

**ESTUDO DO CASO MAERSK ALABAMA: PROJETANDO O EMPREGO
DOS MERGULHADORES DE COMBATE DA MARINHA DO BRASIL
EM AÇÕES DE ENFRENTAMENTO À PIRATARIA MARÍTIMA
NO GOLFO DA GUINÉ***

**MAERSK ALABAMA CASE STUDY: PROJECTING THE EMPLOYMENT OF
BRAZILIAN NAVY COMBAT DIVERS IN CONFRONTATION AGAINST MARITIME
PIRACY IN THE GULF OF GUINEA**

Rodney Alfredo Pinto Lisboa**

Resumo

Levada a efeito nas proximidades da costa da Somália, a ação pirata que ocasionou a captura de um navio mercante de bandeira norte-americana e o subsequente sequestro de Richard Phillips, oficial comandante da embarcação, levou a Marinha dos EUA, operando em águas internacionais como parte de uma força-tarefa constituída pela Organização das Nações Unidas (ONU), a solucionar a situação de impasse mediante o uso de força militar. Valendo-se da pesquisa bibliográfica, o presente estudo teve por objetivo investigar as condições nas quais ocorreu a operação de resgate do capitão do Maersk Alabama, de modo a projetar uma situação semelhante envolvendo uma embarcação de bandeira brasileira e a consequente ação dos Mergulhadores de Combate da Marinha do Brasil.

Palavras-Chave: Pirataria Marítima; Operação de Retomada e Resgate; Mergulhadores de Combate.

* Artigo elaborado como trabalho avaliativo da disciplina "Terrorismo como ameaça no século XXI: abordagem teórica e suas implicações no mar" do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) ministrado pela Escola de Guerra Naval (EGN).

** Docente da Fundação de Ensino e Pesquisa de Itajubá (FEPI); Discente do Programa de Pós-Graduação em Estudos Marítimos (PPGEM) da Escola de Guerra Naval (EGN); Sócio correspondente do Instituto de Geografia e História Militar do Brasil (IGHMB). E-mail: rodneylisboa@yahoo.com.br.

Abstract

Held near the coast of Somalia, the pirate action that led to the capture of a merchant ship of the American flag and the subsequent kidnapping of Richard Phillips, commanding officer of the vessel, took the US Navy, operating in international waters as part of a task force formed by the United Nations (UN), to resolve the impasse through the use of military force. Considering the elements of bibliographical research, the present study aimed to investigate the conditions under which was the captain of the rescue operation of the Maersk Alabama, in order to design a similar case involving a Brazilian flag vessel and the consequent action of Brazilian Navy Combat Divers.

Key Words: Maritime Piracy; Recapture and Rescue Operation; Combat Divers.

1 Introdução

Realizada na costa africana em abril de 2009, a operação de resgate do Capitão Richard Phillips, oficial comandante do navio porta-contêineres MV¹ Maersk Alabama sequestrado por piratas somalis, é tomada como objeto de estudo da presente investigação. Este artigo tem o objetivo de analisar a ação militar executada pelos Mergulhadores de Combate (MECs) da Marinha dos EUA (*U.S. Navy*), projetando o engajamento do Grupamento de Mergulhadores de Combate (GRUMEC) da Marinha do Brasil (MB) em uma situação envolvendo a captura de um navio de bandeira brasileira em águas internacionais. Para tanto, realizamos a leitura sistemática do material bibliográfico e documental que forneceu os subsídios necessários para que pudéssemos estruturar esse artigo de modo a: conhecer os pormenores do evento que ocasionou o ataque ao Maersk Alabama; contextualizar a pirataria marítima no século XXI; distinguir a modalidade de pirataria executada pelos somalis; identificar os procedimentos operacionais conduzidos pela *U.S. Navy* neste caso específico; ponderar acerca do engajamento da MB em uma situação análoga envolvendo uma embarcação que navega ostentando o pavilhão brasileiro.

¹ Acrônimo de língua inglesa utilizado para designar um navio mercante (*Merchant Vessel*).

2 Conceitos e definições relacionados à pirataria marítima

Para que se possa compreender as particularidades relacionadas aos crimes cometidos por ação de pirataria marítima, criando condições para identificar, avaliar e reprimir iniciativas dessa ordem, torna-se fundamental estabelecer uma definição que seja aceita pela comunidade internacional. Estabelecida na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (*United Nations Convention on the Law of the Sea* [UNCLOS²]) no artigo 101, a pirataria marítima é definida como sendo:

- (a) Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - (i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - (ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- (b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- (c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas (a) ou (b).³

Pela perspectiva do Direito Internacional, um ato de pirataria marítima cometido contra uma embarcação é caracterizado como crime, sobretudo, quando cometido em alto mar ou em águas sem jurisdição de nenhum Estado, tendo a finalidade de obter uma vantagem patrimonial. Respeitadas essas condições, e em

² Realizado na cidade jamaicana de Montego Bay em 10 de dezembro de 1982, constitui o tratado multilateral negociado pela ONU no qual os países signatários comprometem-se a assumir direitos e deveres em relação: a soberania do Estado costeiro sobre as águas adjacentes; a gestão dos recursos marinhos; o controle da poluição marítima.

³ UNITED NATIONS, Oceans and Law of the Sea. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Part VII. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm>. Acessado em: 27 jan. 2015.

cumprimento à jurisdição universal, todos os Estados são incitados a apresarem embarcações que cometam atos de pirataria. Por respeitar a competência jurisdicional penal como privilégio da soberania dos Estados, o Direito Internacional entende que qualquer ato ilícito cometido dentro do território nacional, incluindo as águas interiores, as águas arquipelágicas e as águas jurisdicionais, será considerado como Roubo Armado, cabendo ao Estado onde ocorreu o crime a competência de julgá-los conforme sua legislação.⁴

Considerada como uma ameaça que compromete a atividade naval mercante, a pirataria está diretamente relacionada ao aspecto político-estratégico⁵ da Segurança Marítima, uma vez que suas intervenções originam-se de ações adversas não autorizadas. Tomando por referência a geopolítica dos mares, ameaças dessa ordem são respondidas por iniciativa política ou militar dos mecanismos de coordenação regional e das instituições internacionais.⁶

3 Contextualizando a pirataria marítima no início do século XXI

A pirataria marítima constitui uma preocupação histórica que remete ao século XVI, estende-se pelo século XVII até tornar-se um fenômeno de proporções quase globais no século XVIII. Praticada desde a Antiguidade, a atividade pirata experimentou um forte declínio após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) em virtude do intenso patrulhamento oceânico que buscava coibir sua prática, a atividade pirata permaneceu restrita ao estreito de Málaga⁷ entre 1950 e 2005. Após esse período a pirataria passou a concentrar-se no Oceano Índico, sobretudo na costa da Somália e no Golfo de Áden, onde trafegam anualmente cerca de 25 mil navios.⁸ O foco dos piratas sobre essa região ocorre por três razões principais: a importância das rotas de

⁴ VENANCIO, *op. cit.*, pp. 143-144.

⁵ O segundo aspecto relacionado à Segurança Marítima considera o elemento técnico-operacional causado por riscos ou ameaças oriundos de acidentes ou eventos não intencionais.

⁶ PEREIRA, Pérola Mourão de Souza Sardo de Abreu. *Segurança Marítima e Pirataria no Atlântico Sul: um balanço do ano de 2013*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, jul./dez. 2013, p. 306.

⁷ Localizado entre a Península Malaia e a ilha de Sumatra, constitui a principal passagem que liga os Oceanos Índico e Pacífico.

⁸ VENANCIO, Daiana Seabra. *A Definição de Pirataria Marítima e as Implicações para a Segurança na Navegação*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, jul./dez. 2012, p. 138.

navegação mercante que passam pela região (fundamentais para o comércio mundial); o significativo desenvolvimento das economias de países asiáticos; a fragilidade demonstrada por alguns Estados em coibir atos ilícitos.⁹

Por se tratar de uma atividade cujas características diferem conforme a região onde ocorrem, é pertinente identificar as particularidades que distinguem o modo somali de efetuar atos de pirataria. Situada no extremo oriental do continente africano, a Somália, conhecida pela sua geografia característica, predicado que lhe concedeu o título de “Chifre da África”, dispõe de um extenso litoral de 3.025km, banhado a leste pelo Oceano Índico e a norte pelo Golfo de Áden. Com uma taxa de analfabetismo de 62% e índice de desemprego na casa dos 80% nas regiões urbanas, a população somali encontra-se fortemente dividida por um sistema genealógico estruturado em clãs pertencentes à corrente sunita do Islamismo. Por encontrar-se disposta em uma região que possibilita o acesso ao Mar Vermelho, a costa da Somália comporta uma intensa rota de navegação mercante, uma vez que as embarcações que navegam em direção ao Canal de Suez, buscando a passagem para a Ásia e a Europa, trafegam ao largo do território somali.¹⁰

A ausência de autoridade estatal, por ocasião do colapso do governo¹¹ ocorrido em 1991, levou a população somali à condição de extremo subdesenvolvimento, mergulhando o país em um período prolongado de Guerra Civil. A crise socioeconômica, acrescida da

⁹ RODRIGUES, Alexandre Reis. A Pirataria Marítima e as suas Implicações Multidimensionais. *Instituto de Estudos Superiores Militares*. Lisboa, ano VI, n. 10, mai. 2011, p. 50-52.

¹⁰ RAMOS, Nuno Miguel Costa Gaspar Duarte. *Ameaças ao Transporte Marítimo – A Pirataria: estudo do caso somali*. Lisboa, 2012, 151 f. Dissertação (Mestrado em Estudos da Paz e da Guerra nas Novas Relações Internacionais) Universidade Autónoma de Lisboa – UAL, Lisboa, 2012, p. 33-36.

¹¹ Em 1977 o governo somali rompeu um acordo mantido com a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) em virtude de intrigas envolvendo a Etiópia, então um país rival da Somália. A cisão com a URSS fez com que a situação econômica do país se deteriorasse, ocasionando o surgimento de uma oposição beligerante na região norte do país no final da década de 1980. Já no início dos anos 1990, o grupo armado, que àquela altura ocupava grande parte do território somali, fragmentou-se a ponto de gerar uma séria de conflitos internos que precipitaram a queda do governo em 1991, mergulhando o país em um longo período de guerra civil.

concorrência desleal com os grandes pescadores estrangeiros, levaram os pescadores da região a buscar a pirataria como forma alternativa de subsistência.¹² Na década de 1990, valendo-se de rústicas embarcações de madeira (cuja autonomia do motor de popa era reduzida), os pescadores somalis limitavam-se a capturar pequenas embarcações estrangeiras que navegavam próximo à costa. Diante da chance de ganhar dinheiro com a atividade pirata, os somalis voltaram sua atenção para embarcações de grande porte, como navios petroleiros, graneleiros e porta-contêineres. A ameaça de captura e sequestro forçou as embarcações a alterarem suas rotas, distanciando-se do litoral. Os piratas passaram então a roubar navios menores (traineiras e cargueiros) com o objetivo de empregá-los como navios-mãe. Essas embarcações, rebocando barcos de madeira, tinham capacidade para se afastar da costa, permitindo que os piratas pudessem procurar por eventuais alvos. Quando uma grande embarcação era selecionada, três ou quatro barcos de madeira passavam a assediá-la, enquanto o navio-mãe permanecia à espreita um pouco além do horizonte.¹³

4 Assédio e invasão dos piratas somalis ao Maersk Alabama

Na manhã quente e abafada de uma quarta-feira, dia oito de abril de 2009, o navio porta-contêineres Maersk Alabama navegava as águas tranquilas do Golfo de Áden, no Oceano Índico. Construída na China em 1999, a embarcação de bandeira norte-americana¹⁴ flutuava suas 14.120 toneladas (acrescida das 17 mil toneladas de carga) a cerca de 300 milhas (482km) da costa da Somália pela rota marítima conhecida como EAF4¹⁵. Empilhada junto a uma infinidade de bens de consumo acondicionados em 1.092 contêineres de seis metros de comprimento, parte da carga transportada pelo navio era composta por suprimentos do Programa Mundial de Alimentos da Organização das Nações Unidas (ONU), destinados a combater a fome em países como Ruanda, Uganda e Congo.¹⁶

¹² PEREIRA, *op. cit.*, p. 316.

¹³ PHILLIPS, *op. cit.*, p. 71-72.

¹⁴ O Maersk Alabama pertence a empresa dinamarquesa AP Moller-Maersk Group, mas desde 2004 opera para a companhia norte-americana Waterman Steamship Corporation..

¹⁵ Rota marítima que partindo de Salalah (Omã) passava por Djibuti (República do Djibuti) chegando até Mombaça (Quênia).

¹⁶ PHILLIPS, Richard. *Dever de Capitão*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2013, p.30-31.

Por volta das 07:00hs um dos 23 tripulantes do navio mercante observou a rápida aproximação de um pequeno barco, distante 3,1 milhas (4,9km) da popa do porta-contêineres a uma velocidade de 20 nós (37km/h). Imediatamente ele informou a ocorrência ao Capitão Richard Phillips, que ordenou à tripulação lançar mão de um conjunto de medidas defensivas antipirataria: a embarcação começou a executar manobras em ziguezague; as mangueiras que circundavam os 155 metros do casco foram abertas (despejando ininterruptamente jatos d'água com 100 libras de pressão por polegada quadrada); as grades que davam acesso ao passadiço e a casa de máquinas foram baixadas e trancadas; o Sistema de Alerta de Segurança do Navio (*Ship Security Alert System* [SSAS¹⁷]), que operava via satélite, foi acionado para alertar os Centros de Coordenação de Salvamento sobre a situação de emergência; foi estabelecido contato com o Controle de Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (*United Kingdom Maritime Trade Operations* [UKMTO¹⁸]) para reportar a iminência da abordagem de elementos adversos.¹⁹

A velocidade máxima de 18 nós (33km/h) não foi suficiente para que o navio cargueiro se desvencilhasse do cerco imposto pelos piratas somalis. Em poucos minutos a pequena embarcação posicionou-se a contrabordo²⁰ do Maersk Alabama enquanto os invasores ascendiam pelos seis metros do costado esquerdo valendo-se de uma rústica escada improvisada. Passados mais alguns minutos, dois dos quatro piratas, portando armas automáticas (fuzis AK-47), forçaram a entrada no passadiço alardeando sua intenção de tomar a embarcação e seus tripulantes como reféns. Considerando a série de eventos ocorridos entre o instante em que o barco pirata foi visualmente identificado, com o momento em que a tripulação foi subjugada, o intervalo de tempo que durou toda a ação não durou mais que 35 minutos.²¹

¹⁷ Constitui parte do Código de Medidas de Segurança Marítima e Portuária (*International Ship and Port Facility Security Code* [ISPS-Code]) que auxilia a Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization* [IMO]) na tarefa de reprimir os atos de pirataria e terrorismo contra o transporte marítimo.

¹⁸ Sediada em Dubai (Emirados Árabes Unidos), esta organização é responsável por promover a ligação de navios mercantes com embarcações militares presentes na região do mar da Arábia.

¹⁹ *Idem*, p. 106-112.

²⁰ Termo empregado para designar uma situação onde duas embarcações encontram-se posicionadas lado a lado.

²¹ *Idem*, p. 110-113.

Por volta das 19:00hs, após um dia estressante de muito calor e tensão, temendo uma ação militar por parte dos EUA e vendo frustrada sua iniciativa de controlar o navio para conduzi-lo até a Somália, uma vez que o controle da embarcação havia sido transferido para a praça de máquinas²² durante a confusão estabelecida no momento em que ocorria a abordagem, os piratas decidiram abandonar o navio levando trinta mil dólares que permaneciam guardados no cofre para serem usados em caso de necessidade. Intencionados a exigir uma vultuosa soma em dinheiro como forma de resgate, os somalis tomaram o Capitão Phillips como refém, lançando-se ao mar em um dos botes de resgate embarcados no Maersk Alabama.²³

5 A operação de resgate do Capitão Richard Phillips

A incapacidade do governo somali de combater a atividade pirada em suas águas jurisdicionais, levou o Conselho de Segurança da ONU, através da resolução 1.816 de 2008, a liberar as águas sob soberania somali para intervenção de Estados que, cooperando com o Governo Federal de Transição (GFT) da Somália, tentassem reprimir a pirataria na região.

Em janeiro de 2009, mediante autoridade estadunidense e em estreita relação com a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), a Força Tarefa Combinada 151 (*Combined Task Force 151* [CTF-151]) foi constituída para combater a pirataria na costa da Somália e no Golfo de Áden.²⁴

Afastado cerca de 30 milhas (48km) da costa da Somália, o bote de resgate passou a navegar em direção ao litoral assim que se afastou do Maersk Alabama²⁵. Atemorizado no interior do pequeno barco confeccionado de fibra de vidro (medindo 9,28m de comprimento por 3,63 de altura), o capitão Phillips, submetido ao calor sufocante da África Oriental, era constantemente hostilizado pelos quatro piratas somalis. Por volta das 02:00hs do dia nove de

²² Por ocasião do assédio pirata, grande parte da tripulação do Maersk Alabama manteve-se abrigada na praça de máquinas, assegurando o controle do leme que direcionava a embarcação.

²³ PHILLIPS, *op cit.*, p. 157-165.

²⁴ PEREIRA, *op. cit.*, p. 316.

abril, o bote de resgate foi iluminado pelos holofotes do Contratorpedeiro USS²⁶ Bainbridge (DDG-96), um dos navios componentes da CTF-151. Outros dois navios de guerra norte-americanos situados no Golfo de Áden, a Fragata USS Halyburton (FFG-40) e o Navio de Assalto Anfíbio USS Boxer (LHD-4), foram mobilizados para oferecer apoio à operação de resgate. Após estabelecer contato pelo rádio, o capitão Frank Castellano, comandante do Bainbrigde, iniciou as tratativas de negociação valendo-se de um interprete somali. Castellano foi informado das condições do refém, do valor exigido como resgate (dois milhões de dólares), além de obter permissão para enviar mantimentos para o bote de resgate.²⁷

Em Washington, o presidente Barack Obama, aconselhado por seu *staff*, autorizou uma operação militar em pequena escala após avaliar a situação de crise.²⁸ Na sexta-feira, um destacamento do Grupo de Desenvolvimento de Guerra Especial Naval (*Naval Special Warfare Development Group* [DEVGRU²⁹]), também conhecido como Equipe Seis do SEAL³⁰ (*SEAL Team Six*), foi desdobrado de sua base, localizada no estado norte-americano da Virginia, para a costa da Somália. Viajando no compartimento de carga de uma aeronave Boeing C-17, os quadros operacionais do DEVGRU executaram uma infiltração aérea, saltando de paraquedas além da linha do horizonte para não serem observados pelos sequestradores. Pousando na água, eles rapidamente subiram a bordo de duas Lanchas Pneumáticas de Assalto (*Rigid Hull Inflatable Boat* [RHIB]), também lançadas do C-17, de onde partiram ao encontro do USS Boxer.³¹

²⁵ Após embarcar um destacamento de 18 fuzileiros navais (*Marines*), o Maersk Alabama deixou a área em direção a Mombasa.

²⁶ Acrônimo de língua inglesa empregado para designar um Navio dos EUA (*United States Ship*).

²⁷ PHILLIPS, *op cit.*, p. 167-176.

²⁸ CHANT, Chris. *Special Forces: history, roles and missions, training, weapons and equipment, combat scenarios*. Bath: Parragon, 2012, p. 208.

²⁹ Componente das equipes SEAL especializado em ações de combate ao terrorismo.

³⁰ Acrônimo da língua inglesa empregado em referência à unidade de elite da *U.S. Navy*, cujos quadros operacionais estão aptos a operar no Mar (*Sea*), no Ar (*Air*) e na Terra (*Land*).

³¹ OWEN, Mark; MAURER, Kevin. *Não há Dia Fácil*. São Paulo: Paralela, 2012, p.84-88.

Na tentativa de se aproximar da costa somali, os piratas evitaram desembarcar em praias que não estivessem sob o controle do clã ao qual pertenciam, esse esforço adicional esgotou o combustível do bote de resgate deixando-o à deriva. A partir de então, atendendo a uma sugestão do comandante Castellano, os sequestradores concordaram que o bote fosse rebocado pelo Bainbridge. Eles concordaram também que um de seus companheiros fosse levado a bordo do contratorpedeiro para receber cuidados médicos.³²

No sábado, uma parcela dos SEALs alocados no Boxer (uma equipe de assalto, algumas equipes de atiradores de elite [*sniper* e observador], além de um componente de comando) foi transferida para o Bainbridge. Assim que desembarcaram no contratorpedeiro, os SEALs assumiram o comando tático da operação. Coube aos *snipers* a tarefa de revezarem-se em turnos de vigilância no balanço de popa³³ do contratorpedeiro, informando o componente de comando sobre os eventos que ocorriam no bote de salvamento enquanto aguardavam uma eventual ordem de execução de tiro. O grupo que permaneceu no Boxer deveria manter-se em prontidão, preparando-se para uma ação de resgate caso os sequestradores conseguissem desembarcar em território somali.³⁴

Devido ao trabalho de inteligência realizado no continente africano, informações relacionadas ao clã de origem e identidade dos sequestradores foram disponibilizadas para os responsáveis pela negociação. Até o levantamento feito pela Agência Central de Inteligência (*Central Intelligence Agency* [CIA]) na Somália, os dados relacionados aos piratas eram completamente desconhecidos.

No interior do bote, a tensão aumentava devido ao estresse provocado pelo calor, pelo longo tempo de confinamento, bem como pelo conjunto de medidas psicológicas adotadas pela Marinha com o propósito de minar o ímpeto e a resistência dos sequestradores. A noite, enquanto o bote de resgate era rebocado pelo Bainbridge, o cabo que ligava ambas embarcações era lenta e gradativamente recolhido, a fim de estabelecer uma distância entre as embarcações que favorecesse a ação dos *snipers*.³⁵

³² PHILLIPS, *op cit.*, p. 230.

³³ Parte da popa que se projeta sobre a quilha (peça estrutural situada na base do plano diametral e ao longo de quase todo o comprimento da embarcação).

³⁴ OWEN; MAURER, *op cit.*, p. 88.

³⁵ *Idem*, p. 89.

Sobre a ação dos *snipers* cabe aqui um esclarecimento. Na situação em que se encontravam, os SEALs embarcados no Bainbridge estavam distribuídos em uma plataforma móvel monitorando alvos em outra plataforma também móvel. Nessa circunstância, um elemento fundamentalmente importante a ser considerado é a condição do mar que permite uma superfície relativamente estável para a precisão do disparo.³⁶ Sobre esse aspecto, é imperioso ponderar sobre a série de variáveis relacionadas à balística³⁷ que podem influenciar a trajetória do tiro. Nesse sentido, além de analisar o estado do mar, é essencial avaliar: vento; temperatura; umidade; maresia; luminosidade; distância; vibração do navio (ocasionada em decorrência da ação dos motores que geram propulsão).

Na manhã de domingo, estando o capitão Phillips em situação de perigo iminente³⁸, com o bote de resgate a uma distância de aproximadamente 30m da popa do contratorpedeiro, os *snipers* reportaram condições favoráveis de disparo para o comando da operação. Precisamente às 7:19hs, com o trio de alvos em condição de "luz verde"³⁹, três disparos de ação coordenada⁴⁰ foram realizados de forma sincronizada e precisa. Dois dos piratas foram alvejados quando postaram-se junto à popa, do lado de fora do bote de salvamento, enquanto o terceiro recebeu o tiro fatal no momento em que fez aparecer sua cabeça em uma das diminutas janelas de observação distribuídas na parte superior da embarcação. Após cerca de 85 horas mantido em cativeiro sob condições extremas, Richard Phillips estava livre dos sequestradores que o ameaçaram.

³⁶ DIBO, Pedro Salgado. Sniper: arma da atualidade. *O Periscópio*. Niterói, ano XLVIII, n. 66, 2013, p. 28.

³⁷ Ciência que estuda todos os aspectos físicos relativos aos projéteis após o disparo de uma arma de fogo.

³⁸ JORDAN, David. *The U.S. Navy SEALs: from Vietnam to finding Bin Laden*. New York: Metro Books, 2012, p. 243.

³⁹ Condição na qual um alvo encontra-se devidamente enquadrado no retículo de mira do dispositivo ótico de uma arma de precisão, indicando uma situação favorável para que o disparo seja realizado.

⁴⁰ Em situações envolvendo a ação de atiradores de precisão, os disparos de ação coordenada são realizados ao mesmo tempo contra um único alvo ou contra alvos variados.

6 Considerações sobre uma eventual ameaça pirata contra uma embarcação de bandeira brasileira

Considerar uma situação hipotética, semelhante àquela em que ocorreu com a tripulação do Maersk Alabama, envolvendo uma embarcação de bandeira brasileira, requer algumas ponderações essenciais.

Em primeiro lugar é fundamental compreender os limites demarcatórios e a legislação dos espaços marítimos regulados pela UNCLOS, uma vez que o Brasil, como signatário desse acordo, deve portar-se no mar tendo as normas do referido documento como parâmetro. Nesse sentido, a UNCLOS determina o alcance de 12mn (22km) para estabelecer os limites do Mar Territorial, espaço onde predomina a soberania do país costeiro. A Zona Contígua constitui uma extensão marítima que se prolonga de 12mn até 24mn (44km), na qual o Estado costeiro poderá adotar medidas de fiscalização para evitar e/ou reprimir infrações às leis e regulamentos (aduaneiros, fiscais, sanitários, de imigração) em seu território ou no Mar Territorial.⁴¹ A Zona Economia Exclusiva (ZEE) constitui uma faixa de mar que se estende de 12mn até 200mn (370km), região na qual os direitos e liberdades de todos os Estados, incluindo o Estado costeiro, são regulamentados pelas normas da UNCLOS. Na ZEE o Estado costeiro tem exclusividade para normatizar a investigação científica, a preservação do meio marinho e a construção de ilhas artificiais e demais instalações.⁴² A Plataforma Continental abrange o espaço submarino que se estende para além do Mar Territorial como um prolongamento natural do território terrestre do Estado costeiro, sendo adotadas como referências limítrofes o bordo exterior da margem continental ou a distância de 200mn. O Estado Costeiro tem exclusividade para explorar e aproveitar os recursos naturais da Plataforma Continental, sendo necessário o consentimento do Estado caso uma nação estrangeira manifeste o interesse de fazê-lo.

⁴¹ UNITED NATIONS, Oceans and Law of the Sea. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Part II. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part2.htm>. Acessado em: 27 jan. 2015.

⁴² UNITED NATIONS, Oceans and Law of the Sea. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Part V. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acessado em: 27 jan. 2015.

Por sua vez, o Alto Mar constitui o espaço marítimo internacional, no qual nenhum país dispõe de autoridade para exercer soberania e cuja regulação é determinada pelo Direito Internacional.⁴³

Em segundo lugar é pertinente salientar que no Brasil a legislação que governa as atividades realizadas no Mar Territorial é aquela normatizada pelo Código Penal Brasileiro (CPB), o qual não tipifica os crimes de pirataria. A não tipificação dessa categoria de delito acarreta problemas, pois o ato de pirataria poderá ser julgado como um crime comum, cuja natureza difere da infração cometida, ou o tribunal responsável fica impossibilitado de condená-lo, uma vez que o CPB (art. 1º) determina que não existe crime sem legislação anterior que o defina.⁴⁴

Outro aspecto relevante a se destacar refere-se ao código antipirataria estabelecido em 2009 pela Organização Marítima Internacional (IMO⁴⁵). Denominado Código Djibouti, esse tratado foi elaborado com o objetivo de combater a pirataria na costa leste do continente africano, estabelecendo uma série de normas padronizadas que deveriam ser adotadas pelos Estados signatários. Por ocasião do Código Djibouti, uma série de mecanismos foram criados visando a repressão à pirataria e ao roubo armado, sendo os mais relevantes: criação de um fundo de combate à pirataria; o compromisso assumido pelos países membros em tipificar os crimes de pirataria nas respectivas legislações nacionais a fim de favorecer a universalidade no combate à essa categoria de crime; a troca de informações entre os Estados integrantes.⁴⁶

⁴³ UNITED NATIONS, Oceans and Law of the Sea. *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Part VI. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part6.htm>. Acessado em: 27 jan. 2015.

⁴⁴ MATHUIY, Flávio Haruo. *Pirataria e "Novas Ameaças": Estratégias de Cooperação para Prevenção e Combate: o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné*. Rio de Janeiro, 2013, 84f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítima – CEPEN) Escola de Guerra Naval – EGN, Rio de Janeiro, 2013, p. 19-20.

⁴⁵ Organismo vinculado à ONU responsável por instituir um sistema de colaboração multinacional referente a assuntos de interesse da navegação comercial.

⁴⁶ INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *The Djibouti Code of Conduct*. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>>. Acessado 28 jan. 2015.

Referimo-nos também à importância dos aspectos relacionados à Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation* [SUA⁴⁷]). Esse tratado, elaborado em consequência do navio de cruzeiro Achille Lauro em outubro de 1985, tem por finalidade garantir um conjunto de ações apropriadas visando reprimir atos ilegais realizados contra embarcações (captura pela força, atos de violência contra pessoas a bordo e introdução de dispositivos que podem destruir ou danificar o navio).⁴⁸

Também é relevante ponderar sobre a questão do Poder Marítimo⁴⁹ intervindo para assegurar os interesses brasileiros para além do Mar Territorial, em uma região que compreende a África Ocidental e a Antártida. Nesse sentido, levando em conta a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS⁵⁰), a Política de Defesa Nacional, estabelecida em 2005, incluiu a parte Oriental do Atlântico Sul (África Ocidental e Meridional) em seu entorno estratégico.⁵¹

A região do Golfo da Guiné, constantemente ameaçada pelos atos de pirataria marítima, interessa particularmente à política externa brasileira, em virtude da aspiração do Brasil de tornar-se uma potência regional. Localizado entre o paralelo 15 norte e 15 sul, o Golfo da Guiné banha a costa ocidental africana, possui grande potencial na produção de petróleo e gás natural, atraindo a atenção das indústrias petrolíferas internacionais (incluindo a brasileira Petrobrás) para suas águas. Geograficamente localizada próximo aos mercados da Europa e América do Norte, essa via de transporte marítimo apresenta-se como uma alternativa mais rápida e barata se comparada com exportações oriundas do Golfo Pérsico. Apesar

⁴⁷ No Brasil a SUA passou a vigorar em 2007, por ocasião do Decreto 6.136.

⁴⁸ CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria Marítima Moderna: história, situação atual e desafios. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, n. 14, 2009, p. 109.

⁴⁹ Projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais.

⁵⁰ Instituído em 1986, constitui o tratado que promove a cooperação regional e a manutenção da paz e segurança na região do Atlântico Sul.

⁵¹ LUIS, Camila Cristina Ribeiro. *Estratégia Naval da Marinha: elemento direcionador ou vetor da ação externa brasileira no Atlântico Sul?* Disponível em: <http://www.sebreei.eventos.dype.com.br/resources/anais/21/1365815734_ARQUIVO_CAMILA_SEBREEI.pdf>. Acessado em: 10 de. 2014. p. 7-10.

do potencial energético e da localização estratégica do Golfo da Guiné, os Estados nacionais que compõem a região apresentam graves problemas de ordem política e social que comprometem a capacidade estatal de fiscalizar e proteger suas águas jurisdicionais, fato que promoveu o desenvolvimento da atividade pirata na região.⁵²

Neste ponto é importante esclarecer alguns pormenores acerca das diferenças existentes entre a tipologia dos atos de pirataria praticados na costa da Somália (região onde ocorreu o evento envolvendo o Maersk Alabama) e no Golfo da Guiné. Na região do Chifre da África os piratas buscam apresar o navio, a carga e a tripulação a fim de solicitar vultosa quantia em dinheiro como forma de resgate. Por sua vez, as ações piratas praticadas no Golfo da Guiné têm interesse voltado para os pertences dos tripulantes e a carga transportada, não se atendo ao sequestro do navio e à tomada de reféns. Digno de nota é o fato de que na região do Golfo de Áden os ataques piratas ocorrem em águas internacionais, fora da jurisdição de qualquer Estado soberano, enquanto que no Golfo da Guiné os eventos têm lugar em espaço marítimo sob jurisdição estatal, o que acarreta problemas relacionados às questões de soberania. Outro aspecto que merece destaque refere-se aos interesses envolvidos por traz da iniciativa pirata. Na Somália, os crimes são reflexo da interferência externa e representam ameaça às organizações estrangeiras. Por sua vez, na costa ocidental africana a ameaça encontra-se voltada diretamente para os países da região. As diferenças existentes no *modus operandi* dos piratas pode ser explicada, principalmente, pelas condições às quais se encontram os Estados nos quais as atividades de pirataria se originam. Especificamente nos casos supracitados, a Somália apresenta-se como um Estado extremamente fragilizado e imerso em uma crise político-econômica que degradou os sistemas de ordenamento social, enquanto os Estados do Golfo da Guiné, apesar dos graves problemas que lhes são inerentes, detêm um sistema político-jurídico em condições de ordenar sua conduta. Outra questão que merece ser abordada a fim de diferenciar.⁵³

⁵² ZUCATO, Giovana Esther; Baptista, Michele. *Pirataria no Golfo da Guiné*. Disponível em <<http://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf>>. Acessado em: 11 de dez. 2014. p. 536-538.

⁵³ ZUCATTO; BAPTISTA, *op. cit.*, p. 541-545.

Tomando por referências as reflexões supracitadas, ao se prospectar uma ação de combate à pirataria levando-se em conta um eventual ato perpetrado contra um navio de bandeira brasileira no Atlântico Sul, é necessário considerar: o desenvolvimento de uma Consciência Situacional Marítima⁵⁴ que permita o constante monitoramento das áreas de interesse; a observação às normas de prevenção no âmbito dos acordos internacionais; o espaço marítimo onde o ataque pirata ocorreu; as possibilidades de intervenção no espaço marítimo em questão; as jurisdições nacionais (no caso de um Estado costeiro) ou internacionais (no caso da UNCLOS e do Direito Internacional) desse espaço marítimo; as capacidades do Estado costeiro (se for o caso) em lidar convenientemente com a situação de crise; as especificidades da embarcação sequestrada, da tripulação embarcada e da carga transportada; as características e motivações dos atores envolvidos.

A opção pelo engajamento militar em uma ocorrência envolvendo piratas incide basicamente em duas situações:

1ª. Quando o navio submetido a ataque encontra-se no Mar Territorial do Estado defendido pela força militar engajada, em virtude dos direitos de soberania;

2ª. Quando o assédio ocorre em águas internacionais ou no Mar Territorial de um Estado costeiro, em uma situação excepcional similar àquela envolvendo a *U.S. Navy*⁵⁵ na operação de resgate de Richard Phillips conduzida na Somália.

Assim, estando à embarcação ou plataforma atacada por atos de pirataria localizada no Mar Territorial brasileiro, por encontrar-se em espaço onde predomina a soberania do país costeiro (conforme estabelece a UNCLOS), a ação militar será balizada pela jurisdição brasileira. Contudo, conforme define o artigo 105 da UNCLOS, caso a ocorrência seja registrada em águas internacionais os Estados podem:

⁵⁴ Capacidade de identificação de ameaças marítimas, observada por meio do rastreamento, de modo a propiciar o entendimento do que está acontecendo no mar. Para tanto, o foco vai além do ambiente marítimo envolvendo aspectos relacionados à: infraestrutura; cadeia logística; tipo de produto/mercadoria e de embarcação; características das pessoas a bordo.

⁵⁵ Apesar de liderar a FT-151 instituída pela ONU, os EUA jamais ratificaram o texto da UNCLOS.

[...] apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé.⁵⁶

No caso da ação pirata se desenvolver no Mar Territorial de um Estado soberano, a opção pelo engajamento militar de uma tropa brasileira somente ocorrerá respeitando as normas do Direito Internacional e em resposta à solicitação da ONU, a exemplo do ocorrido com a CTF-151. Particularmente no caso do Golfo da Guiné, a Resolução 2018 emitida pelo Conselho de Segurança da ONU em 31 de outubro de 2011, determinou que as patrulhas marítimas conduzidas na região deveriam respeitar as normas estipuladas pelo Direito Internacional de modo a respeitar à liberdade dos mares.⁵⁷ Reiterando os termos desse documento, a Resolução 2039, emitida pelo mesmo Conselho de Segurança em 29 de fevereiro de 2012, atribuía aos Estados do Golfo da Guiné a responsabilidade de conter os ataques piratas, e encorajava a comunidade internacional a intensificar seus esforços para ampliar as capacidades dos países da região no esforço de combater os atos de pirataria e assalto à mão armada cometidos no mar.⁵⁸

⁵⁶ UNITED NATIONS, *op. cit.*, Part VII.

⁵⁷ UNITED NATIONS. Security Council. *Resolution 2018 (2011)*. Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2018\(2011\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2018(2011))>. Acessado em: 17 fev. 2015.

⁵⁸ UNITED NATIONS. Security Council. *Resolution 2039 (2012)*. Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039\(2012\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039(2012))>. Acessado em: 17 fev. 2015.

Partindo da premissa que um ataque pirata vale-se da violência para sequestrar a tripulação de um navio ou plataforma apresados, mantendo-a cativa mediante coerção por um período de tempo que, à medida que se prolonga, somente faz agravar o clima de tensão, considera-se que o tempo de resposta é uma questão crucial para o desfecho da situação de risco. Nesse sentido, a pronta resposta mostrou-se fundamentalmente importante para as Forças-Tarefas constituídas pela ONU, pois os piratas, cientes da legislação internacional, após apresarem navios em Alto Mar, evadiam-se para o Mar Territorial de países soberanos inviabilizando qualquer reação. Principalmente quando o navio apresado encontra-se em águas internacionais, o procedimento de abordagem deve ser conduzido com a velocidade necessária para fazer com que os quadros operacionais cheguem com segurança e o mais rápido possível ao passadiço, a fim de assumir o controle da embarcação evitando que a mesma seja levada para águas sob autoridade de um Estado soberano.⁵⁹

Quando do engajamento militar em oposição à atividade de pirataria, cabe aos quadros operacionais envolvidos obter o prévio conhecimento relacionado ao nível de força a serem usados no desenrolar da operação. As instruções atinentes ao emprego da força, denominadas no âmbito militar como Regras de Engajamento⁶⁰, devem sempre observar o binômio "necessidade e proporcionalidade", uma vez que os procedimentos adotados devem ser adequados a uma conclusão favorável, empregando o método disponível mais eficiente, menos lesivo e sem excessos. É imprescindível que o uso da força esteja, obrigatoriamente, em conformidade com as leis do Direito Internacional.⁶¹

⁵⁹ _____. Combate à pirataria marítima e ao terrorismo: emprego dos mergulhadores de combate da Marinha norte-americana (SEALs) nos conflitos modernos. *GRUMEC: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista Comemorativa dos 40 anos, 2011, p. 41.

⁶⁰ Caracteriza-se por uma série de instruções táticas pré-definidas que orientam o emprego individual e coletivo das unidades que se encontram na área de operações, consentindo ou limitando determinados tipos de comportamento, em particular o uso da força, a fim de permitir atingir os objetivos estabelecidos pelas autoridades responsáveis.

⁶¹ CORREIA, Antônio Neves. O Uso da Força no Combate à Pirataria (A Dimensão Jurídica . ROE – Regras de Empenhamento). *Boletim Ensino/Investigação*. Lisboa: ano. VI, n. 10, p. 103-116, mai. 2011.

7 A capacidade do GRUMEC em conduzir operações de combate à pirataria marítima

O GRUMEC é a tropa da MB, análoga aos SEALs da *U.S. Navy*, responsável, entre outras tarefas, por conduzir ações contra elementos adversos em ambiente marítimo. Criado na década de 1970, o GRUMEC adaptou-se à conjuntura dos diferentes períodos históricos para conduzir tanto campanhas clássicas da guerra naval, como operações não convencionais de combate ao terrorismo e à pirataria marítima.⁶²

A MB atribui o termo “Retomada e Resgate” para operações que têm por objetivo a retomada de navios, instalações e/ou o resgate de pessoal mantido sob controle e/ou como reféns por elementos adversos. Em situações onde esforço principal ocorrer essencialmente no mar, a unidade a ser empregada será o Grupo Especial de Retomada e Resgate dos Mergulhadores de Combate (GERR/MEC).⁶³

Assim como ocorre com qualquer unidade das Forças Armadas (FFAA) nacionais, o engajamento dos quadros operacionais do GRUMEC em uma dada ocorrência se dará, conforme estabelecido na Lei Complementar nº 97 de 9 de junho de 1999 (Capítulo V, Art. 15, §1º), por iniciativa própria do(a) Presidente da República⁶⁴ ou em atendimento à solicitação dos poderes constitucionais (Supremo Tribunal Federal; Senado Federal; Câmara dos Deputados).⁶⁵

Quando considerada a possibilidade de intervenção da MB em um evento de combate à pirataria fora do Mar Territorial brasileiro, o engajamento do GRUMEC, mediante emprego do GERR/MEC, somente ocorrerá com autorização do Congresso Nacional, conforme estabelece a Lei nº 2.953 de 17 de novembro de 1956, que normatiza o envio de tropas nacionais ao exterior.⁶⁶

⁶² ARENTZ, Carlos Eduardo Horta. Combate à pirataria marítima e ao terrorismo: um novo campo de atuação para as operações especiais navais? *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro, ano 119, n. 357, p. 30-37, Jan/Fev/Mar, 2011, p. 35.

⁶³ BRASIL, Marinha do Brasil, Estado-Maior da Armada. *Doutrina Básica da Marinha*. EMA-305. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2014, p. 4.6.

⁶⁴ Considerado(a) como o(a) Comandante-em-Chefe das FFAA brasileiras.

⁶⁵ BRASIL, Presidência da República (Casa Civil). *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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acessado em: 15 fev. 2015.

⁶⁶ MATHUIY, *op. cit.*, p. 62.

Caso haja necessidade de ocorrer uma ação militar realizada pelo GRUMEC no Mar Territorial dos países banhados pelo mar do Golfo da Guiné, é fundamentalmente importante que o engajamento da tropa seja precedido pela formalização de tratados entre o Brasil e o Estado onde a ação transcorrerá, a fim de oferecer respaldo jurídico à MB no contexto da Resolução 2039.

É importante esclarecer que em uma eventual situação de crise envolvendo a tomada de um navio de bandeira brasileira, seja em águas nacionais ou internacionais, o procedimento dos quadros operacionais do GRUMEC pouco difere das unidades congêneres distribuídas pelo mundo. Caso a tropa brasileira se deparasse com uma situação semelhante àquela envolvendo o sequestro do Maersk Alabama, as condutas adotadas, respeitando sutis diferenças metodológicas, provavelmente seriam similares aos procedimentos empregados pelos militares da FOPEsp norte-americana.

Um aspecto importante a ser considerado quando o GRUMEC já se encontra na Área de Operações em virtude de uma situação de crise, refere-se às relações de Comando e Controle estabelecidas para a condução da operação. Nesse sentido, quando embarcado em um navio de guerra usado como base de apoio para OpEsp, o chefe da Equipe MEC (EqMEC) adjudicada assume o Controle Tático da operação, cabendo-lhe direcionar e controlar os movimentos e manobras dos quadros operacionais objetivando a execução da missão ou tarefa a eles atribuída. Por sua vez, o comandante do navio tem autoridade sobre o Comando Tático, sendo sua responsabilidade providenciar o cumprimento da missão imposta por uma autoridade superior (Comando Operacional⁶⁷ ou Controle Operacional⁶⁸),

⁶⁷ Grau de autoridade do comandante de uma operação militar que permite estabelecer a composição das forças subordinadas, designar missões e objetivos, atribuir tarefas, efetuar a coordenação e o controle necessários ao cumprimento de sua missão. O Comandante do Teatro de Operações (ComTO) exerce o comando operacional sobre as forças a ele adjudicadas.

⁶⁸ Grau de autoridade inferior ao Comando Operacional, que confere ao comandante em questão a autoridade para empregar e controlar as forças que lhe são designadas, capacitando-as no cumprimento de missões ou tarefas específicas, previamente determinadas e, normalmente, limitadas. Permite controlar outras forças que, embora não lhe sejam subordinadas, operem ou transitem em sua área de responsabilidade. Exclui, porém, a autoridade para empregar, separadamente, os componentes dessas forças, bem como para efetuar o seu controle logístico ou administrativo. O ComTO exerce o controle operacional sobre as forças que lhe são adjudicadas, podendo delegá-lo aos comandantes das forças componentes.

incluindo assuntos relacionados à administração e organização interna, além do adestramento das unidades embarcadas.⁶⁹

Em geral uma operação de Retomada e Resgate executada no mar prevê a invasão da embarcação ou plataforma ocupada por forças adversas. Essa característica difere daquela envolvendo o ataque ao Maersk Alabama, uma vez que os pitaras abandonaram o porta-contêineres em um pequeno bote de salvamento que impossibilitava a invasão, motivo pelo qual optou-se pelo emprego de *snipers*. No caso do apresamento de um navio de bandeira brasileira, seja em águas nacionais ou internacionais (em situações similares às da FT-151) o GERR/MEC, valendo-se de sua doutrina própria de emprego, empregaria uma Unidade Tática (UT) de Mergulho para invadir a embarcação e estabelecer a segurança do convés superior para a chegada, mediante infiltração aérea, da UT de Assalto responsável pela varredura nos conveses inferiores visando a eliminação da ameaça. Executando voo orbital, o helicóptero que transportou a UT de Assalto, conduz um *sniper* (operando como UT de Apoio de Fogo) responsável por oferecer cobertura para os quadros operacionais distribuídos pela embarcação.

No contexto atual o GRUMEC dispõe do conjunto de recursos (técnicas, armas e equipamentos) necessários para enfrentar e solucionar situações dessa ordem, mas considerando a amplitude do entorno estratégico brasileiro e dependendo do local do episódio, carecerá da disponibilidade de meios (plataformas de apoio às OpEsp) que permitam com que a unidade tenha a mobilidade e agilidade para responder com a urgência que a ocorrência exige.

⁶⁹ BRASIL, Marinha do Brasil, Estado-Maior da Armada. *op. cit.*, 2014, p. 2.5.

⁷⁰ BRASIL, Marinha do Brasil, Estado-Maior da Armada. *op. cit.*, 2014, p. 4.6.

8 Conclusão

Aproveitando-se da incapacidade que alguns Estados nacionais demonstram em assegurar a segurança do tráfego marítimo mercante, a pirataria experimentou um grande incremento em suas atividades provendo-lhe abrangência global.

Os atentados orquestrados por iniciativa da pirataria marítima são assuntos que incitam grande preocupação dos organismos internacionais, levando-os a instituir normas de segurança à navegação e a estabelecer procedimentos de repressão aos crimes dessa natureza.

O apresamento do navio porta-contêineres Maersk Alabama e o consequente sequestro de seu capitão serviu-nos como pano de fundo para que pudéssemos discutir as diferentes perspectivas relacionadas às legislações nacionais e internacionais, que em diferentes instancias (eficientes ou não), abordam o tema da pirataria marítima.

O engajamento militar em pequena escala envolvendo FOPEsp constitui um recurso extremo, adotado quando os procedimentos de prevenção não foram eficientes a ponto de evitar o ataque e o apresamento. Levados a efeito com o objetivo de eliminar a ameaça sem ferir as normas do Direito Internacional, uma vez que a pirataria é tipificada como crime e não como ato de guerra, os militares responsáveis pela operação de resgate devem estar cientes sobre quais procedimentos devem ser utilizados de forma a manterem-se em conformidade com a lei.

Como integrante destacado da MB, cuja atividade vem sendo cada vez mais evidenciada em virtude da crescente relevância atribuída pelas forças de segurança internacionais às OpEsp, o GRUMEC, devido às particularidades das tarefas a que se propõe, dispõe de recursos (armas e equipamentos) e conhecimento (treinamento e doutrina) para conduzir operações de Retomada e Resgate solucionando ocorrências motivadas por atos de pirataria marítima.⁷⁰ Contudo, é fundamental que a unidade mantenha-se familiarizada e atualizada com as diferentes manifestações legais que tipificam, coíbem e reprimem a atividade pirata, sendo capaz de adequar seus métodos de ação de forma conveniente aos requisitos que a situação em questão exige.

BIBLIOGRAFIA

ARENTZ, Carlos Eduardo Horta. Combate à pirataria marítima e ao terrorismo: um novo campo de atuação para as operações especiais navais? *Revista do Clube Naval*. Rio de Janeiro, ano 119, n. 357, p. 30-37, Jan/Fev/Mar, 2011.

_____. Combate à pirataria marítima e ao terrorismo: emprego dos mergulhadores de combate da Marinha norte-americana (SEALs) nos conflitos modernos. *GRUMEC: Mergulhadores de Combate*. Nova Friburgo, Revista Comemorativa dos 40 anos, p. 35-48, 2011.

BRASIL, Marinha do Brasil, Estado-Maior da Armada. *Doutrina Básica da Marinha*. EMA-305. Brasília: Estado-Maior da Armada, 2014.

BRASIL, Presidência da República (Casa Civil). *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. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acessado em: 15 fev. 2015.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria Marítima Moderna: história, situação atual e desafios. *Revista da Escola de Guerra Naval*. Rio de Janeiro, n. 14, 2009, p. 101-122.

CHANT, Chris. *Special Forces: history, roles and missions, training, weapons and equipment, combat scenarios*. Bath: Parragon, 2012.

CORREIA, Antônio Neves. O Uso da Força no Combate à Pirataria (A Dimensão Jurídica. ROE – Regras de Empenhamento). *Boletim Ensino/Investigação*. Lisboa: ano. VI, n. 10, p. 103-116, mai. 2011.

DIBO, Pedro Salgado. Sniper: arma da atualidade. *O Periscópio*. Niterói, ano XLVIII, n. 66, 2013, p. 26-29.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *The Djibouti Code of Conduct*. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>>. Acessado em 28 de janeiro de 2015.

JORDAN, David. *The U.S. Navy SEALs: from Vietnam to finding Bin Laden*. New York: Metro Books, 2012.

LUIS, Camila Cristina Ribeiro. *Estratégia Naval da Marinha: elemento direcionador ou vetor da ação externa brasileira no Atlântico Sul?* Disponível em: <http://www.sebreei.eventos.dype.com.br/resources/anais/21/1365815734_ARQUIVO_CAMILA_SEBREEI.pdf>. Acessado em: 10 dez. 2014

MATHUIY, Flávio Haruo. *Pirataria e "Novas Ameaças": Estratégias de Cooperação para Prevenção e Combate: o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné*. Rio de Janeiro, 2013, 84f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítima – CEPEM) Escola de Guerra Naval – EGN, Rio de Janeiro, 2013.

OWEN, Mark; MAURER, Kevin. *Não há Dia Fácil*. São Paulo: Paralela, 2012.
PEREIRA, Pérola Mourão de Souza Sardo de Abreu. *Segurança Marítima e Pirataria no Atlântico Sul: um balanço do ano de 2013*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 305-329, jul./dez. 2013.

PHILLIPS, Richard. *Dever de Capitão*. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2013.
RAMOS, Nuno Miguel Costa Gaspar Duarte. *Ameaças ao Transporte Marítimo – A Pirataria: estudo do caso somali*. Lisboa, 2012, 151 f. Dissertação (Mestrado em Estudos da Paz e da Guerra nas Novas Relações Internacionais) Universidade Autónoma de Lisboa – UAL, Lisboa, 2012.

RODRIGUES, Alexandre Reis. A Pirataria Marítima e as suas Implicações Multidimensionais. *Boletim Ensino/Investigação*. Lisboa, ano VI, n. 10, p. 49-58, mai. 2011.

UNITED NATIONS. *Convention on the Law of the Sea*. Part II. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part2.htm>. Acessado em: 27 jan. 2015.

_____. *Convention on the Law of the Sea*. Part V. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm>. Acessado em: 27 jan. 2015.

_____. *Convention on the Law of the Sea*. Part VI. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part6.htm>. Acessado em: 27 jan. 2015.

_____. *Convention on the Law of the Sea*. Part VII. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part7.htm>. Acesso em: 27 jan. 2015.

UNITED NATIONS, Security Council. *Resolution 2018 (2011)*. Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2018\(2011\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2018(2011))>. Acessado em: 17 fev. 2015.

_____. *Resolution 2039 (2012)*. Disponível em: <[http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039\(2012\)](http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=S/RES/2039(2012))>. Acessado em: 17 fev. 2015.

VENANCIO, Daiana Seabra. *A Definição de Pirataria Marítima e as Implicações para a Segurança na Navegação*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135-157, jul./dez. 2012.

ZUCATO, Giovana Esther; Baptista, Michele. *Pirataria no Golfo da Guiné*. Disponível em <<http://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf>>. Acessado em: 11 de dez. 2014.