

A PIRATARIA MARÍTIMA VIVE ACALMIA A NÍVEL GLOBAL*

HENRIQUE PEYROTEO **PORTELA GUEDES****
Capitão de Fragata da Marinha de Portugal

SUMÁRIO

Somália *versus* Golfo da Guiné
Por que recrudescer a Pirataria Marítima no século XXI?
Atos de pirataria no primeiro semestre de 2014
Marinhas portuguesa e brasileira participaram no exercício Obangame Express 14

Os dados do International Maritime Bureau (IMB)¹ do primeiro semestre de 2014 confirmam a tendência dos dois últimos anos relativamente ao decréscimo da pirataria marítima a nível mundial.

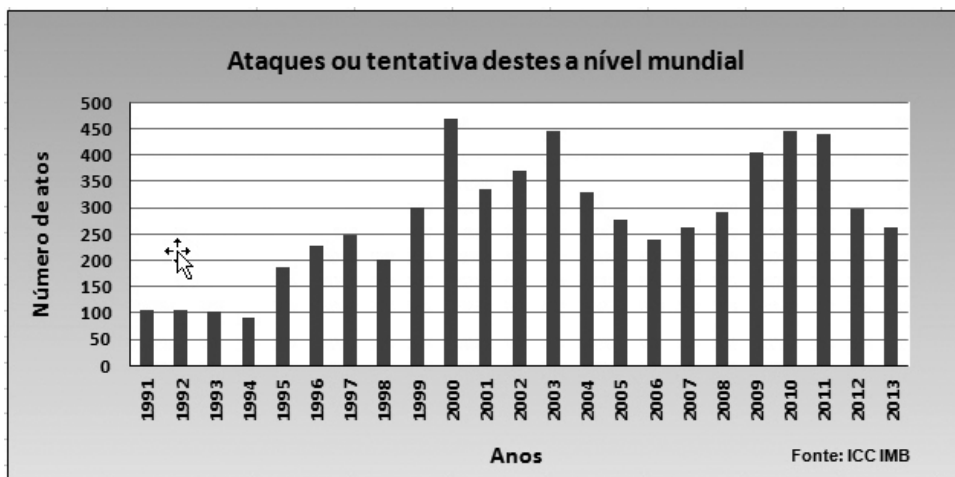
Passado o pesadelo que se viveu nas águas da Somália entre 2008 e 2011, cujo mediatismo começou com o sequestro do iate de luxo francês *Le Ponant*, no Golfo

de Adem, em 4 de abril de 2008, vive-se agora uma fase de grande acalmia. Foi com este sequestro que o mundo acordou para a pirataria marítima contemporânea, uma nova realidade que muitos não acreditariam possível nos dias de hoje. Na verdade, a pirataria nunca nos abandonou; esteve, sim, adormecida durante décadas e foi aumentando paulatinamente desde 1994, tendo

* Artigo enviado em 12 de agosto de 2014 para publicação na *Revista Marítima Brasileira*.

** Colaborador frequente da *RMB*, em especial sobre Pirataria Marítima (2º e 4º trim./2008; 3º trim./2010; 3º trim./2011; e 3º trim./2013).

1 O International Maritime Bureau (IMB) foi estabelecido pela International Chamber of Commerce, uma organização internacional fundada em 1919 e que trabalha para promover e suportar o comércio internacional e a globalização.



Número de atos de pirataria entre 1991 e 2013

no ano 2000, segundo o IMB, ocorrido 469 atos de pirataria, o maior número deste tipo de ato ilícito dos últimos 25 anos.

Esta atividade ilícita tem afetado em larga escala o comércio marítimo global e onerado em milhões de dólares a comunidade internacional. A pirataria tornou-se, assim, um negócio, permitindo aos seus atores, em alguns casos, arrecadarem milhares de dólares em cada ataque pirata. Ela assume atualmente uma posição de relevância no vasto espectro do crime transnacional em ambiente marítimo, do qual fazem parte, entre outros, os tráfico humanos, de drogas e de armas, o transporte de lixo tóxico e o terrorismo marítimo (com pouca expressão até a presente data).

Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, só podemos considerar como sendo “pirataria marítima” os atos ilícitos² cometidos fora do mar territorial³, sendo que todos os ou-

tros do mesmo gênero, cometidos dentro desse ou em águas interiores, e de acordo com a Resolução da IMO A.1025(26)⁴, são classificados como “assaltos à mão armada contra navios”. No entanto, neste artigo, por conveniência, será utilizada genericamente a expressão “pirataria marítima”, ou apenas “pirataria”, para ambas as situações.

SOMÁLIA *VERSUS* GOLFO DA GUINÉ

As águas da Somália e do Golfo de Adem têm registrado uma redução significativa no número de atos de pirataria nos últimos anos. Enquanto estas, entre os anos de 2009 e 2011, registraram mais de 200 atos/ano, em 2012 apenas houve registro de 75 atos e em 2013 somente 15. Este decréscimo resulta de uma conjugação de fatores de diversas ordens. Entre outros, a aplicação de melhores práticas antipirataria

2 De violência e/ou de detenção e/ou de pilhagem cometidos, para fins privados, pela tripulação e/ou pelos passageiros de um navio privado, e dirigidos contra um navio e/ou pessoas e/ou bens a bordo do mesmo.

3 O mar territorial consiste numa zona marítima, sob soberania nacional, que vai até às 12 milhas náuticas, contadas a partir da “linha de costa” (linha de base reta ou normal) de um estado.

4 A resolução A.1025(26), “Código de prática para investigação de crimes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios”, foi adotada pela Assembleia da IMO em 2 de dezembro de 2009.

por parte das tripulações dos navios, a existência de equipes de segurança armadas a bordo, a contínua presença de forças navais na região e a atuação mais efetiva da justiça a nível internacional, a qual tem contribuído para o julgamento e a condenação de muitos piratas, nos mais diversos países. Por outro lado, em terra, constata-se que as populações locais deixaram de apoiar a pirataria, pois o usufruto regular de algum dinheiro resultante do elevado poder de compra dos piratas ou da venda de comida e água para os reféns vem acabando. Atualmente, e como resultado do diminuto número de sequestros, o dinheiro que circula é praticamente inexistente, e os aldeões começaram a ver os piratas como marginais.

Agora, que a situação parece estar mais controlada no mar, torna-se necessário promover medidas em terra, que permitam dar continuidade a esta acalmia e, assim, garantir finalmente alguma segurança ao transporte marítimo que cruza as águas da Somália. A estabilização do país no mar e em terra vai levar muitos anos para se consolidar; no entanto, é necessário que se comece a dar os primeiros passos.

Por outro lado, na costa oeste da África, a situação da pirataria no Golfo da Guiné tem se agravado desde o início deste século, contudo não lhe tem sido atribuído um destaque tão acentuado como aquele que foi dado ao Corno da África. Os atos de pirataria nesta região têm ocorrido com grande regularidade. Entre os anos de 2000 e 2013 já foram registrados 334 ataques na Nigéria, 48 na Costa do Marfim, 42 em Gana e 35 no Togo. Estes números poderão estar aquém da realidade, pois estima-se que mais de 50% deste tipo de ato nem

sequer sejam denunciados pelos armadores, com receio de represálias, do aumento dos seguros e da possibilidade de os seus navios terem que ficar alguns dias no porto para averiguações. Assim sendo, desde o início do século, o número de atos de pirataria na região poderá já ter ultrapassado os mil.

Os estados deste Golfo não têm presentemente qualquer tipo de política marítima, pois há décadas que lutam para conseguir manter a sua soberania e o controle do seu território no continente, não tendo, por isso, dedicado muita atenção ao seu mar. Como resultado, as suas forças navais, quando existem, estão mal equipadas, pouco treinadas e subfinanciadas para poderem assegurar a autoridade do estado no mar.

O aumento da pirataria no Golfo da Guiné fez com que a Organização das Nações Unidas (ONU) passasse a acompanhar regularmente, e com grande preocupação, essa situação, tendo já aprovado pelo seu Conselho de Segurança

Desde o início do século, o número de atos de pirataria no Golfo da Guiné, poderá já ter ultrapassado os mil

duas resoluções sobre esta temática. As três organizações sub-regionais – a Comunidade Econômica dos Estados da África Central, a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental e a Comissão do Golfo da Guiné – também têm se reunido com alguma regularidade nos últimos anos, no sentido de criarem sinergias para combater a presente situação. Apesar de todo o esforço de cooperação existente – ainda numa fase muito embrionária –, se este não for acompanhado de perto por uma presença contínua no mar, não passará de um conjunto de meras ações simbólicas. Torna-se, pois, indispensável, para manter a criminalidade marítima controlada, a existência de um patrulhamento naval diário, com o possível auxílio do compo-

nente aéreo (com aeronaves tripuladas ou não), à semelhança do que já vem sendo feito no Corno da África. Esta vigilância dificilmente será efetiva apenas com os meios navais da região, pelo que, se não houver a presença permanente de meios da comunidade internacional, a pirataria marítima irá paulatinamente aumentar. As três organizações sub-regionais também poderão ter um papel importante, quer por meio da definição de estratégias marítimas, quer na organização de patrulhas conjuntas e de exercícios navais.

POR QUE RECRUDESCEU A PIRATARIA MARÍTIMA NO SÉCULO XXI?

A pirataria não está normalmente associada a uma única causa, mas sim a várias. Quando estas se conjugam, proporcionam as condições ideais para que ela possa surgir e disseminar-se, sendo certo que está e estará sempre associada à obtenção de lucro fácil.

Dentre as várias possíveis causas para a sua existência, e numa ordem aleatória de importância, temos fatores como os que a seguir se indicam.

Um deles é a geografia marítima da região onde esta ocorre. Um bom exemplo é a pirataria praticada nas águas da Indonésia, cujo arquipélago é composto por 17.508 ilhas, o que permite aos piratas disporem de uma imensa panóplia de locais para se refugiarem e ocultarem a sua atividade. Esta possibilidade de fácil refúgio vem proporcionando o reaparecimento de casos de *phantom ships*⁵, designação comumente atribuída aos navios sequestrados de forma “definitiva” pelos piratas, ou seja, com o intuito de não serem devolvidos aos seus armadores, sendo-lhes mudados o nome e

a cor e emitida nova documentação. Esta prática vem ocorrendo essencialmente com pequenas embarcações, como barcaças e rebocadores, sendo as suas cargas transferidas, ainda no mar, para outros navios. As tripulações são normalmente colocadas nos meios de salvação dos navios sequestrados e abandonadas à sua sorte no mar.

A fragilidade de alguns estados, normalmente associada a uma grande instabilidade governamental, da qual resulta a existência de muitos conflitos internos, é outro dos fatores que contribuem muito para a proliferação da pirataria marítima. A Somália é um exemplo de um estado que está nessas condições, pois o seu governo de transição praticamente só existe no papel, sendo, no entanto, importante realçar a crescente importância que este vem atribuindo ao combate à pirataria nas suas águas. Por vezes, apesar de não existir uma instabilidade governamental visível, existe um ambiente político permissivo, ou seja, que pactua com este tipo de atividade ilícita de forma consciente, tirando partido da mesma. Esta permissividade está associada a estados onde há corrupção, quer no poder político quer no setor público, como, por exemplo, na Indonésia, onde, desde a renúncia do Presidente Suharto, em maio de 1998, vem ocorrendo um aumento acentuado da corrupção, da violência étnica e dos movimentos separatistas, o que tem contribuído de forma decisiva para a fragmentação do poder.

Por outro lado, países com fracos recursos financeiros também são mais permissivos à pirataria, pois têm dificuldades em dispor de Marinhas ou guardas costeiras que lhes possam garantir a autoridade do estado no mar. A Somália, o Benim e o Togo são exemplos de países nessa situação. No entanto, outros há que, tendo

⁵ Em português, são denominados “navios-fantasma”.

um pouco mais de capacidade financeira, continuam a não apostar na soberania das suas águas, em muito devido ao fato de não terem qualquer tipo de política para o mar, pois há décadas que vivem preocupados com as suas fronteiras em terra.

De um modo geral, a falta de enquadramento legal escrito a nível nacional e internacional, no que respeita a este tipo de atos, tem permitido que os piratas gozem de grande impunidade, o que os incentiva a continuarem a apostar nesta atividade em busca de lucro fácil.

Outro dos fatores que fomentam a pirataria é a aceitação desta prática por parte das comunidades locais, que veem nela uma forma de obter dinheiro fácil, por vezes apenas para o sustento das suas famílias, pois a miséria em que vivem é tanta que esta acaba por ser vista como um recurso normal para a sua subsistência. Esta situação tem estado bem patente na Somália nos últimos anos, atendendo ao

número de sequestros que houve. Contudo, ultimamente, a anuência com esta prática tem sido menor, pois as populações locais deixaram de obter rendimentos por meio desta atividade. Os piratas começam mesmo a ser vistos por estas como párias.

O aumento do comércio por mar, que se estima hoje em cerca de 92% do total do comércio mundial, tem constituído, de uma forma indireta, quer se queira quer não, um estímulo à pirataria, pois quanto maior é o número de navios a navegar mais difícil se torna garantir a segurança de cada um deles,

principalmente nos portos e fundeadouros de países onde a pirataria está enraizada. Por outro lado, este incremento do comércio marítimo faz com que o número de navios que passam em determinados *chokepoints*⁶ seja muito elevado. A passagem nesses locais, normalmente associados a canais e a estreitos, onde os navios se veem obrigados a reduzir a velocidade, torna-os muito mais vulneráveis, sobretudo em áreas propensas à pirataria. São considerados *chokepoints*, entre outros, o Canal de Suez, o Canal do Panamá, o Estreito de Bab-el-Mandeb e o Estreito de Malaca. Este último, localizado numa região onde tradicionalmente existe pirataria, foi atravessado por 77.973⁷ navios em 2013, ou seja, teoricamente, em média, entrou nesse

estreito um navio a cada 6,5 minutos, transportando as mais diversas mercadorias.

O avanço da tecnologia e o acesso fácil a esta também vieram dar uma boa ajuda aos piratas, que passaram a utilizar regularmente equipamentos como os telemóveis, os trans-

ceptores, os radares e os GPS, entre outros. O acesso, por meio da internet, a sistemas *on-line* de localização dos navios, assim como a informação sobre tipo e quantidade de carga transportada, veio facilitar muito o planeamento deste tipo de ação ilícita, permitindo uma escolha seletiva dos alvos a serem interceptados.

A fácil obtenção de armas de fogo é outro dos fatores indiretos que também vêm contribuindo para o aumento da pirataria, pois tem permitido aos piratas uma elevada taxa de sucesso, atendendo ao tipo e à

O aumento do comércio por mar, que se estima hoje em cerca de 92% do total do comércio mundial, tem constituído, um estímulo à pirataria

6 Locais que, devido às suas características geográficas, são considerados como pontos de estrangulamento para o fluxo normal de navios no mar.

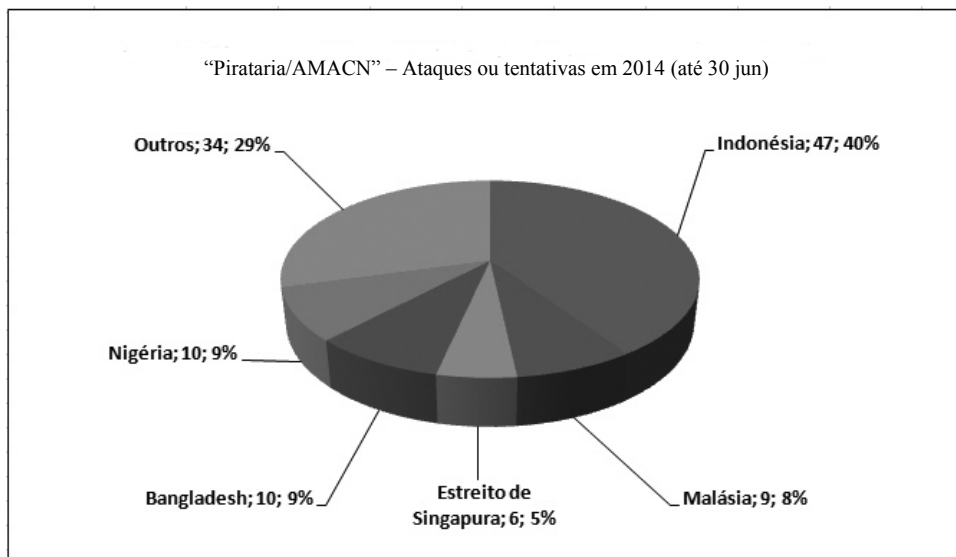
7 Fonte: Marine Department of Malaysia's Straitrep reporting system.

quantidade de armamento que normalmente utilizam nos seus ataques. Recorrem, em muitos casos, às espingardas de assalto M16 e/ou AK47 e a RPG⁸; contudo, ainda há regiões em que utilizam facas e catanas. Só na região do Golfo da Guiné estima-se que existam entre 8 e 10 milhões de armas de fogo ilegais, admitindo-se que em território nigeriano possam estar entre 5,6 e 7 milhões dessas armas.

O aumento da sofisticação dos navios e os elevados custos a pagar às suas tripulações têm feito reduzir significativamente o número de tripulantes a bordo, assim como a qualidade dos mesmos, o que tem dado origem a que, quando um navio sofre um ataque pirata, é difícil combatê-lo. Essa dificuldade está associada ao reduzido número de elementos a bordo e à sua inexperiência em relação à forma de agir nestas situações, para não falar na falta de um verdadeiro espírito de grupo, devido à diversidade de nacionalidades existentes. Contudo, ultimamente, tem havido

junto dos armadores uma grande pressão de várias organizações internacionais no sentido de estes promoverem formação adequada ao seu pessoal nesta área, o que tem contribuído para que alguns ataques piratas fiquem na mera tentativa, graças à pronta e eficaz atuação das tripulações dos navios. Já existe mesmo um conjunto de boas práticas publicadas pela indústria marítima que definem o melhor conjunto de ações a adotar no caso de um ataque deste género.

As elevadas taxas de desemprego que se fazem sentir em muitos países, especialmente nos africanos, têm feito com que grande parte das suas populações viva abaixo do limiar da pobreza, por vezes com menos de 1 dólar por dia. A forma desumana como vivem faz com que seja relativamente fácil recrutar voluntários para este tipo de atividade ilícita. Não podemos nos esquecer que, por exemplo, a maioria dos jovens somalis com menos de 23 anos já nasceu num estado falido.



Locais com o maior número de atos em 2014, até 30 de junho (Fonte: ICC IMB)

⁸ Rocket Propelled Grenade.



Fragata *Bartolomeu Dias* e Navio-Patrolha Oceânico *Apa* (Foto: Marinha portuguesa)

Farah Ahmed Yusuf, um pirata de 27 anos de idade, quando da sua captura, foi julgado na Holanda e chegou mesmo a afirmar ao seu advogado de defesa que a sua vida na prisão era como estar no céu, pois pela primeira vez na vida não se sentia em perigo e estava num local extremamente moderno e confortável, que tinha onde dormia até sanitários e chuveiro, algo que nunca tinha tido até então.

ATOS DE PIRATARIA NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2014

Nos primeiros seis meses deste ano, registou-se um acentuado decréscimo no número de atos de pirataria a nível mundial, comparativamente com os primeiros semestres dos anos anteriores. Desde 2008 que o quantitativo não era tão baixo neste período de tempo. Esta diminuição está diretamente relacionada com a redução deste tipo de atividade na bacia da Somália, no Golfo de Adem e no Mar Vermelho.

Dos 116 atos de pirataria que ocorreram a nível mundial até 30 de junho, 28 resultaram apenas em tentativa de ataque e 88

em ataques consumados, distribuídos da seguinte forma: 54 em navios fundeados, 28 com estes navegando e seis atracados.

Os portos e fundeadouros mais visados foram os situados nas cidades de Pulau Bintan e Karimun Kecil, ambas na Indonésia, e Chittagong, em Bangladesh, respetivamente, com 18, oito e oito ataques registados.

No que respeita aos estados de bandeira dos 116 navios atacados, os mais afetados foram o Panamá, com 20 (17,2%) navios; Singapura, com 15 (12,9%); e as Ilhas Marshall, com 14 (12%).

Em relação ao tipo de navios mais visados, os navios graneleiros, com 22 (19%) ocorrências, foram os mais afetados, seguidos dos navios-tanque para refinados de petróleo, com 21 (18,1%), e dos navios-tanque de transporte de químicos, com 19 (16,4%).

MARINHAS PORTUGUESA E BRASILEIRA PARTICIPARAM NO EXERCÍCIO OBANGAME EXPRESS 14

Este exercício anual, que se realiza desde 2011, contou este ano com as participações da fragata portuguesa N.R.P. *Barto-*

lomeu Dias e do Navio-Patrolha Oceânico *Apa*, da Marinha brasileira. A fase de mar decorreu entre 19 e 21 de abril – nas águas da Nigéria e de Camarões – e proporcionou às Marinhas do Golfo da Guiné, entre outras valias, o adestramento em interdição marítima, o aperfeiçoamento das técnicas de abordagem/vistoria a navios, a troca de informação entre países, assim como a

promoção da interoperabilidade de meios entre as nações presentes.

Este tipo de exercício tem sido organizado pela US Navy, no âmbito do programa África Partnership Station, que tem como propósito reforçar a segurança marítima no Golfo da Guiné. Estiveram presentes na edição deste ano 22 países⁹ dos continentes africano, europeu e americano.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<PODER MARÍTIMO>; Pirataria; Guiné; Somália; Nigéria; Camarões; Marinha de Portugal;

BIBLIOGRAFIA

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Reports from 2000 to 2013. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2001 to 2014].

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Quarterly Report for the period 01 jan to 30 jun 2014. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2014].

⁹ Alemanha, Angola, Bélgica, Benim, Brasil, Camarões, Costa do Marfim, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos da América, França, Gabão, Gana, Guiné Equatorial, Holanda, Itália, Nigéria, Portugal, República do Congo, São Tomé e Príncipe, Togo e Turquia.