

12 A 15
OUTUBRO
2018

19ª EDIÇÃO
MINIONU
NOSSO JEITO DE MUDAR O MUNDO

*GUIA DE
ESTUDOS*

OMI (2018)

MEIOS E FORMAS DE PROTEGER OS
MARES E A SEGURANÇA MARÍTIMA EM
UM MUNDO EM TRANSFORMAÇÃO

DIRETORA

Daniella Lima Bernardes

ASSISTENTES

Isadora Moreira Lara Maia
Lucas Henrique de Oliveira Silva
Valeska Araújo Neves Xavier



PUC Minas



MINIONU

MINIONU.COM.BR | 31 3319-4527

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO DA MESA DIRETORA	2
2. APRESENTAÇÃO DO TEMA	4
2.1 Rotas comerciais marítimas e <i>chokepoints</i>	5
2.2 A segurança marítima	7
2.3 Direitos Marítimos	8
2.3.1 Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS)	11
2.4 A Pirataria Marítima Moderna	12
2.4.1 Modus operandi dos piratas	15
2.4.2 Código de Conduta de Djibouti	16
2.5 A ação da comunidade internacional para combater à pirataria marítima	18
2.6 A questão ambiental	20
3. APRESENTAÇÃO DO COMITÊ	21
3.1 A atuação da OMI ao combate à pirataria	23
4. POSICIONAMENTO DOS PRINCIPAIS ATORES	25
4.1 China	25
4.2 Estados Unidos	26
4.3 Reino Unido	26
4.4 Somália	27
4.5 Singapura	28
4.6 Indonésia	28
5. QUESTÕES RELEVANTES PARA A DISCUSSÃO	29

1. APRESENTAÇÃO DA MESA DIRETORA

Daniella Bernardes – Diretora do Comitê

Bem-vindos senhoras delegadas e senhores delegados à 19ª edição do maior modelo intercolegial da América Latina, o MINIONU! Me chamo Daniella Lima Bernardes e, é com grande satisfação que me apresento como diretora da Organização Marítima Internacional (OMI) – 2018. Tenho 20 anos e estou cursando o 6º período da PUC Minas. Nas edições passadas do projeto tive a oportunidade de ser voluntária interna do comitê COPUOS (2050), em 2016, que tratava o uso pacífico do espaço exterior e em 2017, fui diretora assistente do comitê Conselho do Ártico (2018), que debatia questões acerca da Guerra Fria sobre o Ártico. As duas experiências que obtive com o evento foram transformadoras para mim, proporcionando conhecimentos em diversas áreas, melhorando minha perspectiva de olhar para o mundo e afirmando a certeza que temos sim o poder de mudar o mundo. Por causa desse sentimento, retorno ao 19º MINIONU, com expectativas elevadas e a certeza que construiremos a melhor edição do projeto.

No que diz respeito à temática do nosso comitê, abordaremos as importantes questões que circulam a segurança marítima moderna e também as formas de proteger os mares; um tema de enorme relevância, que muitas vezes não é tão discutido. Será esperado que os senhores delegados tenham empenho em discutir como gerenciar e mitigar quaisquer ameaças que tenham potencial de comprometer a segurança marítima. Desta forma, estarão imersos em algo novo, ampliando suas perspectivas, descobrindo os desafios do setor marítimo moderno e acredito que, ao final dos debates, sairão um pouco modificados.

Isadora Lara – Diretora Assistente

Maravilhosos delegados e delegadas do 19º MINIONU, me chamo Isadora Moreira Lara Maia, tenho 21 anos e estou no 5º período de Relações Internacionais. É com imenso prazer que me apresento como Diretora Assistente da Organização Marítima Internacional (2018). Tive meu primeiro contato com o MINIONU em 2017, sendo voluntária interna do Conselho do Ártico (2018) e me apaixonando completamente pelo projeto, tendo a grande oportunidade de enriquecer meus

conhecimentos e fazer amizades. Me sinto extremamente honrada de poder estar junto com vocês nessa jornada que fica marcada na vida de todos que participam, espero que possam desfrutar dessa oportunidade o máximo possível! Sejam bem-vindos, e até breve!

Lucas Henrique – Diretor Assistente

Meu nome é Lucas Henrique de Oliveira, tenho 19 anos, estou no 4º período de Relações Internacionais da PUC Minas, e é com um imenso prazer que me apresento como diretor assistente da OMI (2018). Meu primeiro contato com o MINIONU ocorreu em 2017, quando fui voluntário do comitê CA (2018) – A Guerra Fria Sobre o Ártico. O evento como um todo foi uma experiência incrível e fez com que eu me apaixonasse pela simulação. A partir daí, fui capaz de perceber a importância que esse projeto pode ter na vida das pessoas e como ele é capaz de mudar o mundo. Nós, da equipe OMI (2018) e da 19ª edição do MINIONU, estamos fazendo de tudo para que suas experiências sejam as melhores possíveis e ultrapassem suas expectativas. Desejo que outubro chegue logo para que eu possa conhecer vocês. Sejam todos bem-vindos!

Valeska Xavier – Diretora Assistente

Prezados senhores delegados e senhoras delegadas, estou imensamente feliz em me apresentar a vocês como Diretora Assistente do comitê OMI (2018). Me chamo Valeska Araújo Neves Xavier, tenho 20 anos e n cursando o 4º período de Relações Internacionais. Minha trajetória no MINIONU se iniciou quando fui voluntária em 2017 no comitê Alto Comissariado das Nações Unidas para os Direitos Humanos (ACNUDH). Segurança marítima é um tema de discussão crucial na conjuntura internacional atual. Espero que a experiência de debate-lo seja maravilhosa e que, ao longo dos dias do projeto, adquiramos sapiência para nossas vidas. Sem mais delongas, presto minha disponibilidade para atender quaisquer demandas dos senhores delegados.

Agora que vocês já conhecem um pouco de nossa equipe, gostaríamos de dizer que este guia foi preparado com muito carinho e pensado para contextualizá-los sobre a temática que trataremos durante os trabalhos do comitê. Gostaríamos também de

lembrar que além deste guia, teremos também nosso blog, uma página no Facebook e o email do comitê¹, onde disponibilizaremos mais informações acerca do tema. Além de todo esse material, lembrem-se que toda a nossa equipe estará disponível para sanar quaisquer dúvidas ou esclarecimentos. No mais, sejam muito bem-vindos e desejamos a todos ótimos estudos.

2. APRESENTAÇÃO DO TEMA

A utilização dos mares remete-se a desde os primórdios da navegação do homem. O mar sempre foi um meio de comunicação entre os povos, possibilitando que diferentes civilizações pudessem ter contato, transportando pessoas e mercadorias em todas as áreas do mundo. Com o passar dos anos, o transporte marítimo passou a ser cada vez mais utilizado, dado o desenvolvimento econômico que influenciou o aumento de navios mercantes, viabilizando o movimento de mercadorias e matérias-primas em grande quantidade com o melhor custo.

Nesse sentido, para compreender os espaços marítimos que se referem às águas que se estendem aos diversos países - permitindo que esses possam realizar seu transporte internacional -, um conjunto de normas, procedimentos e leis que são reconhecidas e respeitadas para além do país de origem, tiveram que ser adotadas internacionalmente. Isso destaca a natureza intrinsecamente internacional dos mares e oceanos, que deve ser utilizado de maneira pacífica, cooperativa e legalmente definida para o benefício individual e comum da humanidade.

Entretanto, concomitantemente ao crescimento do comércio marítimo, surgiram progressivas ameaças à segurança marítima, como os atos de pirataria marítima, a poluição marinha, que refletem por afetarem e instabilizarem o setor marítimo. Para combater tais problemas, é necessário que os próprios países tenham vontade de discutir a temática, até porque a utilização dos mares em âmbito internacional não pode ser discutida e solucionada apenas por um país, tendo em vista que essa demanda é de caráter inteiramente global e que propostas unilaterais dificilmente surtiriam efeito.

¹ omiminionu2018@gmail.com

Por isso, a simulação da Organização Marítima Internacional (2018), buscará debater essas ameaças e suas consequências para a segurança marítima na contemporaneidade, contemplando temas como a provisão de segurança para os navios e a prevenção da poluição causada pelo transporte marítimo. Ressaltando, o equilíbrio que o mar constitui entre as esferas econômica, social e ambiental do desenvolvimento sustentável do mundo. Dessa forma, o comitê se preocupará em buscar alternativas para garantir um uso seguro, eficiente e justo dos mares.

2.1 Rotas comerciais marítimas e *chokepoints*

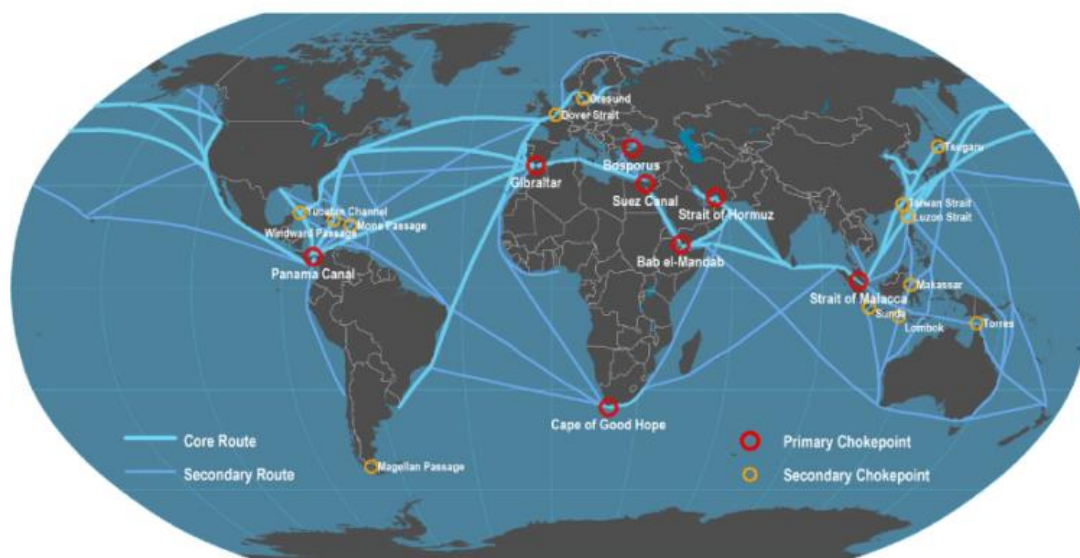
O transporte marítimo sempre foi o principal suporte a distribuição de mercadorias, sendo responsável por abastecer o comércio internacional, tendo os oceanos e os mares como seus principais meios. É uma das indústrias mais globalizadas. Desde os primórdios, as nações projetam seu poder marítimo, visando se posicionarem estrategicamente, estabelecendo suas redes comerciais e assim, configurando o cenário das rotas marítimas (RODRIGUE, NOTTEBOOM, SLACK; 2009).

O setor marítimo se desenvolveu exponencialmente no século XX, quando o comércio internacional e o comércio marítimo começaram a se correlacionar assiduamente em todo o mundo (e não só entre as principais potências marítimas, como era nos séculos anteriores). O transporte marítimo é utilizado fundamentalmente para proporcionar que as relações comerciais sejam abastecidas e, por isso, existem itinerários regulares que os navios seguem, mais conhecidos como rotas comerciais marítimas. As rotas marítimas são corredores com quilômetros de largura que ligam portos marítimos de todo o mundo, conectando os países. Estas possuem pontos de passagem obrigatórios, que são locais estratégicos com limitações físicas (costas, ventos, correntes marinhas, profundidade, recifes, gelo) e fronteiras. Sendo assim, as rotas marítimas “desenham” arcos na superfície terrestre, representando as principais áreas comerciais dentro das quais o transporte marítimo é estabelecido (RODRIGUE, NOTTEBOOK, SLACK; 2009).

Além das rotas comerciais, existem no transporte marítimo determinados pontos que são conhecidos como *chokepoints*, que são canais naturalmente estreitos

utilizados como rotas marítimas, por onde passa um grande número de navios devido a sua localização estratégica. Essas rotas são pontos obrigatórios de passagem e por isso enfrentam diversos conflitos de segurança internacional e ameaças terroristas. Existem alguns *chokepoints* famosos, como o Estreito de Malaca no Oceano Índico, o Canal do Suez ligando o Mediterrâneo ao Mar Vermelho, o Golfo de Ormuz no Médio Oriente, o Canal do Panamá, ligando o Atlântico com o Oceano Pacífico, o Estreito de Bósforo (Estreito Turco) ligando o Mar Mediterrâneo ao Mar Negro, os três estreitos dinamarqueses ligando o mar Báltico ao Mar do Norte e o Estreito de Bab el-Mandeb formando um portal para as embarcações passarem pelo Canal de Suez, através da costa leste da África (MARINE INSIGHT, 2017).

FIGURA I - Rotas marítimas e *chokepoints*



Fonte: Transporte Geography (2009)

A figura acima mostra os principais *chokepoints* do mundo e algumas importantes rotas marítimas. Pode-se identificar várias rotas, sendo elas a grande rota Leste – Oeste, a do Estreito de Ormuz, a do Estreito de Bósforo, a do largo de Ouessant, a do Norte – Oeste, a do Norte – Leste e a rota marítima do Corredor Sul. As mais relevantes podem ser constatadas como a grande rota marítima leste – oeste, que

tem origem no Mar da China, incluindo o Estreito de Malaca, passando pelo Mar Vermelho, chegando ao Canal de Suez e navegando em direção ao Mar Mediterrâneo, ao Norte da Europa, a América do Norte e indo para o Canal do Panamá. A rota marítima do Norte – Oeste, que conecta os portos da Coreia do Sul, China e Japão a América do Norte. E também a rota do Norte – Leste que liga a Europa aos portos da Rússia (RAMOS, 2012).

2.2 A segurança marítima

Demonstrado isso, percebe-se que o transporte marítimo é provavelmente a indústria mais internacionalizada de todo o mundo. Estima-se que cerca de 90 por cento do comércio internacional seja transportado por navios, que levam grandes quantidades de carregamentos, em geral de maneira eficaz, limpa e segura em condições estáveis. Por ser um meio tão utilizado, fez-se necessário a determinação de uma codificação internacional que pudesse aumentar os níveis de segurança e instituir limites no espaço marinho. Através desse reconhecimento da necessidade de uma regulamentação internacional, vários protocolos foram adotados, como, por exemplo, a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)², que culminaram na criação da Organização Marítima Internacional (AKABASSI, 2016).

A segurança marítima internacional destaca-se por ser um assunto de extrema relevância para o desenvolvimento sustentável, influenciando as relações econômicas globais devido ao fato de que a competitividade da indústria do comércio marítimo enseja transportes sustentáveis. No contexto internacional, há uma crescente preocupação sobre o tema de segurança marítima, que vem sendo cada vez mais discutido, bem como a proteção do meio ambiente marinho.

Por não existir um conceito exato para segurança marítima, pode-se definir esse termo pela circunstância em que há uma ordem de estabilidade dos oceanos submetida ao estado de direito no mar, propiciando que todas as atividades lícitas marinhas aconteçam. Na ausência dessa estabilidade, há ameaças que afetam a

² A Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) é um tratado marítimo internacional que estabelece padrões básicos na operação dos navios mercantes.

segurança marítima internacional, compreendendo, por exemplo, a pirataria marítima, o uso do mar por terroristas, o contrabando de cargas e o tráfico de pessoas. Tais ameaças também danificam o meio marinho, através da descarga de poluentes, da pesca ilegal e a degradação ambiental marinha (KRASKA; PEDROZO, 2013).

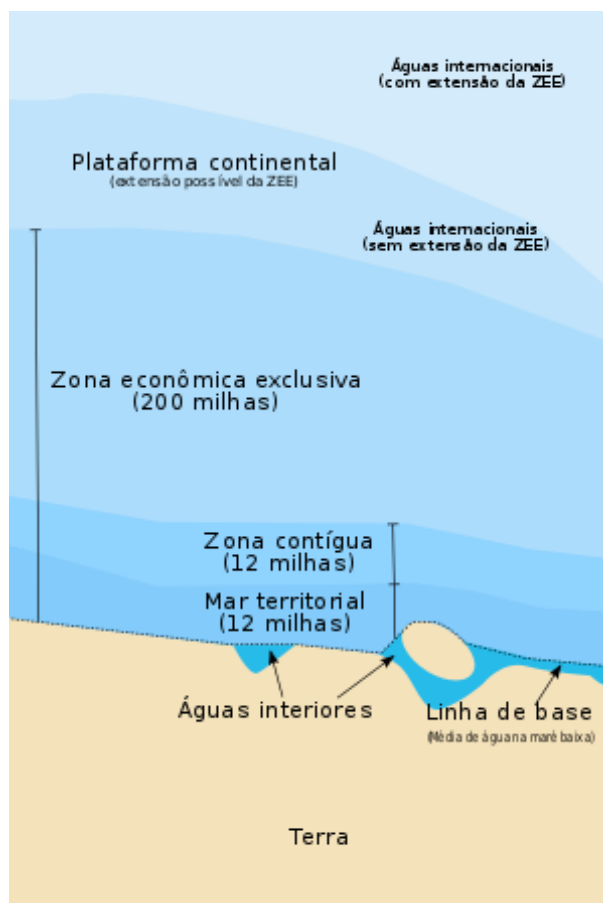
Tendo em vista a expansão e desenvolvimento do comércio marítimo internacional, as atividades de pirataria marítima, em um contexto moderno, representa uma das maiores e progressivas ameaças (dado seu caráter violento e criminoso) para a segurança marítima. A pirataria marítima assola diversas áreas estratégicas do mundo, acontecendo em regiões de passagem obrigatórias para um número elevado de embarcações. Por causa dessa problemática de segurança, que possui uma imprevisibilidade e consequências prejudiciais ao comércio global, uma grande apreensão é gerada na comunidade internacional, que se preocupa em prover medidas de segurança marítima na tentativa de diminuir e erradicar tal ameaça. Tal discussão será demonstrada mais adiante (RAMOS, 2012).

2.3 Direitos Marítimos

Os direitos marítimos têm importância nos mais variados aspectos que fazem sua utilização essencial, como por exemplo nas questões de comércio, conservação ambiental, turismo, pesca, entre outros. Esses representam um conjunto de normas jurídicas que são responsáveis por regulamentar toda e qualquer atividade marítima que seja originada dos meios para navegação, da exploração do mar e também das águas interiores, independentemente de sua finalidade e propósito. As águas interiores se referem aos mares fechados, aos lagos, rios e águas, que estão compreendidos sobre a jurisdição³ do Estado costeiro (RIBEIRO, 2015). A figura II expressa claramente a localização de cada área dos direitos marítimos a serem definidos logo abaixo.

³ Jurisdição é o termo dado à função que o Estado detém para aplicar o direito a um caso, com o intuito de resolver os conflitos de interesse e com isso preservar a autoridade da lei.

FIGURA II - Conceitos estabelecidos pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.



Fonte: Wikipedia (2006)⁷

O conceito de mar territorial refere-se à faixa de água costeira que corresponde a 12 milhas náuticas (22 km) a partir do litoral de um Estado (RIBEIRO, 2015). A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) postula que:

1. A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago⁴, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial. 2. Esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar. 3. A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional. (...) Todo Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas de conformidade com a presente Convenção (BRASIL, 1990, n.p).

⁴ É o conjunto de ilhas dispostas próximas umas às outras em uma superfície marítima.

Outro conceito importante é o de zona contínua, que compreende a faixa de alto mar, anexa ao mar territorial, que possibilita que o Estado costeiro detenha o controle de uma área de até 12 milhas náuticas. É importante ressaltar que tanto o mar territorial como a zona contígua fazem parte da zona econômica exclusiva (ZEE), que deve ter uma distância de até 200 milhas náuticas (370 km) a partir da costa. Nessa área marítima, o Estado costeiro possui domínio sobre direitos especiais no que tange à exploração, conservação e uso dos recursos marinhos, é o denominado “direito de soberania” (AKABASSI, 2016). Outro conceito importante é o de plataforma continental, que compreende

O leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância (BRASIL, 1990, n.p).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) definiu ainda o conceito de alto mar como sendo “todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipélagicas de um Estado arquipélago” (CNUDM, 1990, n.p). Em outras palavras, são águas que não se encontram sobre a jurisdição de nenhum Estado; portanto, regidas pelo princípio da “liberdade dos mares”, que estabelece que nenhum Estado pode impor qualquer tipo de restrição quando se trata do alto mar. A liberdade do alto mar possibilita que:

1. O alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral. A liberdade do alto mar é exercida nas condições estabelecidas na presente Convenção e nas demais normas de direito internacional. Compreende, inter alia, para os Estados quer costeiros quer sem litoral: a) liberdade de navegação; b) liberdade de sobrevoo; c) liberdade de colocar cabos e dutos submarinos nos termos da PARTE VI; d) liberdade de construir ilhas artificiais e outras instalações permitidas pelo direito internacional, nos termos da parte VI; e) Liberdade de pesca nos termos das condições enunciadas na seção 2; f) liberdade de investigação científica, nos termos das Partes VI e XIII. 2. Tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar, bem como os direitos relativos às atividades na Área previstos na presente Convenção (BRASIL, 1990, n.p).

A convenção estabelece ainda, no seu artigo 88, que o alto mar deve ser usado para fins pacíficos, sendo dever de todos os Estados soberanos a cooperação e colaboração na preservação dos recursos naturais marítimos, bem como o constrangimento das ameaças marítimas, de qualquer natureza – tráfico de pessoas, de drogas, pirataria, por exemplo. A Convenção deixa bem claro o “dever de cooperar na repressão da pirataria. Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado” (CNUDM, 1990, s.p).

Em consonância a isso, para alcançar o cumprimento dos direitos marítimos, foi criado um aparato normativo que foi sendo construído para lidar com a ampla questão dos mares. Esse aparato auxilia na concretização da segurança marítima e no uso eficiente dos mares para o comércio internacional. O tópico seguinte irá demonstrar de que maneira isso é dado.

2.3.1 Código Internacional de Segurança de Navios e Instalações Portuárias (ISPS)

Após o ataque terrorista de 11 de setembro de 2001, houve uma mudança drástica nas políticas internacionais de segurança, isso incluiu a forma como a segurança marítima era fundamentada, havendo a necessidade de um plano de segurança mais rígido. Como o mar é o meio com maior facilidade para aproximar da grande maioria dos territórios nacionais, os países perceberam que o acesso aos portos marítimos era realizado de maneira fácil e isso poderia ser utilizado como uma ferramenta para os terroristas navegarem em águas territoriais portando suas armas, sem muito impedimentos (MARINE INSIGHT, 2016).

Sendo assim, guiados pela necessidade de maior rigidez e controle para quem entra e sai nos países, a Organização Marítima Internacional se reuniu em dezembro de 2002, em sua 22ª sessão, e alterou a Convenção Internacional sobre Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS), abordando questões de segurança marítima. No capítulo XI-2 da SOLAS para melhorar a segurança marítima, está o Código Internacional de Segurança Naval e de Instalações Portuárias (ISPS), que entrou em

vigor no dia 1 de julho de 2004. Este é um mecanismo obrigatório e assinado por todos os países que fazem parte da Convenção (IMO, 2018).

O intuito do código ISPS é assegurar que todos os navios e instalações portuárias ligadas aos Estados⁵-membros da OMI instituem as mais altas diretrizes de segurança. O código ISPS foi criado para que exista uma cooperação entre os governos que homologaram o SOLAS, com o propósito de atribuir uma maior segurança marítima em âmbito dos navios internacionais e também das instalações portuárias nacionais. Seus principais objetivos incluem: o controle e o acesso de pessoas não autorizadas a bordo de qualquer navio; o monitoramento das atividades das pessoas e operações de cargas nos portos, de modo a detectar as diferentes ameaças que podem surgir antes da embarcação partir, e também a coleta de informações sobre ameaças de segurança para enfrentar a nível internacional. Tendo isso em vista, o ISPS traz um impacto positivo sobre o direito marítimo e o direito portuário (IMO, 2018).

Nesse sentido, a OMI efetua diversos exercícios nacionais e regionais através do seu programa de capacitação em segurança marítima e cooperação técnica⁶, a fim de garantir que o Código ISPS seja estabelecido de forma eficaz. Ao estabelecer um Programa Integrado de Cooperação Técnica, a Organização visa promover a capacitação marítima, para ajudar que os países em desenvolvimento implementem completamente os instrumentos da OMI, com intuito que esses desfrutem de uma navegação mais segura, com maior proteção ambiental e com isso facilitar o tráfego marítimo internacional (IMO, 2018).

2.4 A Pirataria Marítima Moderna

O incremento do comércio internacional, proveniente da globalização, permite que grande parte do movimento de mercadorias seja realizada por transporte marítimo,

⁵ A OMI possui 174 países participantes.

⁶ A Organização disponibiliza um guia de segurança marítima e do código ISPS para ajudar os países na implementação, verificação, cumprimento e aplicação das medidas de segurança da OMI. O Guia auxilia os funcionários da instalação portuária e de empresas de transporte, que detenham funções de segurança em portos, instalações portuárias e também a bordo de navios. Por meio dele, todas as partes interessadas possuem uma fonte consolidada e abrangente de material de orientação, que também contém ligações apropriadas a outras iniciativas em andamento da OMI.

propiciando uma pluralização de novos riscos e ameaças no ambiente estratégico. Um dos grandes problemas do direito marítimo internacional e do comércio marítimo é a pirataria que acontece nos oceanos. A pirataria marítima tem aumentado consideravelmente no cenário internacional, representando uma grave ameaça ao comércio marítimo, ao meio ambiente e à estabilidade dos governos. O crime de pirataria é bastante antigo, se fazendo presente nos oceanos desde os primórdios, a datas anteriores a Cristo, na civilização romana. Posto isso, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar define a pirataria em seu artigo 101:

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 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). (BRASIL, 1990, n.p).

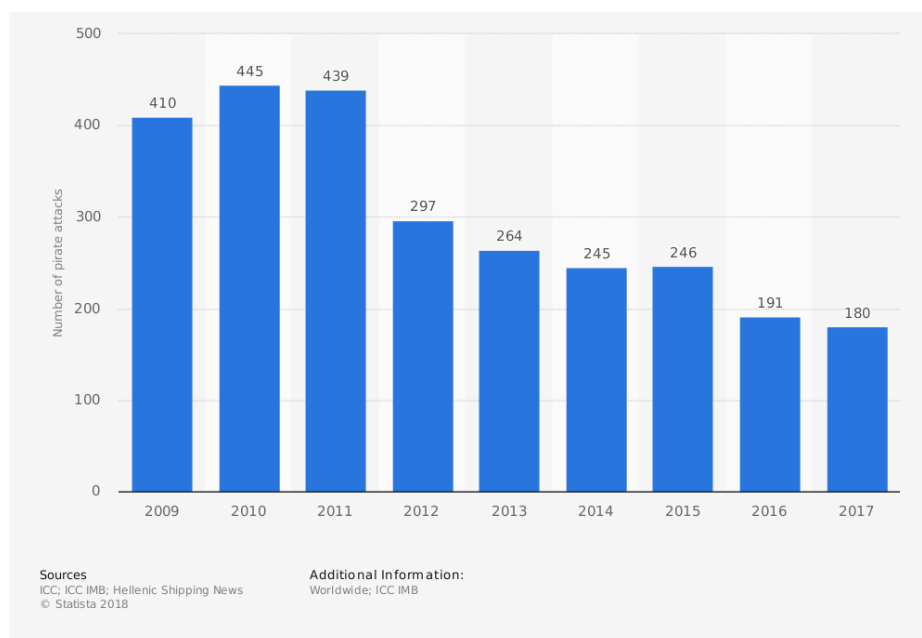
Como colocado pelo artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar, é válido ressaltar a definição de pirataria como sendo qualquer ato privado de violência ou detenção realizado em alto mar ou fora da jurisdição de qual seja o país. Para elucidar isso, tem-se como exemplo um ataque realizado a um navio em um porto ou dentro do mar territorial de um país. Essa ação não é considerada como um ato de pirataria pelo Direito Internacional, por estar dentro da jurisdição de determinado Estado. O assalto armado, como é chamado esse ataque, praticado contra embarcações no mar territorial ou no porto de tal país, é um ato de crime, que deverá ser julgado conforme as leis do Estado. Em contrapartida, quando este ataque for efetuado em alto mar, é classificado como pirataria marítima (FERNANDES, 2012).

A pirataria ocorre em muitos locais no mundo, mas em algumas partes essa prática é mais acentuada. Regiões como o Chifre da África, o Golfo de Áden, o Golfo da Guiné, o Mar da China Meridional, o Estreito de Malaca e a Indonésia, são considerados alguns dos pontos que apresentam as maiores taxas de práticas piratas. Mas apesar da pirataria ser concentrada nessas áreas, não são os únicos locais, uma vez que já foram registrados ataques em todos os continentes. A Figura II ilustra o

número de ataques piratas no período de 2009 a 2017, registrado pelo Centro de Relatórios de Pirataria do International Maritime Bureau (IMB) e pela Câmara Internacional de Comércio.

Os atos de pirataria ocorrem na zona marítima denominada de Alto-Mar, incidindo em zonas econômicas exclusivas e na zona contígua. É um ato direcionado contra navios ou aeronaves em alto-mar, bem como a pessoas ou bens que estão a bordo dos mesmos, localizados fora das divisas da jurisdição de um país. Os chamados piratas possuem diversas origens, podendo estar ligados a uma organização criminosa com armamento bélico, quanto serem pescadores armados que agem por conta própria para sustentar a família (JÚNIOR; DELGADO, 2016).

FIGURA III- Número de ataques de piratas contra navios de todo o mundo de 2009 a 2017



Fonte: Statista (2018)

A questão da pirataria é fortemente acentuada pelo ambiente em que acontece, os oceanos, devido a sua imensidão, que impossibilita que essas atividades sejam erradicadas de maneira rápida. Como foi dito anteriormente, quase a totalidade do comércio internacional é realizado pelo meio marítimo e isso é um fator preponderante

para que as grandes embarcações sejam objeto de ataques piratas, o que gera um grande prejuízo à economia internacional. Desta forma, as regiões mais suscetíveis à atividade da pirataria marítima são aquelas em que a fiscalização feita por autoridades é desprovida, não sendo eficiente para o combate às práticas (AKABASSI, 2016).

Nesse sentido, apresenta-se algumas dificuldades no combate a pirataria marítima. Em primeiro lugar, os piratas modernos são altamente equipados com tecnologia e armas modernas, isso permite que eles possam deslocar-se das águas territoriais de um país para o outro ou para o alto mar, rapidamente, sendo mais complicado capturá-los. Em segundo, a identificação desses piratas em alto mar é difícil, a menos que sejam identificados quando estão preparando os atos de pirataria. E em terceiro lugar, há uma dificuldade em organizar ou implementar qualquer sistema ou mecanismo de controle de pirataria em âmbito internacional, devido a uma série de interesses conflitantes entre público, privado, doméstico e externo. Cada parte percebe uma maneira de tratar a pirataria e isso pode gerar obstáculos para chegar a um consenso (MO, 2010).

2.4.1 Modus operandi dos piratas

Como mostrado no tópico anterior, a pirataria marítima é atualmente um problema recorrente em todo mundo e todas essas práticas, independentemente de onde acontecem, possuem um *modus operandi*⁷ semelhante. Para realizarem seus ataques, os piratas fazem frequentemente o uso de navio-mãe (*dhow*s⁸ ou barcos de pesca), um navio que possui maior resistência e, é capaz de permanecer mais tempo no mar, se deslocando nos mares da região à procura de alvos desprotegidos para atacar (RAMOS, 2012).

⁷ *Modus operandi* é uma expressão em latim que significa “modo de operação”. É um termo jurídico para caracterizar um modo de agir, de executar uma ação seguindo os mesmos procedimentos.

⁸ “Os *dhow*s são pequenos barcos a vela tradicionais dos árabes. Os *dhow*s de maiores dimensões possuem motores, que lhes permitem realizar viagens oceânicas. Esses barcos existem em grande quantidade nos países árabes.”

Estes navios trazem a reboque consigo *skiffs* (ou esquifes)⁹, que possuem uma resistência limitada e, por isso, são utilizados para viabilizar e prover suporte logístico necessário para ampliar o tempo de permanência nos mares, expandindo seu raio de ação a dezenas de milhas da costa. Desta forma, os piratas procuram cautelosamente seus alvos e aguardam pela melhor oportunidade para atacar (RAMOS, 2012).

Cada navio-mãe carrega pelo menos um *skiff* para realizarem seus ataques. Os *skiffs* são barcos pequenos motorizados e rápidos demais para serem localizados pelo radar das embarcações, podendo atingir velocidades de até vinte e cinco nós. Os piratas modernos a bordo desses barcos possuem armamentos de alta tecnologia para efetuarem seus assaltos, estando geralmente equipados com armas automáticas, como fuzis AK-47, RPG's, entre outras, que possuem o objetivo de intimidar a tripulação e obrigar o navio a desacelerar ou até mesmo parar, permitindo que os piratas subam a bordo (RAUNEKK, 2010).

Normalmente, os piratas marítimos costumam atacar pelo início da manhã ou à noite. Quando encontrado um alvo, os piratas se aproximam da embarcação em alta velocidade, cercando os bordos e a popa¹⁰ dos navios. Apesar das grandes embarcações serem relativamente altas para escalar, esses navios se movem devagar e isso propicia que os piratas consigam embarcar nos navios utilizando escadas leves feitas de madeira e bambu. Além disso, a maioria dos ataques é efetuado próximo à costa, sendo mais fácil o deslocamento para a abordagem. Em média, os ataques são realizados em torno de 20 minutos; quando não conseguem sequestrar o navio nesse período de tempo, o ataque é interrompido (RAUNEKK, 2010).

2.4.2 Código de Conduta de Djibouti

Em janeiro de 2009, foi organizada pela Organização Marítima Internacional, uma importante reunião com dezessete Estados do Golfo do Áden, do Oceano Índico e do Mar Vermelho para estabelecer o Código de Conduta de Djibouti, que tem como objetivo reprimir ações de pirataria e roubo armado contra navios nessas regiões. A

⁹ Skiff é caracterizado por ser um tipo pequeno de barco auxiliar que leva os navegantes até a praia, também usado para pescar. Possui em torno de 6 a 8 metros de comprimento.

¹⁰ A popa é a seção traseira de um navio, é onde termina a embarcação.

Assembleia de Djibouti se reuniu no dia 29 de janeiro de 2009 para assinar o código, que foi adotado por 20¹¹ dos 21 países elegíveis (IMO, 2015).

Ao longo dos nove anos que tem estado em vigor, o Código de Conduta de Djibouti tem se desenvolvido bastante, elevando as discussões e se tornando o foco principal para facilitar o intercâmbio transnacional de comunicação e cooperação. Os objetivos do acordo envolvem melhorar as disposições dos Estados, de forma a garantir uma melhor ação para reter as ações piratas, garantindo uma consciência marítima nos países onde possuem um maior índice de pirataria marítima, bem como promover a eficácia das guardas costeiras. O código é constituído em quatro pilares temáticos: a entrega de recursos nacionais e regionais de treinamento, o aperfeiçoamento da legislação nacional, o compartilhamento de informações e o desenvolvimento do combate a ameaças piratas. Também foi elaborada uma base de cooperação técnica entre os signatários do Código (IMO, 2015).

Os Estados signatários concordaram em colaborar, em concordância com o direito internacional a:

Compartilhar e divulgar informações relevantes através de um sistema de pontos focais nacionais e centros de informação; proibindo os navios suspeitos de praticar atos de pirataria ou assalto à mão armada contra navios; assegurando que as pessoas que cometem ou tentam cometer atos de pirataria ou assalto à mão armada contra navios sejam apreendidas e processadas; e facilitar cuidados adequados, tratamento e repatriamento para marítimos, pescadores, outros funcionários a bordo e passageiros sujeitos a atos de pirataria ou roubo à mão armada contra navios, em particular aqueles que foram vítimas de violência (IMO, 2015, n.p, tradução nossa).¹²

Os centros de intercâmbio de informações sobre a pirataria se encontram estabelecidos em Dar es Salaam, na Tanzânia; em Mombaça, no Quênia; e em Saná, no Iêmen. Esses centros são usados como base de uma rede de compartilhamento de

¹¹ O Código de Conduta de Djibouti foi assinado por Djibouti, Etiópia, Quênia, Madagascar, Maldivas, Seychelles, Somália, República Unida de Tanzânia, Iêmen, Comores, Egito, Eritreia, Jordânia, Ilhas Maurício, Moçambique, Omã, Arábia Saudita, África do Sul, Sudão, Emirados Árabes. O Sudão e o Emirados Árabes foram os últimos a assinarem, totalizando 20 países dos 21 elegíveis

¹² Sharing and reporting relevant information through a system of national focal points and information centres; interdicting ships suspected of engaging in acts of piracy or armed robbery against ships; ensuring that persons committing or attempting to commit acts of piracy or armed robbery against ships are apprehended and prosecuted; and facilitating proper care, treatment, and repatriation for seafarers, fishermen, other shipboard personnel and passengers subject to acts of piracy or armed robbery against ships, particularly those who have been subjected to violence.

informações sobre ocorrências de pirataria em todo mundo e também outras informações pertinentes para auxiliar os Estados signatários a realizarem medidas para mitigar ameaças de pirataria. Eles divulgam alertas sobre ameaças iminentes ou incidentes a navios e também coletam, reúnem e analisam informações transmitidas pelos signatários, em ordem de elaborar relatórios estatísticos baseados em tais informações (IMO, 2015).

Desta forma, o Código de Conduta de Djibouti tem se apresentado como fundamental para a repressão a pirataria e assaltos à mão armada contra os navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo do Áden. Sua eficiência tem sido tamanha, que seu alcance tem sido ampliado para abranger outras atividades marítimas ilícitas, isso inclui o tráfico de seres humanos. O código possui ainda cinco parcerias estratégicas com outras agências internacionais além da OMI, para atingir seu objetivo. Essas parcerias se dão com o UNODC (Escritório das Nações Unidas contra Drogas e Crimes); UNPOS (Escritório das Nações Unidas de Serviços para Projetos); FAO (Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura) e o Serviço Europeu de Ação Externa. Essas parcerias representam um compromisso em conjunto para combater a pirataria nessas regiões, visando reforçar a capacidade marítima dos países signatários (IMO, 2015).

2.5 A ação da comunidade internacional para combater à pirataria marítima

Além do Código de Conduta de Djibouti, que visa reprimir a pirataria em algumas regiões do mundo, há também outras iniciativas internacionais para combater as atividades piratas. Especialmente por afetar a economia mundial, a comunidade internacional apresenta esforços para responder a essa ameaça a segurança marítima.

A cooperação internacional para coibir as atividades piratas pode ser percebida de três maneiras: os esforços conjuntos de países vizinhos; aos atos coletivos realizado por países e organizações internacionais (como a OMI, o CSNU, a ASEAN, o UNODC etc.) e também a colaboração entre empresas privadas e organizações (como por exemplo o Escritório Marítimo Internacional (IMB) e o Comitê de Segurança Marítima (MSC) da OMI). Nesse sentido, para fazer face à pirataria marítima, a

comunidade internacional, através de forças conjuntas e combinadas, realiza patrulhamentos nas áreas mais afetadas, enviando navios e aviões.

O Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) aprovou uma série de resoluções que dizem respeito a repressão da pirataria marítima, especialmente na região da Somália. A **Resolução nº 1772 de 20 de agosto de 2007**, é a primeira atitude da comunidade internacional referindo-se à pirataria. Essa resolução encoraja que os países membros da Nações Unidas que possuem navios que operam em águas internacionais próximas a costa da Somália, tomem a máxima precaução para eventuais incidentes de pirataria e recorram as medidas necessárias para proteger o transporte marítimo internacional. As demais resoluções que seguiram, expressaram a preocupação da sociedade internacional em lidar com o crescente alarme causado pelas atividades piratas, condenando esses atos e tomando medidas rígidas, como por exemplo a autorização do CSNU as nações com capacidade militar na área, permitindo que essas tomem as devidas ações para se protegerem e suprimir essa ameaça (RAMOS, 2012).

Tendo em vista a intensificação dos ataques piratas e seus efeitos nos agentes europeus, a União Europeia, através do Conselho Europeu, aprovou diferentes ações para o combate a pirataria. Tais ações deram origem a Operação Atalanta, uma operação naval da UE na Somália em 2008 para contribuir com a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa do país e para proteger os navios vulneráveis que navegam pela região (RAMOS, 2012).

Há também a ação das empresas privadas, neste caso o IMB, que se refere ao estabelecimento de um centro de relatórios (localizado em Kuala Lumpur) que mantém uma vigilância 24 horas sobre as rotas marítimas do mundo. O propósito deste centro do IMB é manter um ponto de contato para comandantes de navio de todo o mundo, cujo navios foram atacados por piratas, denunciando esses ataques a polícia local e prestando assistência. Ademais, a informação é transmitida imediatamente para todos os navios que navegam na região afetada e também compartilhada com a OMI. Com isso, é possível aumentar a conscientização dentro da indústria do transporte marítimo

de áreas de alto risco com ataques piratas e sobre o perigo da pirataria marítima moderna (ICC, 2018).

2.6 A questão ambiental

Dentre as questões de segurança marítima, encontra-se a questão relacionada ao meio ambiente. O transporte marinho é considerado o meio menos prejudicial ao meio ambiente, sendo o mais utilizado por causa de sua produtividade. Em relação ao transporte de indústria terrestre, causa menos danos aos recursos marinhos (MARTINS, 2007).

Um dos maiores problemas de poluição marinha se evidencia com acidentes que ocasionam em derramamento de petróleo. É estimado que cerca de 1 milhão de toneladas de petróleo e derivados são derramados no mar todos os anos. Dados estatísticos demonstram que 93% da poluição no meio marinho são ocasionados pela ação humana, sendo o maior causador os esgotos urbanos e industriais, totalizando 37%. Em seguida vem operações de navios com 33%, 12% ligados a acidentes de navegação, 9% a descarga terrestre, 2% referentes a exploração e produção e apenas 1% ligado a causas naturais. As principais causas dos acidentes de navegação, que geram o derramamento de petróleo, referem-se ao erro da tripulação, a priorização da competitividade ao invés da segurança, ao descumprimento de normas de segurança, dentro outros fatores (MARTINS, 2007).

A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL) foi adotada em 1973, destinada a prevenção da poluição marinha causada pelo petróleo. Mais tarde, a convenção MARPOL passou a integrar outras medidas de combate à poluição marinha, adicionando também outras premissas que dizem respeito à poluição causada por produtos químicos, lixo, esgoto, bem como a emissão de poluição dos navios (IMO, 2018).

A Organização Marítima Internacional foi criada com o encargo inicial de se atentar as diversas questões da segurança marítima. Posteriormente, passou a contemplar também preocupações ambientais, incluindo as questões de poluição marinha. A OMI introduziu, então, um trabalho de preservação marinha, estabelecendo

uma série de providências que pudessem prevenir e controlar a poluição causada pelas embarcações, bem como orientar sobre os efeitos causados pelas operações marítimas e acidentes. Tal trabalho repercutiu em grandes feitos no que tange a mitigação da poluição marinha gerada por navios, evidenciando o papel eficiente da Organização em proteger o meio ambiente. O propósito de promover o controle efetivo de todas as fontes de poluição marinha e preveni-la tem sido atingido (IMO, 2018).

3. APRESENTAÇÃO DO COMITÊ

Em 1914, foi realizada a Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar - “Safety of Life at Sea” (SOLAS), em consequência do naufrágio do navio Titanic em 1912. Essa conferência internacional teve como propósito o foco na segurança marítima, se tornando posteriormente um dos mais importantes tratados da Organização Marítima Internacional. Desta forma, com o desenvolvimento e o aumento do comércio marítimo internacional, tornou-se pertinente a padronização das regras de navegação internacional, estabelecendo uma série de tratados. Manifestou-se então a necessidade da criação de um órgão internacional permanente para tratar das questões de segurança marítima de forma eficiente. Assim, com o surgimento da Organização das Nações Unidas em 1945, estabeleceram-se as agências especializadas. No ano de 1948, em Genebra, foi adotado a Convenção da Organização Marítima Consultiva Internacional (IMCO), que instituiu a OMI, tendo o nome alterado posteriormente em 1982 (IMO, 2017).

A Organização Marítima Internacional (OMI) é a agência especializada das Nações Unidas, de caráter recomendatório, que é responsável pela segurança do transporte marítimo e pela prevenção da poluição marinha ocasionada pelos navios. A organização foi criada em ordem de estabelecer um cenário de cooperação marítima, sendo assim a ONU realizou em 1948 uma conferência adotando uma convenção que estabelecia que todos os assuntos marítimos seriam discutidos em um órgão especializado. A OMI possui o papel de elevar as discussões de segurança, desempenho ambiental e do transporte marítimo a um nível internacional, sendo regulamentadora de um padrão marítimo que seja efetivo, justo e universalmente

implementado (IMO, 2017). Os propósitos da Organização, conforme definidos pelo artigo 1 (a) da Convenção da OMI, são:

Fornecer mecanismos de cooperação entre os governos no campo da regulamentação governamental e práticas relacionadas a questões técnicas de todos os tipos que afetem a navegação envolvida no comércio internacional; incentivar e facilitar a adoção geral dos mais elevados padrões praticáveis em matéria de segurança marítima e eficiência da navegação¹³ (IMO, 1948, s/p tradução nossa).

Desde sua criação, a OMI tem como finalidade mais importante a melhoria da segurança marítima e a prevenção da poluição marinha. Os principais objetivos da organização são citados no slogan: “transporte seguro e eficiente em oceanos limpos” (IMO, 2017). A OMI é composta por:

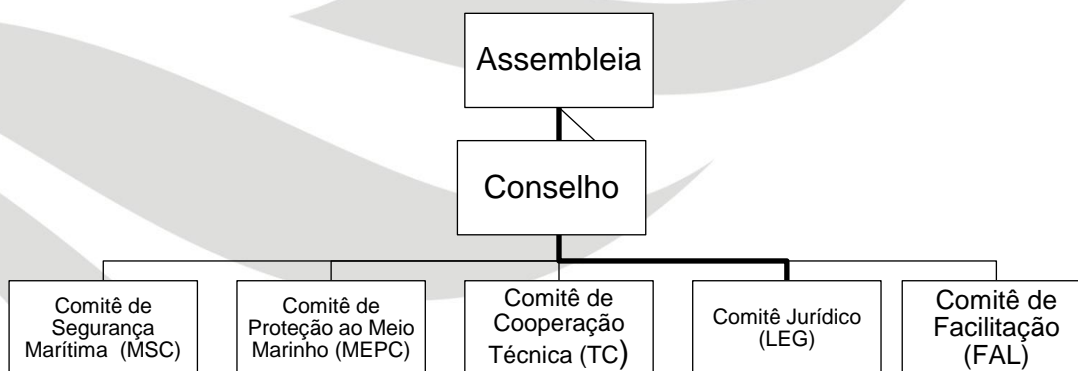
- a) Estados-membros:** a Organização é formada por 174 Estados-membros, três membros associados, Organizações Não Governamentais (ONG) e Organizações Intergovernamentais (OIG). Cada Estado-membro tem direito a um voto e tanto as ONG como as OIG possuem o status consultivo, não possuindo direito a voto (IMO, 2017).
- b) Assembleia:** constituída por todos os membros da OMI, é o órgão superior deliberativo da Organização, se reúne a cada dois anos, também podendo se reunir no caso de sessões extraordinárias. As reuniões da assembleia são definidas por temas políticos, sendo as decisões determinadas por consenso. Tem responsabilidade pelo programa de trabalho; por recomendar aos membros a adoção de regras concernentes à segurança marítima e à prevenção e ao controle da poluição marinha; e por votar o orçamento e determinar os arranjos financeiros da Organização (IMO, 2017). É o ambiente a ser simulado no nosso comitê.
- c) Conselho:** estabelecido por quarenta Estados-membros, eleitos a cada dois anos pela assembleia. É o órgão executivo da organização,

¹³ To provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping engaged in international trade, and to encourage the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety and efficiency of navigation.

responsável por supervisionar a Assembleia, escolher por votação o Secretário Geral, fazer recomendações aos governos sobre segurança marítima e prevenção da poluição, dentre outras funções (IMO, 2018).

- d) Comitês e Subcomitês:** são os órgãos técnicos. Os comitês são estes: o Comitê de Segurança Marítima (CSM), o Comitê de Proteção do Meio Marinho (CPMM), o Comitê Jurídico, o Comitê de Cooperação Técnica e o Comitê de Facilitação. O CSM e o CPMM são os principais comitês; o Comitê de Segurança Marítima foi estabelecido em 1948, na criação da OMI e trata de todas as questões referentes à segurança do transporte marítimo, bem como questões de pirataria e assalto à mão armada contra navios. O Comitê de Proteção do Meio Marinho tem a função de coordenar as atividades ambientais, a fim de garantir proteção e prevenção da poluição do ambiente marinho (IMO, 2017).
- e) Secretariado:** o secretariado da OMI é composto por um Secretário-Geral (eleito de 4 em 4 anos), atualmente é o Sr. Kitack Lim da República da Coreia, e cerca de 300 funcionários internacionais. A sede da organização se encontra em Londres, no Reino Unido (IMO, 2017).

FIGURA IV – Estrutura Institucional da OMI



Fonte: Elaborado pelos autores

3.1 A atuação da OMI ao combate à pirataria

A Organização Marítima Internacional tem como um dos seus objetivos propiciar um ambiente de comércio e deslocamentos marítimos seguros. Em ordem de alcançar essa proposta e reduzir toda e qualquer ameaça, a OMI possui o Comitê de Segurança Marítima (CSM) onde produz regulamentos e instruções, com o auxílio do Comitê de Facilitação da Organização e do Comitê Jurídico (IMO, 2017).

Desde os anos 1980, a OMI tem tratado de questões referentes à pirataria e ao assalto à mão armada contra navios. No período da década de 1990 e no início dos anos 2000, a organização deu suma atenção para o Mar da China Meridional, o Estreito de Malaca e Cingapura. Esse quadro alterou-se recentemente. Desde 2005, a OMI vem mudando o foco para a pirataria na costa da Somália, no Golfo de Áden e no Oceano Índico como um todo. O Golfo do Áden é uma das rotas de comércio mais importantes do mundo, aproximadamente 15 mil navios passam pelo Golfo em percurso ou para o Canal de Suez todos os anos. Atualmente os esforços estão concentrados em aprimorar a segurança marítima na região da África Ocidental e Central (IMO, 2017).

Ao longo dos anos, a Organização criou e validou uma série medidas contra a pirataria com o suporte e a cooperação da indústria de navegação. Essas medidas foram importantes para mitigar o impacto negativo causado pela pirataria. Além disso, quando requisitada, a OMI dá assistência aos Estados-membros para desenvolverem e aprimorarem suas próprias medidas nacionais contra a pirataria marítima, o assalto à mão armada contra navios e outras atividades marítimas ilícitas (IMO, 2018).

As discussões sobre a problemática da pirataria marítima moderna acontecem (assim como em nosso comitê) nas sessões da Assembleia da Organização Marítima Internacional, obedecendo a uma agenda prévia de debate. Através das discussões, os países e demais membros da Organização, são capazes de produzir um programa de trabalho acerca do que foi debatido, que deve ser aprovado por consenso entre os países membros. Ademais, os trabalhos dessas sessões são dirigidos por um presidente eleito previamente pela assembleia ou por indicação de algum país-membro.

4. POSICIONAMENTO DOS PRINCIPAIS ATORES

Nesta seção serão apresentados alguns dos principais atores no que diz respeito à segurança marítima. Não subestimando a importância dos outros atores, lembramos que todos os países da Organização Marítima Internacional se preocupam com essa questão e possuem interesse em proteger os mares. Entretanto, os atores escolhidos são os que atuam fortemente provendo segurança marítima, sendo eles os Estados Unidos, a China e o Reino Unido. Ademais, há os atores que possuem níveis elevados de pirataria em sua região, como é o caso da Somália, da Indonésia e da Singapura.

4.1 China

A China exerce um importante papel em questões relacionadas à segurança marítima internacional, principalmente com relação à região Ásia-Pacífico. Nos últimos anos, o país tem dado uma atenção ainda mais significativa para tema, de modo que, em certa perspectiva, ele objetiva desbancar os Estados Unidos como ator provedor de segurança no território supracitado, na tentativa de aumentar seu poder e influência. Nesse sentido, o governo chinês tem feito investimentos cada vez mais maiores em questões militares, comerciais e de cooperação marítima. Além disso, devido à sua grandeza econômica, a China possui grande dependência no transporte naval no sentido do escoamento de sua mercadoria. Nessa conjuntura, sete dos dez maiores portos do mundo se localizam no país (CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, 2017; SHAH, 2017).

A partir disso, em 2017 o governo chinês emitiu um documento onde estabelece seis metas com relação às suas políticas de segurança marítima, com o objetivo de exercer uma maior influência na Ásia-Pacífico. Essas são: promover um crescimento comum regional, baseado em fundamentos econômicos; estabelecer parcerias e uma força política local; fortalecer as alianças regionais já existentes e implementar nelas questões de segurança marítima; criar regras afim da paz e da estabilidade; conceber

intercâmbios militares; e resolver os conflitos regionais de modo a gerar paz e estabilidade (SHAH, 2017).

4.2 Estados Unidos

Os Estados Unidos possuem uma posição de relevância no âmbito da segurança marítima internacional, sendo uma grande potência naval. Detém uma responsabilidade primordial no que tange às questões de ameaças de baixa e alta intensidade, atuando em operações terroristas e na proteção do meio marinho. Desde os ataques terroristas de setembro de 2001, o governo verificou e fortaleceu todas as suas estratégias para combater o que o país julga ser progressivas ameaças terroristas, como parte de uma grande estratégia de guerra ao terror.

O país é há muito tempo líder em segurança marítima. Os Estados Unidos atuam fortemente em cooperação e coordenação com organizações internacionais e organizações não-governamentais para implementar políticas que facilitem o comércio global, preservando a liberdade dos mares para a navegação e combatendo a pirataria marítima. Desde 2009, os Estados Unidos foram pioneiros no esforço internacional para combater os ataques piratas ao largo da costa da Somália, fortalecendo a governança regional e o estado de direito para segurança dos marinheiros (STATE US, 2018).

4.3 Reino Unido

O Reino Unido é um país que se preocupa bastante com a segurança marítima, especialmente por ser um país insular, visando promover um domínio dos mares internacional, desenvolvendo capacidade de governança marítima e respeitando as normas marítimas internacionais. Ademais, os britânicos objetivam garantir a segurança do comércio marítimo e das rotas de transporte de energia dentro da área marinha do Reino Unido, em âmbito regional e internacional (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2014). Para isso, o Reino Unido tem ultimamente desempenhado políticas de operações internacionais para não apenas parar os piratas, mas também enviando ajuda humanitária para Somália, que atualmente é um país falido (MINISTÉRIO DAS

RELAÇÕES EXTERIORES, 2017). As ações que o país tem tomado se baseiam em apoiar missões em combate à pirataria como operação NATO's Ocean Shield, a EU'sNAVFOR Operação Atalanta e a Força-Tarefa 151 Combined (REINO UNIDO, 2015). Outra medida foi a abertura do Centro Regional de Combate à Pirataria e um Centro de Coordenação de Inteligência (RAPPICC) em Seicheles (MINISTÉRIO DA DEFESA, 2015).

4.4 Somália

A Somália é considerada um Estado Falido, ou seja, o governo do país é ineficaz e não possui controle sobre seu território. Atualmente a Somália vive sob influência dos “senhores de guerra”, que são os principais chefes dos clãs. Por não ter governo central capaz de exercer soberania sobre o seu território, tem-se a pirataria como um dos principais problemas do país, advindos de um Estado enfraquecido, incapaz de vigorar e fiscalizar leis. A pirataria na Somália como é conhecida hoje, começou no início dos anos 90, sendo registrados, desde aquela época, altos níveis dessas atividades. As principais causas da pirataria na Somália estão ligadas, como dito anteriormente, ao fato de o país não possuir um controle sobre o mar e o litoral. Por causa disso, tem-se a destruição das atividades de pesca, a inexistência de atividades econômicas rentáveis para a população e também a grande instabilidade gerada pelos senhores de guerra no que diz respeito às forças de segurança. Somado à instabilidade política do país, sua localização geográfica é de suma importância para as rotas marítimas, influenciando com que as atividades piratas ocorram (RAMOS, 2012).

Desde sua adesão a Organização Marítima Internacional, a Somália tem se tornado foco de reuniões nos debates da organização, tendo como propósito a resolução e o combate à pirataria na costa do país. Em ordem de alcançar esse objetivo, a OMI assinou diversas parcerias estratégicas com agências das Nações Unidas e também com a União Europeia, visando prover ajuda internacional para o país. Essas parcerias possuem como compromisso a supressão das atividades piratas e a coordenação de programas relevantes para fortalecer a antipirataria na região.

4.5 Singapura

A Singapura possui grande preocupação com o uso seguro dos mares, fazendo parte de um exercício de Cooperação e Treinamento (SEACAT) multilateral anual da Marinha dos Estados Unidos (USN), que visa o compartilhamento de informações entre marinhas e guardas costeiras em todo o Sudeste e Sudeste Asiático e o aumento na cooperação multilateral. Por mais que o país se mostre preocupado com a questão de segurança marítima, o índice de pirataria em suas águas é de larga escala. Para tentar conter esse elevado índice, a República de Singapura procura alianças internacionais para ajudar a erradicar esse problema. Em 2004 Malásia e Indonésia se juntaram ao país para aumentar as fiscalizações e patrulhas no estreito de Malaca. O estreito é visto como uma importante rota marítima usada para comércio internacional, sendo uma passagem estratégica entre China e Índia e, por isso, é um alvo para ataques piratas.

4.6 Indonésia

A Indonésia é um país que apresenta uma intensa vontade de se tornar uma potência marítima. Para alcançar este objetivo, o país se concentra em desenvolver alguns pontos como seus recursos marinhos, sua conectividade arquipelágica e seu desenvolvimento naval principalmente nas regiões marítimas dos oceanos Índico e Pacífico. Nos últimos anos, o país vem enfrentando algumas ameaças em regiões fronteiriças e também está envolvido em disputas terrestres e de sete regiões marítimas. Contudo há perspectiva de resolução por meios diplomáticos. Entre os países rivais e aliados, a China se encontra como uma potencial parceria, apesar possuir alguns conflitos territoriais. Já com a Índia, a Indonésia se encontra pouco receptiva a acordos. Em assuntos militares e de defesa, os Estados Unidos e os países da Europa ocidental são aliados do país, enquanto que Coreia do Sul e Rússia são os principais parceiros em aquisições militares. Ademais, a pesca ilegal se encontra entre os principais problemas marítimos enfrentados pelos países do Sudeste Asiático, sobretudo pela Indonésia (PIESSE, 2015).

5. QUESTÕES RELEVANTES PARA A DISCUSSÃO

- Qual a importância da intercolaboração estruturada e conjuntural entre os países na composição da segurança marítima internacional?
- Quais alternativas se apresentam para reduzir a pirataria marítima?
- O que a comunidade internacional pode fazer para impedir a pirataria marítima?
- De que maneira a questão da pirataria marítima moderna pode influenciar no fluxo do comércio internacional?
- Os países que não sofrem com a pirataria marítima, devem se preocupar com a problemática?
- Quais são os desafios para promover o desenvolvimento sustentável dos oceanos com o combate à mudança climática?
- Qual o papel dos países na redução da poluição e preservação dos recursos marinhos?
- Sua delegação acredita que proteger os oceanos deve fazer parte dos objetivos de desenvolvimento sustentável?
- Quais seriam as ações da OMI para o combate às ameaças marítimas?

REFERÊNCIAS

AKABASSI, Evelyne. **A pirataria marítima como ameaça à segurança da navegação**. 2016. 74 f. TCC (Graduação) - Curso de Direito, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tn/files/file/biblioteca/trabalhos_academicos/TCC%20Direito%20UFF%20-%20A%20Pirataria%20Mar%C3%ADtima%20como%20amea%C3%A7a%20%C3%A0%20Seguran%C3%A7a%20da%20Navega%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 02 nov 2017.

BRASIL. Decreto nº 99. 165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Decreto Nº 99. 165**. Brasília, 12 mar. 1990. Disponível: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 02. Nov. 2017.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The world factbook 2017**. Washington, DC: Central Intelligence Agency, 2017.

CORBETT, Captain Peter. **A modern plague of pirates**. 2009. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=E0kUYUOtG0AC&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false>>. Acesso em: 02 fev. 2018.

FERNANDES, Anselmo Luiz Côrrea. **A Organização Marítima Internacional e a questão da pirataria**: Perspectivas para o Desenvolvimento do Comércio Marítimo Nacional. 2012. 64 f. TCC (Graduação) - Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia., Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://www.esg.br/images/Monografias/2012/FERNANDESA.pdf>>

FONSECA, Luiz Henrique Pereira da. **Organização Marítima Internacional (IMO)**: Visão Política de um Organismo Especializado das Nações Unidas. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 1989. 201 p. (Coleção relações internacionais). Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao_Marltima_Internacional_IMO.pdf>. Acesso em: 20 dez. 2017.

ICC. **IMB Piracy Reporting Centre**. 2018. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>>. Acesso em: 10 jun. 2018.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Convention on the international maritime organization**. Assinado em Genebra em 6 de março de 1948. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/convention-on-the-international-maritime-organization.aspx>>

IMO. **Structure of IMO**. 2017. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx#1>> Acesso em: 26 out. 2017.

IMO. **Maritime Security and Piracy**. 2017. Disponível em: <www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>. Acesso em: 06 nov. 2017.

IMO. **Piracy and armed robbery against ships**. 2017. Disponível em: <www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 06 nov. 2017.

IMO. **Djibouti Code of Conduct**. 2018. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>>. Acesso em: 16 jan. 2018.

JÚNIOR, Ivo Teixeira Gico; DELGADO, Joedson de Souza. PIRATARIA MARÍTIMA: DA SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO À RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR INTERNACIONAL DE MERCADORIAS. **Cadernos do Programa de Pós-graduação em Direito**, Porto Alegre, v., n. 1, p.116-143, out. 2016. Disponível em:

<<http://seer.ufrgs.br/index.php/ppgdir/article/view/61664/38138>> Acesso em: 03 out. 2017.

KRASKA, James; PEDROZO, Raul. **International Maritime Security Law**. Boston Martinus Nijhoff Publisher, 2013.

LEBRE, Eduardo Antonio Temponi. **O Direito Marítimo e os órgãos da autoridade marítima**. 2016. Disponível em: <www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6992>. Acesso em: 15 jan. 2018.

MACHADO, Geruza de Carvalho. O ataque dos piratas na costa da Somália. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, XII, n.64, maio 2009. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=6248> Acesso em: 02 nov. 2017.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **2010 to 2015 government policy: piracy off the coast of Somalia**. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/2010-to-2015-government-policy-piracy-off-the-coast-of-somalia/2010-to-2015-government-policy-piracy-off-the-coast-of-somalia>>. Acesso em: 07 jun. 2018.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **National strategy for maritime security**: The national strategy for maritime security (NSMS) outlines the UK's approach to delivering maritime security at home and internationally. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>>. Acesso em: 13 jun. 2018.

MARINE INSIGHT. **ISPS Code: The 9/11 After Effect**. 2016. Disponível em: <<https://www.marineinsight.com/maritime-law/isps-codethe-911-after-effect/>>. Acesso em: 25 mar. 2018.

MARINE INSIGHT. **What are Maritime Chokepoints?** 2017. Disponível em: <<https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-maritime-chokepoints/>>. Acesso em: 26 mar. 2018.

MARTINS, Eliane M. OCTaviano. SEGURANÇA MARÍTIMA VIS-À-VIS DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL. **Revista Cej**, Brasília, v. 11, n. 37, p. 1-5, abr. 2007. Disponível em: <<http://www.cjf.jus.br/ojs2/index.php/revcej/article/view/881/1063>> Acesso em: 01 nov. 2017.

MO, John. **Options to Combat Maritime Piracy in Southeast Asia, Ocean Development & International Law**. 2010. 33:3-4, 343-358, DOI:10.1080/00908320290054819

MORAES, Rodrigo Fracalossi de. **Ascensão naval Chinesa e as disputas territoriais marítimas no leste asiático**. Ipea, Brasília, p. 7-53, mar. 2015. Disponível em: <<https://www.econstor.eu/handle/10419/121567>>. Acesso em: 06 nov. 2017.

PENA, Marcela Lopes Silveira. **A pirataria marítima na Somália em consequência da violação dos direitos humanos**. 2011. Disponível em: <<http://egov.ufsc.br/portal/conteudo/pirataria-maritima-na-somalia-em-consequencia-da-violacao-dos-direitos-humanos>>. Acesso em: 05 fev. 2018.

PIESSE, Mervyn. **The Indonesian Maritime Doctrine: Realising the Potential of the Ocean**. Future Directions International, Australia, jan. 2015. Disponível em: <http://futuredirections.org.au/wp-content/uploads/2015/01/FDI_Strategic_Analysis_Paper_-_The_Indonesian_Maritime_Doctrine.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2018.

RAMOS, Nuno Miguel Costa Gaspar Duarte. **Ameaças ao transporte marítimo – A Pirataria: Estudo do Caso Somali**. 2012. 151 f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Relações Internacionais, Universidade Autónoma de Lisboa, Lisboa, 2012. Disponível em: <http://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/254/1/nuno_ramos.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2018.

RAUNEKK. **How do Somali Pirates Attack and Board Huge Ships?** 2010. Disponível em: <<https://www.brighthubengineering.com/seafaring/64432-how-do-somali-pirates-attack-and-board-huge-ships/>>. Acesso em: 02 abr. 2018.

RIBEIRO, Jahine Fernanda de Souza. **Liberdades e restrições do alto mar**. 2015. 45 f. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Universidade Tuiuti do Paraná, Curitiba, 2015. Disponível em: <<http://tcconline.utp.br/media/tcc/2016/02/LIBERDADES-E-RESTRICOES-DO-ALTO-MAR.pdf>>. Acesso em: 06 jun. 2018.

RODRIGUE, Dr. Jean-paul; NOTTEBOOM, Dr. Theo; SLACK, Dr. Brian. **Maritime Transportation**. 2009. Disponível em: <https://transportgeography.org/?page_id=1762>. Acesso em: 25 mar. 2018.

SARAMAGO, Maria Lisa Miranda. A pirataria no século XXI. **Academia de Marinha**. 13/05/2009. Disponível em: <http://www.marinha.pt/PT/amarinha/actividade/areacultural/academiademarinha/Documents/textos_conferencias/13JAN09.pdf>. Acesso em: 05 fev. 2018

SCHNEIDER, Eduardo Augusto Souto da Costa. **Pirataria marítima na Somália: UM NOVO (VELHO) PROBLEMA**. 2012. 52 F. Tese (Doutorado) - Curso de Direito, Universidade de Brasília, Brasília, 2012. Disponível em: <http://bdm.unb.br/bitstream/10483/4019/1/2012_EduardoAugustoSoutodaCostaSchneider>. Acesso em: 06 nov. 2017.

SHAH, Dhara. **China's maritime security strategy**: na assesment of the white paper on Asia-Pacific security cooperation. Maritime Affairs. Deli, v. 13, n. 1, 2017.

Disponível em:

<<https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/09733159.2017.1317122?journalCode=rnmf20>>. Acesso em: 13 jun 2018.

SOUZA, J. M. de. Mar territorial, zona econômica exclusiva ou plataforma continental? **Revista Brasileira de Geofísica**, São Paulo, v. 17, n. 1, p.1-2, mar. 1999.

FapUNIFESP (SciELO). <http://dx.doi.org/10.1590/s0102-261x1999000100007>.

Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-261X1999000100007>. Acesso em: 15 jan. 2018.

SPERANZA FILHO, Nelson. **Pirataria Marítima: Ameaça Global**. 2012. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/artigos/?cod=52fe8f09c95a49a4>>. Acesso em: 16 jan. 2018









US, State. **Maritime Security and Navigation**. 2018. Disponível em:















<<https://www.state.gov/e/oes/ocns/opa/maritimeseurity/>>. Acesso em: 14 mar. 2018.















VON BÖHM-AMOLLY, Alexandra. **Pirataria no Oceano Índico. Algumas questões jurídicas**. 2011. Disponível em: <<https://www.revistamilitar.pt/artigo/650>>. Acesso em: 16 jan. 2018















TABELA DE DEMANDA DAS REPRESENTAÇÕES












Algumas delegações são mais demandadas do que outras, ou seja, conforme já dito anteriormente, estas delegações repercutem direta e indiretamente no conflito. Contudo, cabe a ressalva de que todas as delegações foram escolhidas devido sua importância dentro das discussões. A tabela de representação, no entanto, classifica as delegações que serão mais demandadas a se pronunciarem, sendo 1 uma demanda média, 2 uma demanda alta, e 3 uma demanda alta e constante.

Representações pontualmente demandadas a tomar parte nas discussões.	
Representações medianamente demandadas a tomar parte nas discussões.	
Representações frequentemente demandadas a tomar parte nas discussões	
África do Sul	
Alemanha	
Arábia Saudita	
Argentina	
Austrália	

Bahamas	
Bangladesh	
Bélgica	
Brasil	
Câmara Internacional de Comércio	
Camarões	
Canadá	
Chile	
China	
Chipre	
Clean Shipping Coalition (CSC).	
Coreia do Sul	
Costa do Marfim	
Dinamarca	

Djibouti	
Egito	
Eritrea	
Espanha	
Estados Unidos	
Filipinas	
França	
Grécia	
Greenpeace	
Holanda	
Hong Kong	
Ilhas Faroé	
Ilhas Marshall	
Índia	

Indonésia	
Iraque	
Itália	
Japão	
Kuwait	
Libéria	
Malásia	
Malta	
Marrocos	
México	
Nigéria	
Noruega	
Panamá	
Peru	

Quênia	
Reino Unido	
Rússia	
Senegal	
Singapura	
Somália	
Sri Lanka	
Sudão	
Suécia	
PNUMA	
Tailândia	
Turquia	