá-los em troca de polpudos resgates.

A China é acusada de abrigar os navios roubados e o relatório apresenta o caso concreto da recuperação de um navio japonês, o *Tenyu*, que transportava 3 mil toneladas de lingotes de alumínio e foi seqüestrado

no Estreito de Málaca em 31 de dezembro de 1998, sendo depois recuperado. Os investigadores chegaram à conclusão de que o navio teve suas características alteradas no porto chinês de Zhangjiagang. A tripulação nunca foi encontrada.

Na África, a maioria dos incidentes ocorre nas águas territoriais de Nigéria, Serra Leoa e Somália, normalmente à noite e com os navios atracados ou fundeados.

Na Somália, as milícias locais utilizam lanchas velozes e atiram com armas automáticas, foguetes e morteiros para intimidar os navios atacados. O relatório cita o caso de um pescador italiano que foi aprisionado com sua tripulação de 33 homens e mantido em cativeiro até o pagamento de 500 mil dólares de resgate.

Na parte do relatório que abrange a América do Sul e o Caribe, o Brasil é citado e os ataques relatados são os do tipo mais simples, na sua maioria contra navios fundeados ou atracados e onde são roubados valores do navio e da tripulação, embora seja informado também que o nível de violência dos atacantes é elevado.

As costas de Colômbia e Venezuela são citadas como perigosas para iates em rota para as ilhas do Caribe. Grupos paramilitares e traficantes buscam resgates pelos tripulantes das embarcações seqüestradas.

Nas costas de Costa Rica e Nicarágua há o perigo de um intenso tráfego de embarcações empregadas no narcotráfico. A área junto à fronteira dos dois países, na foz do Rio San Juan, é perigosa devido às disputas territoriais envolvendo os dois países.

Na citação ao México, é informado que o crime se alastra naquele país. Os casos mais comuns são o seqüestro, o roubo armado e a extorsão contra turistas. O nível de violência é elevado e, em muitas ocasiões, as vítimas são mortas. O caso de um ataque a um *ferry-boat* lotado, com 250 tu-

ristas, que se dirigia a Cozumel, é apresentado como muito bem planejado. O alvo principal era um carro blindado, de transporte de valores, que estava a bordo. O navio foi atacado por duas lanchas rápidas, em pleno dia. Inicialmente, destruíram os equipamentos de comunicação, a seguir roubaram o dinheiro do carro blindado e finalmente os turistas.

No Mar Mediterrâneo, as costas dos países que banham aquele mar e apresentam situações políticas instáveis são as mais perigosas. As costas da Grécia, da Albânia e o Estreito de Corfu são também apontados como áreas críticas para navios pesqueiros e iates. Os alvos principais são essas pequenas embarcações quando fundeadas em locais isolados. Normalmente os ataques são conduzidos por bandidos albaneses armados com armas automáticas e granadas. O nível de violência é elevado.

Quanto ao roubo de cargas, o cenário internacional é impressionante. Nos Estados Unidos da América (EUA), um relatório apresentado ainda na administração Clinton (1:1), sobre a situação da criminalidade nos 12 principais portos americanos, dá conta que foi impossível avaliar a completa extensão da bandidagem naqueles portos. Há de tudo: tráfico de drogas; contrabando; corrupção de policiais e inspetores da alfândega; imigração ilegal; exportação de motores e de carros roubados; e exportação de vários tipos de armamento – de mísseis a materiais para fabricação de armas de destruição em massa, entre outros. Há, ainda, a possibilidade de contratação de empresas especializadas em diversas formas de crime no porto, de forma a assessorar aqueles que desejam estabelecer um negócio escuso num desses 12 portos.

No Canadá, o Serviço de Inteligência Criminal (28:1) informa que, nos três princi-

país portos de Vancouver, Montreal e Halifax, além da Máfia e de algumas quadrilhas do leste europeu, o crime é dominado pelas gangues de motociclistas do tipo "Hells Angels", e classifica-os como "a mais poderosa e bem estruturada organização criminal do país". Além dos mesmos crimes praticados nos EUA, o serviço de inteligência informa que estas quadrilhas possuem criminosos infiltrados em bancos, companhias de seguros, companhias de telefone, empresas de cartões de crédito, na polícia, na alfândega e na autoridade marítima.

No Brasil, não existem estudos divulgados sobre a criminalidade nos portos, porém, o cenário não deve ser diferente. Uma juntada de artigos de jornais já nos dá idéia aproximada da dimensão do problema.

Um artigo do jornal *O Estado de S. Paulo* (18:1) informa como funciona a aliança entre o crime organizado, empresários, estivadores, portuários, policiais e funcionários de empresas, entre outros.

O roubo de um contêiner, por exemplo, segundo um elemento envolvido entrevistado pelo jornal, começa quando alguém vai a uma empresa de importação solicitar alguma carga. Acertada a transação, ele vai embora. Imediatamente, o funcionário da empresa informa à quadrilha em que dia chegará a carga e qual o número do contêiner em que estarão os produtos. Esse mesmo dado pode ser repassado por alguém da Receita Federal, despachante ou pelo próprio contato comercial do empresário no país de origem da carga.

No dia em que o navio atraca no porto, a quadrilha já contratou algum estivador, cuja função é identificar onde está o contêiner no navio e cortar o seu lacre com um alicate. Horas mais tarde, chega um caminhão para transportar o contêiner. Ele tem de, obrigatoriamente, passar por um conferente, que também já foi "comprado" pela quadrilha.

O conferente, apesar de saber que nada foi retirado do contêiner, a não ser o lacre, "detecta" a irregularidade e manda o caminhoneiro dirigir-se até um posto para pesar a carga. Pelas regras existentes, ele tem de informar a hora em que o caminhão deixou o local em direção à balança. Esse percurso pode levar 30 minutos. Nesse momento, começa a segunda fase da operação.

Se o caminhão está deixando o porto às 12 horas para a pesagem, o conferente marca que a saída ocorreu às 15 horas. Nesse intervalo o caminhão é levado para um galpão e grande parte da carga é roubada. Perto do horário marcado pelo conferente, o caminhoneiro se dirige para a balança.

Na hora em que o contêiner vai ser pesado, descobre-se que a carga foi roubada, mas ninguém sabe onde.

A ação desses bandidos é bastante cuidadosa, mas envolve pouco risco, graças à convivência das pessoas envolvidas no processo.

Outra forma de ação das quadrilhas é contar com a cooperação dos próprios importadores, que, contando com o recebimento do seguro, informam aos bandidos que uma carga valiosa vai chegar em determinado dia. Quando o furto é consumado, o próprio importador compra a carga por um valor menor e aciona a seguradora. Com isso, ele ganha duas vezes.

Para tudo isso dar certo, é preciso localizar o contêiner no navio e ter a participação do caminhoneiro. Se o motorista não aceita participar do esquema, é assaltado na estrada. Se o caminhão for velho, é abandonado. Se for novo, é trocado por drogas em outro país.

A reportagem, datada de dezembro de 1999, informa que, pelo menos uma vez por semana, quadrilhas especializadas, patrocinadas normalmente por empresários, assaltam os contêineres que chegam ao porto de Santos ou roubam cargas nas rodovi-

as Anchieta e Imigrantes. A maior parte dos casos não é registrada.

Outro artigo do supracitado jornal, publicado no mesmo dia, informa que, segundo dados oficiais da Ouvidoria de Polícia do Estado de São Paulo, pelo menos 500 policiais do Estado podem estar envolvidos com o narcotráfico ou com ações de quadrilhas especializadas no roubo de cargas. Excluída a grande São Paulo, a cidade de Santos é a que registra o maior número de denúncias contra policiais. Outra denúncia oriunda de um elemento que participa do esquema, em entrevista ao jornal, afirma que não é possível o sucesso das ações sem a participação das Polícias Federal e Civil e da Guarda Portuária.

AS SOLUÇÕES PARA O PROBLEMA

A pirataria, o roubo e assalto nos portos nos preocupa como marinheiros que somos. Diante do quadro apresentado nos capítulos anteriores, podemos perguntar: o que fazer?

A resposta passa primeiramente pela solução da criminalidade no Brasil. Somos de fato um dos países mais violentos da América Latina, que por sua vez é a região mais violenta do globo. Somos o quinto colocado na quantidade de roubos no mundo (32:9).

O total de perdas causadas pela elevação da criminalidade em nosso país é incalculável, pois não se pode medir o valor de perdas humanas, porém, do ponto de vista monetário, num cálculo feito pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o crime "rouba" cerca de 10% do PIB nacional, o que dá mais de 100 bilhões de reais por ano. Nos Estados Unidos, que estão longe de ser um país pacífico e ordeiro, a porção de riqueza que se esvai com o crime é de 4% (32:9).

O Brasil perde muito com isso. Na área afeta a este trabalho, a Organização Maríti-

ma Internacional (IMO), agência da ONU, mantém sempre uma lista atualizada com o nome dos portos do mundo onde os navios e seus tripulantes estão sujeitos a assaltos e até a risco de vida. Muitas companhias de navegação evitam escalar seus navios nesses portos e, quando são obrigadas a fazê-lo, exigem coberturas de seguro tão altas, que o preço chega a influir no frete e no custo final dos produtos transportados.

Assim, o que acontece no porto não é dissociado dos problemas que afligem o Brasil como um todo e a solução para a redução da criminalidade nos portos e o roubo na costa e nos grandes rios passa pela solução da violência em nosso país, cujas propostas fogem ao escopo deste trabalho. Basicamente é provocada pela incapacidade do Estado de se fazer presente e aplicar medidas coercitivas para impedir ações criminosas.

Alguma coisa precisa ser feita. O comércio marítimo brasileiro responde por cerca de 96 % das nossas trocas comerciais e os portos são locais vitais para a nossa economia e o nosso desenvolvimento, que, se pujantes, terão reflexos positivos na diminuição da criminalidade. Tudo depende de reduzirmos o custo da movimentação das mercadorias, da redução do seguro e da atração que pudermos exercer junto aos armadores, donos dos navios que demandam nossos portos.

Antes de prosseguirmos com nosso tema, cabe aqui colocar que a manifestação da Comissão de Jurisprudência do Tribunal Marítimo Brasileiro é importante na distinção entre ato de pirataria e assalto e roubo a navio. Por essa Comissão e pela jurisprudência internacional dominante, os atos de pirataria só ocorrem em alto-mar e são afetos às Marinhas de Guerra. Os assaltos e roubos a navios, quando nos portos e em águas territoriais de um Estado, são apenas assaltos e roubos e são assuntos internos

daquele Estado, para serem resolvidos em nosso país pela Polícia Federal.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (12:93) define que constituem **PIRATARIA** quaisquer dos seguintes atos:

a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

I) um navio ou uma aeronave em alto-mar (todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou em águas interiores de um Estado, nem nas águas de um Estado arquipélago) ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

II) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetidos à jurisdição de algum Estado;

b) todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

c) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b).

Roubo armado

E para essa organização internacional, roubo armado contra navio é qualquer ato, ou ameaça ilegal de violência, de detenção ou depredação dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo deste navio, dentro da jurisdição de um Estado onde ele ocorre.

A palavra inglesa *piracy*, para tratar deste tema, talvez tenha influenciado a terminologia pirata, para ser empregada indistintamente.

Em alto-mar, apenas casos isolados de pirataria ocorrem, porque as Marinhas que têm os meios navais e aeronavais devidamente preparados podem responder adequadamente a estes incidentes. Baseados nas leis internacionais, podem atacar esses criminosos com um poder que nenhum grupo criminoso organizado, por mais forte que seja, pode se igualar. Isto tem um enorme efeito de deterência para um potencial atacante.

O que normalmente acontece é um ataque aos navios e a pequenas embarcações quando atracados ou fundeados bem próximas à costa. Os bandidos têm que agir e rapidamente retornar para terra, antes que uma força repressora possa reagir à sua ação.

Se formos analisar os casos de pirataria e roubo ocorridos no Brasil nos últimos anos vamos verificar que não houve nenhum ataque em alto-mar. Assim, podemos afirmar categoricamente que no Brasil não há pirataria!

Apesar do crime organizado dispor de vultosas quantias e já ter demonstrado boa capacidade de organização e planejamento, certamente boa parcela deste resultado positivo cabe à nossa Marinha, que, como foi explicado acima, fazendo-se presente no mar, provavelmente afugentou os possíveis pretendentes a piratas dos navios em trânsito na nossa costa e das plataformas de petróleo, que são estáticas e tremendamente vulneráveis.

Isso não quer dizer que o problema está resolvido. Pelo contrário. A Marinha não pode se fazer presente o tempo todo e em todos os lugares. Se sua ação hoje é eficaz em nossa costa, a sofisticação do crime amanhã poderá criar uma brecha em nosso sistema de defesa, bem como as nossas belonaves não poderão garantir os navios mercantes com a nossa bandeira em mares longínquos. As nossas ações de patrulha

têm que estar à frente das possíveis ações dos bandidos e as nossas escolas voltadas para as tripulações mercantes têm que se preparar para o ensino e adestramento de medidas defensivas contra abordagem de bandidos, em alto-mar e no porto.

A Marinha deve sempre buscar estar à frente das ações dos bandidos, pois, ao acontecer um primeiro ato de pirataria nas nossas costas, a pressão de órgãos internacionais será tão grande que nos forçará a aumentar significativamente as patrulhas no mar.

Porém, o aumento das patrulhas no mar, que inevitavelmente envolverá meios navais e aeronavais da Esquadra, além dos meios distritais, desviará tempo, dinheiro e combustível destinados à preparação para o combate da nossa Marinha.

Assim, ações de inteligência e integração com órgãos nacionais e internacionais fazem-se necessárias hoje porque se um grupo de meliantes nos surpreender sofreremos graves consequências, como explicado acima, aliadas às reduções orçamentárias a que somos submetidos atualmente.

Outro fator importante que deve ser levado em consideração é o acelerado desenvolvimento de nossa indústria petrolífera no mar, em busca da auto-suficiência na produção de petróleo, que faz crescer o número de plataformas em operação. A prospecção do petróleo se faz, cada vez mais, em águas profundas, portanto mais afastada da costa e cada vez mais vulnerável à ação de bandidos e terroristas.

Devemos considerar também o crescente número de empresas estrangeiras atuando nessa área, o que pode ensejar ações terroristas contra essas companhias, provenientes de países envolvidos em conflitos em outras áreas do mundo, e nos envolver indiretamente nesses problemas com os quais nada temos a ver. Desta forma, a presença constante da Marinha junto a essas plataformas se torna cada vez mais necessária.

Do que aqui foi dito até agora, podemos inferir, numa **primeira análise**, que em nosso país a probabilidade maior de um ataque a navio ocorrerá a partir de uma lancha baseada em terra e será realizado próximo à costa, ou seja, na área de jurisdição do Departamento de Polícia Federal (DPF).

Porém, todos sabemos que a Polícia Federal não tem como reprimir estes atos em toda esta área marítima e fluvial, por absoluta falta de meios para tão grande tarefa.

Ações recomendadas

As ações provavelmente recomendadas, em caso de recrudescimento de ações de roubo na costa, seriam:

a) aumentar as atividades de inteligência e repressão em terra, base de apoio desses bandidos; e

b) aumentar o patrulhamento marítimo.

Na primeira das ações a polícia é especialista e não há comentários a fazer. Na segunda, aumentar o patrulhamento conduzido pela polícia não parece ser uma solução exequível a curto prazo.

Criação de uma Guarda Costeira

Para tentar então resolver o problema do banditismo nas águas territoriais, uma das soluções anteriormente pensadas seria a **criação de uma Guarda Costeira**, com poderes para resolver assaltos e roubos nesta área. É claro que, numa primeira avaliação, a formação de uma organização voltada e preparada exclusivamente para a patrulha da nossa costa e dos grandes rios nos parece uma boa solução, principalmente se quisermos aproveitar respostas adotadas por outros países.

Porém, esta decisão hoje também não é exequível, devido à falta de recursos orçamentários. A Marinha do Brasil terá de continuar a realizar – em parte – o trabalho que caberia a uma Guarda Costeira, tendo em vis-

ta que a Polícia Federal não tem capacidade de exercer as suas funções de polícia marítima em toda a extensão do nosso mar territorial, conforme previsto na nossa Constituição.

Para tentar minimizar a questão de um possível vazio de repressão ao crime, a Marinha avocou a si o problema e elaborou um Anteprojeto de Lei (APL) com o propósito de substituir a Lei nº 2.419/55, que trata da Patrulha Costeira.

O referido anteprojeto, cuja minuta de exposição de motivos interministerial se encontra em análise no Ministério da Justiça, desde janeiro de 2001, já tendo sido aprovado pelos Ministérios da Defesa, da Fazenda, do Meio Ambiente e da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, incorpora, basicamente, duas inovações:

- a primeira refere-se ao poder de polícia conferido à Marinha do Brasil (MB) nas atividades de fiscalização executadas em águas sob jurisdição nacional, somente aplicável na ausência das demais autoridades governamentais responsáveis, não limitando, dessa maneira, suas competências; e

- a segunda inovação trata da regulamentação do uso de medidas coercitivas pela MB. Caberia à Marinha, ao fazer-se ao mar ou navegar em rios, aproveitar sua presença para reprimir os ilícitos.

Desta forma, o APL revestiria de legalidade de eventuais atitudes de comandantes em situações que suscitem medidas de caráter policial para o combate às atividades ilegais.

Esta solução, se implementada, poderá contornar a carência da Polícia Federal, sem a necessidade de criar, a curto prazo, uma Guarda Costeira.

Repressão ao banditismo nos portos

Na repressão ao banditismo nos portos, a Polícia Federal, como responsável que é, vem buscando cumprir sua missão, a despeito da falta de pessoal e material.

O Governo Federal, em 1995, entendendo que somente a Polícia Federal não seria suficiente para enfrentar a magnitude deste problema, criou a **Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos)**, com o propósito de elaborar e implementar sistema de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis.

A Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis é integrada por um representante e respectivo suplente de cada Ministério a seguir indicado: da Justiça, que a presidirá; da Marinha; da Fazenda; das Relações Exteriores; e dos Transportes.

Compete à Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis:

- I. baixar normas, em nível nacional, sobre segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

- II. elaborar projetos específicos de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e, por via diplomática, buscar junto à Organização Marítima Internacional (IMO) assistência técnica e financeira de países doadores e instituições financeiras internacionais;

- III. apresentar sugestões às autoridades competentes para o aperfeiçoamento da legislação pertinente, inclusive consolidação de leis e regulamentos;

- IV. avaliar programas de aperfeiçoamento das atividades de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

- V. manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais ocorridos nos portos, terminais e vias navegáveis e dos resultados das investigações e das punições aplicadas;

- VI. encaminhar aos órgãos competentes avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;

VII. elaborar seu regimento interno e submetê-lo à aprovação do Ministro de Estado da Justiça;

VIII. criar e instalar **Comissões Estaduais de Segurança Pública nos Portos Terminais e Vias Navegáveis (Cesportos)**, fixando-lhes as atribuições; e

IX. orientar as Comissões Estaduais, no que for cabível.

As Comissões Estaduais serão compostas, no mínimo, de representantes do Departamento de Polícia Federal; da Capitania dos Portos; da Secretaria da Receita Federal; das Administrações Portuárias; e do Governo do Estado. Serão coordenadas pelos representantes do Departamento de Polícia Federal e deverão elaborar um plano de segurança a ser submetido à Comissão Nacional.

A partir da criação dos Conportos e dos Cesportos, a coordenação entre os diversos órgãos envolvidos passou a fluir com mais facilidade, e também com a criação, pela Polícia Federal, dos Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom), a repressão ao roubo e assalto a navios passou a se intensificar.

A Marinha novamente se fez presente no auxílio à Polícia Federal celebrando, em 28 de agosto de 1998, um convênio com o Ministério da Justiça, objetivando estabelecer as condições para a operacionalização daquela polícia na execução das tarefas de Polícia Marítima:

Constituem objetivos do convênio:

- transferência de até cinco lanchas, já entregues;
- transferência de até quatro avisos de instrução e patrulha;
- formação de pessoal dos quadros da Polícia Federal. Foram preparados cerca de 70 agentes, a fim de habilitá-los na operação e na manutenção das referidas lanchas, bem como na realização de atividades de visita, inspeções e apresamento de navios e embarcações; e

– apoio na execução de manutenções e reparos das embarcações transferidas, empregando-se a mesma infra-estrutura logística utilizada na Marinha.

Tais medidas contribuíram sobremaneira com o DPF na implantação dos **Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom)** nos portos de Santos, Rio Grande e Rio de Janeiro, estando, atualmente, em implementação o de Vitória.

Está prevista ainda a instalação desses núcleos de polícia em Rio Grande/RS, Itajaí/SC, Paranaguá/PR, Foz do Iguaçu/PR, Recife/PE e Belém/PA.

A implementação das medidas acima citadas, isto é, a criação dos Conportos e Cesportos, aliada ao convênio Marinha-Ministério da Justiça, permitiu um declínio do número dos diversos ilícitos em águas jurisdicionais brasileiras, comprovado pelos dados estatísticos disponíveis sobre o assunto, como, por exemplo, os contidos na Compilação Anual dos Incidentes no Brasil, elaborada pelo Estado-Maior da Armada, segundo informações oficiais da IMO, apresentada no quadro a seguir.

Esta afirmativa é verificada pela reportagem do jornal *A Tribuna Digital*, de Santos – SP, que, na sua reportagem datada de 23 de janeiro de 2002, descreve a neutralização de um assalto no porto daquela cidade, numa ação conjunta do Nepom/PF e da Guarda Portuária. A ação se deu quando, durante a madrugada, os guardas portuários, que faziam uma ronda para troca de turno, observaram a presença de uma embarcação suspeita, junto a um navio de bandeira de Hong Kong, atracado no Terminal de Contêineres.

Algumas pessoas trabalhavam rapidamente, descendo mercadorias para um pequeno barco a motor. Acionado o Nepom, foi iniciada a perseguição aos bandidos pelo canal de Bertioiga, que continuou até

COMPILAÇÃO ANUAL DOS INCIDENTES DE ROUBO NOS PORTOS DO BRASIL

ANO	PORTO													
	RIO DE JANEIRO	SANTOS	SALVADOR	ARATU	BELEM	RIO GRANDE	SANTANA	MACAPÁ	FAZEN DINHA	PARA NAGUÁ	MACEIÓ	SEPETIBA	TOTAL	VARIAÇÃO
1995	9	6											15	
1996	6	2	5	4	1		1						19	+ 26,70%
1997	8	8					1	1					18	- 5,30%
1998	4	1					1		1	1	1	1	11	- 38,90%
1999	2	1					1			1		3	8	- 27,30%
2000		3					1		3				9	+ 12,50%
2001						1							1	- 88,88%

uma praia da região, quando houve intensa troca de tiros.

Os marginais conseguiram se evadir, fugindo através de um mangue, porém a polícia conseguiu recuperar toda a carga de 800 vidros de perfume francês roubada de um contêiner. Apreendeu, também, a lancha e uma viatura utilizada pelos meliantes.

Outro exemplo da ação das Cesportos foi a repressão aos distúrbios promovidos pelos trabalhadores portuários avulsos (TPA) que se rebelaram contra a decisão judicial para o cumprimento das determinações impostas pela Lei nº 8.630/93, concernentes à escalafão pelo Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO), no porto de Santos, e a ação preventiva relacionada ao mesmo tipo de problema nos portos de Rio de Janeiro, Fortaleza e Recife, para pôr fim a anos de exploração de trabalhadores pela diretoria dos sindicatos, auxiliados por verdadeiros criminosos apadrinhados por essas diretorias.

Em Santos, a ação foi violenta e ensejou o uso de coquetéis *molotov* contra instalações do porto, a sabotagem de uma torre de transmissão de energia e distúrbios violentos nas principais ruas da cidade, sem contar com a coerção contra os TPA honestos que desejavam se engajar nas fainas normais do porto.

Destacamentos das tropas de choque, unidades de cavalaria e outras especializadas em distúrbios civis da Polícia Militar tiveram de ser deslocadas da capital para a cidade de Santos para fazer frente aos tumultos.

A ação das Cesportos, coordenando as ações dos diferentes órgãos federais e estaduais e a criação de um núcleo de inteligência especial de emergência para fazer frente à situação, com representantes de todos os integrantes envolvidos, proporcionou o fim do conflito em poucos dias, com o resultado significativo de nenhum ferido grave em ambos os lados. As ações

conjuntas de inteligência, planejamento e repressão foram o segredo do sucesso.

Policimento nos grandes rios

Com relação ao policiamento nos grandes rios das bacias hidrográficas brasileiras, a situação é preocupante.

A Amazônia é um enorme e intrincado labirinto de rios e pequenos canais e o meio de locomoção mais utilizado é o de pequenas embarcações, mesmo nas proximidades das cidades. São cerca de cem mil embarcações rotineiramente utilizadas pela população da região. A cena praticamente se repete na bacia do Paraná-Paraguai e em milhares de quilômetros navegáveis dos nossos rios.

É claro que não vamos esperar que a Polícia Federal vá se incumbir de tudo isso.

Para se evitar lamentáveis incidentes como o ocorrido na Amazônia e que resultou na morte do famoso explorador neozelandês Sir Peter Blake, com enorme repercussão mundial, o Governo Federal, através da Secretaria Nacional de Segurança Pública do Ministério da Justiça, procura colaborar com os órgãos estaduais de segurança pública, de forma a equipá-los com lanchas para fazer frente a assaltos e roubos nas hidrovias, com recursos do Fundo Nacional de Segurança Pública.

Até agora, nos últimos dois anos e meio, já foram repassados cerca de 60 milhões de reais somente para os Estados amazônicos e cerca de cinco por cento deste valor (R\$ 3 milhões) foram aplicados na compra de lanchas e contratação de serviços de manutenção para elas.

Cabe relembrar novamente que, se aprovado o APL, que altera a Lei nº 2.419/55, que trata da Patrulha Costeira e que dá poder de polícia à Marinha nas atividades de fiscalização executadas em águas sob jurisdição nacional, os nossos navios, quando navegando nos rios, poderão representar uma

poderosa força de deterência na repressão aos atos ilícitos nas hidrovias.

A ação da Corveta *Angostura*

Um exemplo recente do que a ação conjunta de diversos órgãos dos governos federal e estadual podem realizar, quando convenientemente coordenados, nos dá a notícia publicada no jornal eletrônico *Informe-se*, de divulgação interna da Secretaria da Receita Federal, datado de 16 de abril de 2002.

A ação transcorreu no período de 5 a 10 de abril de 2002 na denominada região das ilhas do Pará (Estreito de Breves e adjacências) e contou com a participação da Corveta *Angostura* e de equipes da Capitania dos Portos, Polícia Federal, Polícia Militar, Polícia Civil, Alfândega, Secretaria de Fazenda do Estado de Pará, com o apoio logístico prestado pelo próprio navio e pela Companhia Docas do Pará.

A operação desenvolveu-se em duas fases, contando com a Corveta *Angostura* como base geral e cinco lanchas, duas da Polícia Federal, duas da Polícia Militar e uma da Capitania dos Portos.

A **primeira fase** abrangeu os Rios Companhia, Tajapuru e Buiúçu, tendo sido verificada nesta área a presença de assaltantes com prisão decretada, que confessaram a participação em diversos assaltos a embarcações naquela região. Foi apreendida também grande quantidade de armas e munições.

A **segunda fase** foi direcionada para as atividades de fiscalização em embarcações de passageiros e cargas da região, culminando com a apreensão de mercadorias como madeira, palmito (786 kg), carne de jacaré, quelônios e um exemplar adulto de cobra sucuri. As embarcações que transportavam os animais silvestres foram apreendidas. Na parte de responsabilidade da Alfândega, foram apreendidas mercadorias

com documentação irregular, incluindo um rádio de alta frequência. Várias embarcações foram autuadas por irregularidades em equipamentos e documentação de marítimos.

Na divisão de áreas de responsabilidade das polícias estadual e federal, foram seguidos os princípios previstos no artigo 144 da Constituição.

Esta ação conjunta é digna de nota e pode servir como modelo para ser copiada e estendida às demais regiões fluviais do Brasil.

Recomendações da IMO

Ainda faltam algumas ações para completar a repressão à criminalidade nos portos. Algumas organizações internacionais que estudam o fenômeno têm sugestões interessantes, que, se implementadas, auxiliariam neste trabalho.

A mais importante delas é a Organização Marítima Internacional, mais conhecida pela sua sigla em inglês, IMO, sediada em Londres, e que, em 26 de setembro de 1986, emitiu a circular MSC nº 443 do Maritime Safety Committee, recomendando, entre outras, a adoção das seguintes ações:

a) criação de Planos de Segurança dos Portos – com o propósito principal de estabelecer medidas para negar o acesso de pessoas não autorizadas na área e criando a figura de um responsável por implementar, fiscalizar e coordenar, com outras autoridades atuantes no porto, as medidas nele estabelecidas. Caberá ainda a este responsável o treinamento do pessoal e a criação de um arquivo das ocorrências; e

b) criação de um Plano de Segurança Para Navios – com o propósito de prevenir o acesso não autorizado a bordo e a designação de um oficial responsável pelo plano, com as tarefas de implementar e fiscalizar as medidas nele contidas, treinar a tripulação, bem como servir de ligação com o responsável pela segurança do porto.

A circular recomenda o estabelecimento das seguintes medidas de segurança no porto:

- a) criação de áreas restritas, com a finalidade de facilitar o controle e estabelecer níveis de segurança compatíveis com as necessidades do porto;
- b) criação de barreiras, que impeçam o acesso às áreas não autorizadas;
- c) instalação de iluminação de segurança, com fornecimento alternativo de energia para o caso de corte intencional da fonte principal;
- d) instalação de alarmes e sistemas de comunicações; e
- e) controles de acesso e identificação.



Com o propósito de se ter um diagnóstico da conjuntura de cada porto e estabelecer medidas adequadas de segurança, o presidente da Conportos determinou a realização de estudos da situação portuária, inicialmente pelas Cesportos dos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória, para, depois de analisados os relatórios, estabelecer medidas próprias para os demais.

Os relatórios foram bastante elucidativos e diversas deficiências foram detectadas, iniciando-se um processo para saná-las.

O porto mais adiantado nesse sentido é o de Santos, porém é também o de maior quantidade de problemas devido às suas dimensões, situação geográfica e volume de carga movimentada. Há algumas determinações interessantes emanadas pela

Conportos para as Cesportos que valem a pena serem reproduzidas:

- 1) incentivar a elaboração e implantação de sistemas de prevenção e repressão a atos ilícitos nos portos, terminais e vias navegáveis;
- 2) incentivar o cumprimento das normas existentes sobre segurança pública;
- 3) elaborar ou manter atualizados os projetos específicos, do porto organizado, de segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis e submetê-los à apreciação da Comissão Nacional;
- 4) promover reuniões mensais, elaborar ata e encaminhá-la à Conportos;
- 5) manter acompanhamento estatístico dos ilícitos penais e seus respectivos resultados das investigações e das punições aplicadas e encaminhá-los mensalmente à Comissão Nacional;
- 6) incentivar o encaminhamento aos órgãos competentes das avaliações periódicas sobre as necessidades relativas à segurança pública nos portos, terminais e vias navegáveis;
- 7) incentivar o permanente e rigoroso controle dos pontos sensíveis, nas áreas consideradas;
- 8) manter atualizados os Planos de Segurança portuários;
- 9) manter estrito relacionamento com os representantes do Prohage (programa criado pelo Grupo Executivo para a Modernização dos Portos com o propósito de harmonizar o trabalho dos agentes de autoridade que atuam nos portos); e
- 10) elaborar e manter atualizados seus Regimentos Internos.

PARTE II

Voltando às regras para aumentar a proteção aos navios, o estabelecimento de um plano de segurança é a principal

medida para evitar a abordagem no porto, quando fundeado ou com o navio em movimento.

O perfeito entendimento do modo de agir dos piratas e assaltantes permitirá a adequada atenção da tripulação e o treinamento antecipado das medidas contidas no plano diminuirá a probabilidade do sucesso dos atacantes.

Tais medidas devem ser ensinadas nas escolas de formação do nosso pessoal mercante, para uso quando no exterior, e cartilhas podem ser distribuídas nos portos para alertar a tripulação dos navios visitantes.

A primeira medida sugerida é o alerta permanente da tripulação. Marinheiros não adestrados e desleixados com a segurança do seu navio são incapazes de perceber uma situação de perigo que se avizinha.

Para o seu sucesso, o atacante no porto precisa de informações sobre seu alvo e pessoas serão destacadas para a observação da rotina a bordo e manter uma vigilância sobre o navio. O tripulante adestrado pode perceber esta situação, bem como um navio "abandonado" e sem pessoal atento só encoraja os assaltantes.

A Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil criou o Decálogo de Segurança, recomendando a sua divulgação pelas capitânias, delegacias ou agências, a fim de evitar prejuízos aos navios atracados ou fundeados nas áreas de sua jurisdição. Seu teor é transcrito abaixo:

Vigie o navio e a carga

É dever de todo comandante zelar pela carga e adotar as medidas de precaução para a completa segurança do navio, bem como das atividades nele desenvolvidas, exercidas pela tripulação ou outras pessoas a bordo, sob pena de infração prevista na Regulamentação da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário e nas normas emitidas pela Autoridade Marítima. Toda tripulação deverá cooperar na vigilância, em seu próprio interesse, comunicando ao oficial de quarto qualquer atividade suspeita.

Ilumine o navio e seu costado

Mantenha o navio iluminado, principalmente o costado do lado do mar e convés em toda a extensão, e use refletores de grande potência. Medidas de iluminação adequadas à noite, de modo a atrapalhar a visão de quem está fora do navio e auxiliar um vigia atento a bordo, também ajudam como defesa no porto. A má visibilidade dificulta a ação de fiscalização, constituindo-se em fator favorável às atividades ilícitas.

Estabeleça comunicações para apoio externo

Instale, sempre que possível, uma linha telefônica que seja de fácil acesso ao vigia ou tripulante de serviço. As autoridades do porto mantêm um serviço permanente de combate à criminalidade. Peça auxílio pelo telefone.

Relacione as estações que estão em escuta permanente em VHF – Canal 16. Estas estações poderão encaminhar um pedido de auxílio às autoridades competentes.

Controle os acessos à carga e aos compartimentos habitáveis

A câmara do comandante é um dos principais objetivos dos assaltantes que buscam dinheiro e as chaves mestras dos demais compartimentos habitáveis, para realizarem saques de objetos de valor de uso pessoal da tripulação e equipamentos náuticos existentes no passadiço. Os camarotes e demais compartimentos habitáveis devem ser mantidos trancados a chave, sempre que seus ocupantes encontrarem-se ausentes.

A carga só será, normalmente, objeto de roubo ou furto se os marginais tiverem conhecimento prévio do seu conteúdo, através de informações colhidas por pessoas

inescrupulosas que têm acesso ao conhecimento de embarque, ou mesmo por contatos prévios da prostituição com os tripulantes. Procure estivar os contêineres com cargas valiosas de forma a obstruir os seus tampões de acesso. Isole os meios de acesso ao navio e, também, os acessos às suas áreas internas, criando uma única via de entrada e saída pelo portaló, garantindo seu controle através de um vigia ali postado.

Mantenha as vigias fechadas

Vigias abertas podem constituir-se em fácil acesso a hábeis malfeitores: deixe-as fechadas com os grampos passados sempre que se ausentar. Procure manter também os acessos às áreas internas trancados, garantindo o controle de entrada e saída por meio do vigia de portaló.

Não deixe objetos de valor expostos

Procure reduzir as oportunidades de roubo, removendo todos os equipamentos portáteis que não estejam em uso para seus locais de guarda. Objetos de valor expostos estimulam a prática de furto por "oportunidade"; guarde-os em local trancado e seguro.

Mantenha as escadas de portaló recolhidas

Nos fundeadouros e no porto, dificulte o acesso mantendo içadas as escadas de portaló e de quebra-peito. No porto, somente deixe arriada a escada de portaló pelo bordo do cais.

Em caso de assalto

- Não hesite em soar o sinal de alarme geral do navio em caso de ameaça de assalto;
- procure manter iluminação adequada para ofuscar permanentemente os oponentes, no caso de tentativa de subida de estranhos pelo costado;

- dê o alarme, através de contato rádio VHF – Canal 16, para os navios das proximidades e para o sistema de escuta permanente das autoridades de terra. A eficácia de socorro pela Polícia Federal depende do alarme antecipado;

- usar alarmes sonoros com apitos intermitentes e visuais como holofotes e sinalizadores náuticos;

- se adequado, para proteger as vidas de bordo, e sob inteira responsabilidade do comandante, use medidas para repelir a abordagem, como uso de holofotes de grande potência para ofuscamento dos agressores ou mesmo guarneendo jatos d'água ou sinalizadores náuticos contra áreas de abordagem; e

- não realizar atos de heroísmo.

Mantenha os vigias contratados sob controle do oficial de quarto

Exija um bom serviço dos vigias. Faça-os identificar todo o pessoal que entra e sai do navio. Recomende que a tripulação colabore com o controle. Não permita que o vigia se ausente do portaló, salvo se substituído por outro vigia ou tripulante.

Comunique à Polícia Federal qualquer ocorrência relativa a furto, roubo ou assalto

As ocorrências envolvendo roubo ou assalto, tanto de carga quanto de valores e objetos do navio ou tripulantes, devem ser comunicadas à Polícia Federal para as providências legais pertinentes.

Essas informações possibilitarão, ainda, o estudo das medidas a serem adotadas para prevenção e combate a esses crimes, contribuindo para garantia da segurança da tripulação e do navio.

No mar, os pontos críticos são nos locais de águas perigosas, quando a tripula-

ção está ocupada e atenta à navegação. É nesta hora que os atacantes se aproximam, normalmente pela popa. Pior ainda, à noite.

A própria automação dos modernos navios, com a conseqüente redução do número de tripulantes, conspira contra a segurança do navio, pois reduz a quantidade de pessoas disponíveis para vigilância em momentos críticos. Alarmes podem ser instalados para reduzir, em parte, essa deficiência.

Na ausência de águas perigosas para distrair a atenção da tripulação, algumas vezes os piratas criam alguma situação de diversão para criar o momento propício e então atacar. As técnicas normalmente utilizadas são simulações de embarcação em perigo ou homem ao mar, entre outras. A figura nº 1 mostra algumas situações de diversão que podem ser criadas:

Resumindo, primeiro temos que DETECTAR. A seguir, temos que DETER o ataque.

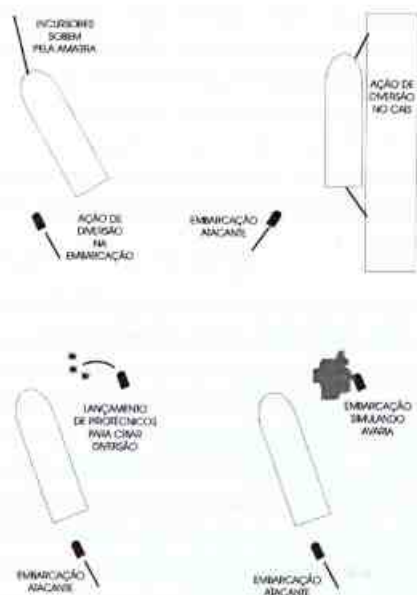


Figura 1

Um plano completo poderá prever mais ações de defesa contra um ataque. Aqui alinhamos apenas alguns exemplos de como proceder.

O problema seguinte são as ações para REAGIR ao ataque pirata.

Normalmente, as ações de reação deveriam caber apenas a autoridades governamentais.

Existe um debate acalorado e controverso a respeito de reação armada da tripulação de um navio mercante. Alguns países utilizam este expediente. Normalmente, isso só faz elevar o nível de violência dos atacantes.

A figura nº 2 mostra um exemplo de manobra evasiva para evitar a abordagem.

Se os piratas já tiverem abordado o navio, a situação fica mais complicada.



Figura 2

Unidades de Operações Especiais gastam muitas horas em treinamento de combate a bordo, buscando minimizar o risco em ações deste tipo, sendo, portanto, uma ação difícil de ser conduzida com sucesso pela própria tripulação sem o adestramento específico constante.

Com certeza, teremos melhores resultados, investindo tempo e dinheiro no treinamento de procedimentos para evitar a abordagem e no desenvolvimento de novas tecnologias nas áreas de detecção e contramedidas de abordagem.

Outro ponto importante a ser considerado neste trabalho é o crescente fluxo de navios de turismo estrangeiros no litoral brasileiro e suas consequências na área de segurança.

Depois da Emenda Constitucional nº 7 (abertura da navegação de cabotagem), a taxa de crescimento anual dos cruzeiros marítimos vem aumentando ano a ano e, de 2000 para 2001, o incremento foi superior a 100%.

Depois dos recentes atentados terroristas realizados contra os Estados Unidos da América, um crescimento maior é esperado no futuro, motivado pela fuga de turistas dos EUA e de outros países considerados possíveis alvos de novos atentados.

Esses navios de cruzeiro, por seu elevado custo e grande número de passageiros de alto poder aquisitivo, podem ser considerados alvos ideais para os bandidos e, pior ainda, para os terroristas.

Os modernos navios de passageiros já incorporaram modificações técnicas a bordo para dificultar atos deste tipo. Normalmente contratam os serviços de empresas especializadas de segurança, embarcando equipes preparadas para fazer frente a atos criminosos a bordo. Porém, este sistema de segurança privado a bordo precisa ser complementado por um sistema de segurança pública governamental com credibilidade para poder funcionar a contento. Se somente a instalação de eficientes sistemas de defesa interna fosse o suficiente, não haveria assaltos a bancos. O poder do Estado tem que estar presente também, como deterrence ou para a solução do problema, pela impossibilidade da segurança privada lidar com ele.

A conjuntura nos é favorável, porém mesmo uma tentativa malsucedida de assalto a um navio de passageiros, realizado por meliantes primários e sem sucesso, terá consequências desastrosas para o futuro da atividade. O caso do assassinato do navegador Peter Blake teve repercussões muito negativas para o nosso país no cenário internacional. Para os armadores e suas entidades representativas internacionais, ainda é presente na memória a situação vivida nos nossos portos há alguns anos, quando a quantidade de roubos a navios era elevada.

As estatísticas começam a nos ser favoráveis e o Brasil ainda é considerado pelos estrangeiros um paraíso de tolerância racial e imune aos atentados terroristas.

A previsão de ganhos com o turismo náutico é grande, significando mais empregos para a nossa população tão necessitada e impostos arrecadados pelo governo. Porém, basta apenas um insucesso para que todos os esforços sejam anulados.

Se novamente imaginarmos que a probabilidade de atentados terroristas é baixa em nosso país, devemos nos lembrar que não existe rede terrorista que não esteja ligada de uma forma ou de outra ao narcotráfico, ao contrabando, à lavagem de dinheiro, em resumo, ao crime organizado. Além do que, há uma tendência das redes terroristas de se intercomunicarem e de intercambiarem interesses.

Basta olhar para o nosso vizinho, a Colômbia, e encontraremos todos os fatores acima citados: guerrilha, terrorismo, narcotráfico, contrabando de armas, lavagem de dinheiro, ligação com o crime organizado brasileiro e de outros países, ligação com organizações terroristas estrangeiras e muitos outros.

É claro que sabemos que muito do tráfico de drogas e contrabando de armas para a guerrilha colombiana passa pelos nos-

nos rios amazônicos despolicados. Imaginem o risco que os navios de turismo correm ao compartilhar as nossas hidroviárias com estes perigosos meliantes!

Basta que um facínora despreparado e mais afoito, drogado ou bêbado, lidere alguns dos seus companheiros “para fazer um ganho”, como se diz na gíria, ao passar ao lado de um luxuoso transatlântico, que, mesmo com insucesso da empreitada, todos os planos de lucros com o turismo “vão por água abaixo”.

Foi citado acima um caso hipotético de um ataque feito por bandidos primários e sem planejamento. Num exemplo como este, a polícia, junto com a segurança privada de bordo, talvez seja capaz de lidar. Porém, não podemos nos esquecer dos casos mais sofisticados, realizados por profissionais, com apoio externo e planejamento detalhado.

Para se ter noção de como um ataque desses acontece, é bom relembrar o caso mais famoso de terrorismo contra navios: o do *M/S Achille Lauro*.

Neste caso, ocorrido em outubro de 1985, apenas quatro terroristas palestinos, fortemente armados, seqüestraram o navio de passageiros italiano com 427 passageiros e 80 tripulantes a bordo, que navegava no Mediterrâneo, nas costas do Egito. Os seqüestradores exigiam a libertação de 50 palestinos prisioneiros em Israel.

No início, ameaçavam matar os passageiros começando pelos americanos, passando para os judeus e, finalmente, para os cidadãos britânicos.

O que se seguiu foram 51 horas de ameaças e violência. Várias vezes foram realizados disparos em várias direções. Granadas foram lançadas para assustar os passageiros. Artefatos explosivos feitos com gasolina foram colocados em vários lugares do navio.

Enquanto isso o navio navegava em busca de um porto para arribar.

Finalmente, para reforçar as suas exigências, eles mataram um turista judeu americano, paraplégico, de 69 anos, chamado Leon Klinghoffer, e atiraram seu corpo ao mar, junto com sua cadeira de rodas.

Por fim, o navio foi autorizado a atracar em Port Said, no Egito, quando, então, negociadores palestinos, italianos e egípcios conseguiram a rendição do grupo em troca da liberdade dos seqüestradores.

Quando os americanos pressionaram o governo egípcio para que lhes entregassem os terroristas, os representantes daquele país alegaram que eles já tinham deixado o Egito.

Sabendo que não era verdade, devido às informações de seus órgãos de inteligência, os americanos aproveitaram o tempo em que os árabes discutiam o que fazer com os criminosos palestinos, preparando uma operação para capturá-los.

Quando um avião comercial egípcio decolou levando os terroristas para a Argélia, foram interceptados por aviões F-14 da Marinha americana, que os forçou a pousar na Sicília, quando foram presos pelas autoridades italianas. A fotografia a seguir dá uma idéia do tamanho do *M/S Achille Lauro*, que foi neutralizado, com sua tripulação e passageiros, por apenas quatro terroristas.

Neste tipo de crise somente a conjugação de órgãos do governo pode resolver o problema, ainda assim com muita dificuldade.



M/S Achille Lauro

Alguns poderiam afirmar: no Brasil não acontecerá uma situação dessas, pois não temos problemas com terroristas. Esta é uma afirmação sem fundamento, pois o terrorismo hoje é internacional. Em razão do alcance dos objetivos buscados pela causa, nenhum país está livre de se ver envolvido num episódio desta natureza. Ainda mais vulneráveis estão os despreparados.

Alguns objetivos buscados pelos grupos terroristas podem ser:

1) Imediatos:

- obter reconhecimento internacional ou nacional para a sua causa;
- embaraçar as forças de segurança governamentais, militares ou policiais;
- mostrar a incapacidade do governo de proteger seus cidadãos;
- obter dinheiro ou equipamento;
- destruir meios de comunicações;
- demonstrar seu poder de ameaça;
- desencorajar investimentos estrangeiros;
- soltar prisioneiros; e
- satisfazer vingança.

2) A longo prazo:

- causar conflitos entre nações;
- influenciar tomadores de decisão e/ou os formadores de opinião internacionais ou nacionais;
- ganhar reconhecimento político como representantes legais de um grupo étnico ou nacional; e
- reverter uma situação desfavorável, para o seu lado, durante uma guerra de guerrilha.

Observe que foram listados muitos objetivos que podem não ter nada a ver com o país onde o ato terrorista é realizado. Aquele país foi escolhido apenas porque a probabilidade de sucesso da ação ali é maior, normalmente por ter forças de segurança fracas ou simpatizantes da causa na região.

Como vimos, existe a possibilidade da realização de um ato terrorista no Brasil, para causar uma reação aqui mesmo, ou em outro local.

Para neutralizar esses ataques, novamente a Marinha avocou para si a responsabilidade do preparo de um grupo de reação, com o propósito de resgatar pessoas em navios ou instalações marítimas do seu interesse, submetidas ilegalmente a confinamento por organizações extremistas, ativistas ideológicos ou indivíduos mentalmente perturbados.

Os responsáveis pelas ações são os Distritos Navais em cuja área de responsabilidade ocorreu o evento, reforçados por equipes de negociação e resgate oriundas de organizações militares especializadas situadas em outros locais.

As operações especiais, em particular as ações de retomada e resgate, sempre se revestiram de uma aura de aventura e mistério, intrigando e suscitando a curiosidade das pessoas. A discrição e o sigilo que as acompanham foram ingredientes que serviram para romantizar a atividade, ao longo do tempo. Na verdade, essas ações não são realizadas por seres imunes às contramedidas do adversário. São levadas a efeito por homens bem treinados e determinados, empregando equipamentos, armas e técnicas especiais, possuidores de informações detalhadas de seus alvos.

No Brasil estas ações, quando realizadas em instalações marítimas em terra, do interesse da Marinha, são conduzidas pelos Fuzileiros Navais do Batalhão Tonelero, e quando realizadas em navios e plataformas de petróleo, são conduzidas pelos integrantes do Grupamento de Mergulhadores de Combate.

A retomada de navios ou plataformas talvez seja o ramo mais técnico das operações especiais. Empregando equipamentos de mergulho de circuito fechado, abso-

lutamente silenciosos e discretos, uma vez que não desprendem bolhas, os mergulhadores de combate podem ser infiltrados a partir de navios de superfície, submarinos, aeronaves, ou por terra. Sua aproximação é extremamente difícil de ser detectada, fazendo com que possuam a iniciativa das ações.

Em contrapartida, a coleta de informações que permitam o conhecimento do número exato de reféns e seqüestradores, bem como sua localização nos cenários de emprego, é tarefa complexa, exigindo todos os esforços disponíveis.

Outro grande obstáculo neste tipo de operação é a abordagem do alvo, que, além das dificuldades habituais, depende das condições meteorológicas reinantes. Essas condições influenciam de maneira decisiva o desenrolar das ações, podendo até mesmo tornar inexecutíveis a infiltração e o assalto subsequente.

Exemplos de ações deste tipo podem ser vistos na televisão e em telas de cinemas, contendo normalmente ações mirabolantes e difíceis de se acreditar.

Se alguns desavisados acham que por isso ações deste tipo não são passíveis de ocorrer, as estatísticas mostram o contrário. Em fevereiro de 1996, oito terroristas pró-Chechênia seqüestraram o *ferry boat Avrasiya*, ao largo do litoral da Turquia. Eles ameaçavam afundá-lo no Estreito de Dardanelos, com seus 200 passageiros a bordo, caso a Rússia não encerrasse as operações de guerra na região de Pervomayskoye. Após negociações que envolveram líderes chechenos e autoridades turcas, os terroristas libertaram os reféns e se renderam.

Em 11 de junho de 2000, um mercante italiano, navegando a cerca de 500 milhas da Índia, foi seqüestrado por clandestinos, embarcados no porto iraniano de Bandar-e-Abbas, que exigiam asilo político em um país europeu. O caso foi resolvido por negociação.

Mais não pode ser dito sobre os nossos grupos de operações especiais da Marinha, devido à natureza confidencial de suas atividades. Como é da sabedoria popular que uma imagem vale por mil palavras, seguem algumas fotos que falam por si mesmas.





CONCLUSÃO

Muita coisa ainda resta ser feita. O Brasil é muito grande e imensos são seus mares, suas costas e rios, que devem ser protegidos de ações adversas. As ações a empreender já estão delineadas, falta trabalhar para implantar a presença efetiva do Estado em toda essa enorme área.

A Marinha vem contribuindo neste sentido com um grande esforço, auxiliando a Polícia Federal no cumprimento da sua missão constitucional. Mais não faz porque, às vezes, é impedida, até por preceitos legais.

A velocidade com que os programas propostos serão implementados dependerá da vontade política de injetar recursos neste sentido. É uma decisão difícil, pois o Brasil também precisa de uma série de outras coisas de grande importância e urgência.

Virá da sabedoria dos nossos dirigentes saber dosar os recursos e esperamos que não falte dinheiro para ser aplicado na repressão ao crime que afeta o nosso país e em particular o nosso comércio marítimo.

Independente dessa vontade, segue abaixo o resumo de uma série de medidas que, se implementadas, auxiliarão este trabalho.

1) Realizar estudos para estabelecer contramedidas para roubos armados e pirataria, estabelecer planos de segurança para os navios brasileiros e treinar suas tripulações.

2) Realizar gestões junto aos armadores brasileiros para a instalação de alarmes e equipamentos de segurança nos navios de bandeira brasileira.

3) Distribuir panfletos para as tripulações estrangeiras, sobre como proceder quando envolvidas em roubos em nossos portos. Estudar formas de acelerar as diligências para evitar prejuízos maiores advindos de uma estadia prolongada no porto para investigações, evitando desta maneira o não-registro da ocorrência.

4) Criar normas, emitidas pela Receita Federal e Autoridade Portuária – em cumprimento à Lei nº 8.630/93 –, para restringir o acesso de pessoas estranhas às áreas portuárias.

5) Exigir o fiel cumprimento, pelas autoridades portuárias, das medidas previstas nos planos de segurança dos portos, principalmente as referentes ao estabelecimento de barreiras, alarmes, iluminação, comunicações, guaritas, postos de vigilância e outras.

6) Continuar as ações de coordenação dos diversos órgãos pertencentes às Cesportos para:

- estabelecer planos de ações conjuntas para uma rápida resposta aos casos de roubos; a rápida resposta das autoridades com a prisão imediata dos envolvidos é a principal forma de prevenir que casos futuros se repitam;

- incrementar as ações de inteligência e repressão em terra, visando a neutralizar a base de apoio e o local de planejamento e repartição do roubo desses bandidos; e

- aumentar o patrulhamento marítimo nos portos;

7) Instalar Núcleos Especiais de Polícia Marítima (Nepom) em todos os portos brasileiros.

8) Criar, no âmbito da Conportos, um núcleo de inteligência para onde convergirão todas as informações a respeito de roubo a navios, dos órgãos integrantes (contando também com a colaboração da Agência Brasileira de Inteligência – ABIN, quando necessário), e onde também serão coletados dados de organizações internacionais especializadas, constantes de publicações e sites na Internet, para análise.

9) Realizar estudos nos Distritos Navais, sob a coordenação do Comando de Operações Navais, com o propósito de identificar áreas que, por suas características, poderiam ensejar maior probabilidade de

ocorrência de roubos nas águas territoriais ou rios. Serão levados em consideração, entre outras, as seguintes variáveis:

- densidade de tráfego de navios/embarcações;
- pontos focais de tráfego;
- áreas perigosas que forcem a redução de velocidade e/ou da manobrabilidade dos navios/embarcações; e
- áreas terrestres adjacentes que permitam abrigar uma embarcação fora da lei, com um mínimo de apoio de manutenção e reabastecimento.

Os resultados destes estudos permitirão orientar a realização das patrulhas costeiras e fluviais. A simples presença periódica de navios da Marinha nessas áreas críticas, complementada por freqüentes inspeções pelas lanchas das Capitânicas nas cidades/vilas adjacentes, serviria como elemento dissuasor de ataques de bandidos. Se possível, contar sempre com o concurso de policiais nessas operações de deterência, de modo a não permitir um vazio da presença do Estado na região.

10) Rever as normas da Marinha para as ações de fiscalização das Águas Jurisdicionais Brasileiras, de forma a adequá-las à conjuntura do momento. Estudar as ações possíveis de serem realizadas pela MB, no sentido de se reprimir a pirataria em alto-mar, em áreas do interesse do Brasil, e a colaboração que a Força Aérea Brasileira pode prestar nestas operações. Verificar a conveniência de se juntar estas normas num único documento.

11) Emprestar maior ênfase à realização de exercícios sobre situações que envolvam a repressão à pirataria e ao roubo armado em águas territoriais, para os navios distritais e da Esquadra.

12) Realizar adestramento para os Grupos de Visita e Inspeção e Grupos de Presa dos navios da Marinha. Estudar a conveniência de se adestrar esses grupos em

combate em ambientes confinados, para o caso de serem recebidos com reação armada a bordo dos navios em que forem atuar.

13) Realizar estudos de casos e estabelecer planos de gerenciamento de crise envolvendo seqüestros em navios, com pessoas submetidas ilegalmente a confinamento a bordo, derivados de atos de pirataria e bandidagem (no mar e no porto).

14) Buscar recursos em fundos especiais, como o Fundo Nacional de Segurança Pública e outros decorrentes de acordos de cooperação, até de origem estrangeira, para equipar as polícias estaduais brasileiras com embarcações adequadas à sua região de operação. A padronização das lanchas e de material correlato poderia ser buscada para reduzir os custos de aquisição e manutenção, a exemplo do que ocorre no acordo de cooperação MB-DPF.

15) Reequipar as unidades de Operações Especiais da Marinha com material moderno de última geração e de alta tecnologia.

Todas estas providências, é claro, são complementares às medidas para a redução da criminalidade que devem, e já tardam, ser implantadas no País.

Tendo em vista o grau de sigilo do presente trabalho, deixam de ser apresentadas algumas sugestões decorrentes do estudo aprofundado realizado, principalmente no que se refere ao emprego das unidades de operações especiais, à estrutura organizacional da Marinha e do enfoque que vem sendo dado ao perfil dos requisitos de prontidão para os navios de serviço, bem como não foram mais pormenorizadas algumas das sugestões acima descritas.

Com relação ao terrorismo, ainda não temos conhecimento se agentes já vêm fazendo uso dos nossos portos, das nossas águas interiores e das áreas marítimas sob jurisdição brasileira para o desenvolvimento ou apoio de suas atividades de âmbito internacional.

Não é possível prever, neste momento, quando nem como o terrorismo internacional fará sua aparição e passará a intensificar suas ações no Brasil. Temos a certeza porém que, se o fizerem e quando o fizerem, estaremos diante de um problema tão complexo quanto o de qualquer país que possua a extensão de

costa e águas interiores semelhantes às nossas.

Esperamos que a sorte continue protegendo o nosso país e que ações criminosas de grande vulto deste tipo não ocorram por aqui nunca, ou, pelo menos, até o momento em que estejamos melhor preparados para enfrentá-las.

✉ CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO> / Pirataria /; Prêmio Jaceguay;

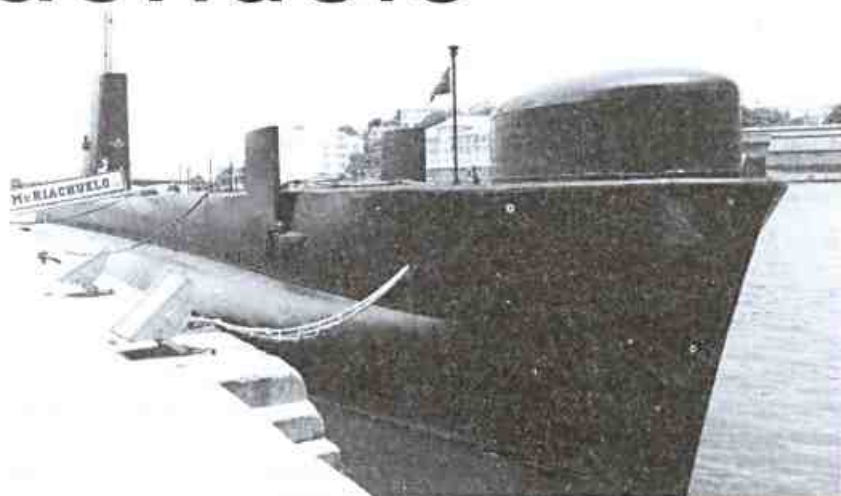
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. A CATALOG of Criminal Activity, *Lloyd's List*, sep. 15, 2000.
2. ALBUQUERQUE, Antonio Luiz Porto e, *História Geral do Ocidente*. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 1985.
3. ANTI-PIRACY proposals are put to IMO, *Lloyd's List*, may. 30, 2001.
4. BRASIL. Constituição. *Constituição da República Federativa do Brasil de 5 de 1998*, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1/92 a 16/97 e Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1997.
5. _____. Lei nº 2.419, de 10 de fevereiro de 1955. Institui a Patrulha Costeira e dá outras providências. Rio de Janeiro 10 de fevereiro 1955.
6. _____. Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileira, e dá outras providências. Brasília, 4 de jan. 1993.
7. _____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. *Diário Oficial [da República Federativa do Brasil]*, Brasília, n. 38, 26 fev. 1993. Seção I.
8. _____. Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, Brasília, 9 jun. 1999.
9. _____. Casa Civil da Presidência da República. Programa Integrado de Modernização Portuária. Brasília, Grupo Executivo para Modernização dos Portos, 1999.
10. _____. Decreto nº 1.507, de 30 de maio de 1995. Cria a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis e dá outras providências, 30 mai. 1995.
11. _____. Departamento de Polícia Federal. Instrução Normativa de 5 de agosto de 1999. Disciplina a Organização e o Funcionamento das Atividades dos Núcleos Especiais da Polícia Marítima (NEPON), estabelece competências e atribuições e dá outras providências.

12. _____. Diretoria de Hidrografia e Navegação. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Rio de Janeiro, 1985.
13. _____. Diretoria de Portos e Costas. *Fatos da História Naval*. Rio de Janeiro, 1971.
14. _____. Ministério da Justiça. *Plano Nacional de Segurança Pública*. Brasília, 2001.
15. BRASILIANO, Antonio Celso Ribeiro. *Planejamento da Segurança Empresarial*. São Paulo: Cia. das Artes, 1999.
16. COSTA, Luiz Sérgio Silveira. *As Hidrovias Interiores no Brasil*. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da Marinha, 1997.
17. DIAS, José Ribamar M. Secretário Executivo do Grupo Executivo para Modernização dos Portos. Entrevista realizada em 17 de abr. 2002.
18. EMPRESÁRIOS ligados ao crime organizado no porto. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 5 de dez. 1999. 2º Caderno – Política.
19. FREITAS, Fábio de. “O terrorismo e os Cruzeiros Marítimos no Brasil”. *Revista do Clube Naval*, Rio de Janeiro, Ano 110, nº 320, p.24-25, out./nov./dez. 2001.
20. GRAY, Jim et alii. *MaritimeTerror: Protecting Yourself, Your Vessel and Your Crew against Piracy*. Bolder, Paladin Press, 1999.
21. HOLLANDA, Bernardo Augusto Cunha de. Comandante do Grupamento de Mergulhadores de Combate. Entrevista realizada em 10 abr. 2002.
22. KELLERMAN, David N.. Introduction to Modern Day Maritime Piracy. Disponível em: <http://www.maritimesecurity.com>. Acesso em: 8 abr. 2002.
23. KELLERMAN, David N.. Recent Statistics on Maritime Piracy. Disponível em: <http://www.maritimesecurity.com>. Acesso em 8 de abr. 2002.
24. KELLERMAN, David N.. Worldwide Maritime Piracy – June 1999. Disponível em: <http://www.maritimesecurity.com>. Acesso em: 8 abr. 2002.
25. LANG, Walter N.. *The World Elite Forces: The Men, Weapons and Operations in the War Against Terrorism*. London, Salamander Book, 1987.
26. MARITIME security enters new era, *Lloyd's List*, mar.18, 2002.
27. NOVA Enciclopédia BARSA – Enciclopédia digital, CD-ROM. Encyclopaedia Britannica do Brasil Publicações Ltda. Rio de Janeiro, 1999. Produzida por Lexicon Informática Ltda.
28. ORGANIZED crime groups put Canadian ports through hell, *Lloyd's List*, jun. 9, 2000.
29. PEREIRA, Antonio Carlos. *Implicações para o Brasil, no campo estratégico-militar*, em decorrência do ato terrorista ocorrido nos EUA. Palestra proferida na escola de Guerra Naval, em 9 nov. 2001.
30. QUADRILHA é indiciada sob acusação de pirataria. *A Tribuna Digital*. Disponível em: <http://www.atribuna.com.br>. Acesso em: 30 jan. 2002.
31. REPORTS on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Internacional Maritime Organization. London, dec. 31, 2001.
32. REVISTA SUPER INTERESSANTE. “Por um Brasil Menos Violento”. São Paulo, abr. 2002. Edição Especial.
33. SCHIAVON, Hélio. “Piratas trocam tiros com a Polícia Federal”. *A Tribuna Digital*. Disponível em: <http://www.atribuna.com.br>. Acesso em 23 jan.2002.
34. SECURITY key issue in a changed world, *Lloyd's List*, mar. 18, 2002.
35. THE NET is closing in the U. S. cargo crooks, *Lloyd's List*, sep. 16, 1997.
36. TRENDS: Excerpt from ICC Piracy Report, 2001. *Internacional Chamber of Commerce*. Disponível em: <http://www.iccwbo.org>. Acesso em : 13 abr.2002.
37. UNITED STATES. Department of the Army. *Countering Terrorism on U. S. Army Installations*. Washington, 1983.
38. VASCONCELLOS, Marco Antonio Sandoval de. *Economia: micro e macro: teoria e exercícios, glossário com os 260 principais conceitos econômicos*. São Paulo, Atlas, 2001.

Riachuelo

Submarino-Museu



A vida embaixo d'água

Ele passou 17.699 horas e 41 minutos embaixo d'água. Imagine, dias e dias sem sentir o calor do sol, imerso na solidão dos oceanos. Esta foi a jornada do Submarino *Riachuelo*. Construído em 1973, na Inglaterra, foi incorporado à Armada Brasileira em 27 de janeiro de 1977.

Esteve em atividade por 20 anos, navegando 181.924,88 milhas. Em 1997, passou para o Serviço de Documentação da Marinha, sendo transformado em submarino-museu. Visite o *Riachuelo* e tenha uma noção da vida a bordo ao percorrer os seus compartimentos. Conhecendo os armamentos, máquinas e outros equipamentos do *Riachuelo*, você vai experimentar um pouquinho do dia-a-dia dos submarinistas.

O *Riachuelo* está atracado ao cais do Espaço Cultural, Av. Alfred Agache, s/nº - Centro. A visitação pode ser realizada diariamente das 12h às 17h.

Visitas guiadas para escolas e grupos podem ser marcadas pelos telefones (0XX-21) 3870-6025 e 3870-6879.