

1.21 • Conjuntura internacional

A pirataria marítima

Nuno Ramos

A ATUAL ORDEM INTERNACIONAL, caracterizada por uma multidisciplinaridade de assuntos complexos e comuns aos vários Estados, transporta para o primeiro plano da discussão política a operacionalização das estratégias da segurança e defesa dos Estados e dos grandes espaços regionais, como vetores cruciais para a consecução da segurança, incluindo o progresso e o bem-estar das respetivas populações.

A nova dinâmica económica com a sua globalização tem sido acompanhada por um aumento significativo da mobilidade e de melhores acessibilidades, o que fez com que as vantagens comparativas do trabalho global e da utilização de recursos fossem utilizados de forma mais eficiente. Assim, as sociedades tornaram-se cada vez mais dependentes dos seus sistemas de transporte para suportar as diferentes atividades, tais como as deslocações diárias, as necessidades de energia e a sua distribuição e o transporte de matérias e produtos acabados entre tantas outras, sendo o mar atualmente um elemento de equilíbrio entre a dimensão económica, social e ambiental no desenvolvimento sustentável do planeta.

Presentemente, nesta era da economia global, onde a conexão e interdependência são fatores-chave, o transporte marítimo continua a ser a forma de transporte com melhor relação custo / benefício para movimentar mercadorias e matérias-primas em quantidade, sendo o mar o espaço por onde circula cerca de 90% do comércio internacional, atividade básica para a expansão e estabilidade económica dos Estados.

Importância do transporte marítimo

A principal função do transporte marítimo é a movimentação de carga, preenchendo o espaço que medeia o produtor do consumidor. Dada a permanente adequação do transporte marítimo à procura – por exemplo através da segmentação de mercado/especialização dos navios e portos, obtiveram-se ganhos de eficiência, de segurança e de rapidez, que permitiram que o comércio marítimo se tenha desenvolvido muito significativamente nas últimas décadas. Diversos fatores poderiam ser relacionados com a escolha do transporte marítimo para a movimentação de cargas entre portos, contudo, aqueles que são por natureza mais relevantes e essenciais para a sua procura são: i) o preço, fator sempre equacionado e indissociável da escolha do transportador. É relevante referir que quanto maior for a quantidade de bens a transportar menor é o custo associado, existindo por isso uma economia de escala, estando proporcionalmente mais económico relativamente ao que se observava há algumas décadas: atualmente, um décimo do preço do frete terrestre e um centésimo do frete aéreo; ii) a velocidade, que influi

no tempo que demora o transporte, ou seja, a velocidade a que é efetuado o trânsito relacionado à capacidade de transporte também se revela importante. Apesar de existirem meios de transporte mais velozes, os navios possuem uma capacidade ímpar no transporte de mercadorias. A modernização das frotas mundiais associando as formas de casco de maior dimensão e instalações propulsoras de menor consumo permite atualmente aos navios percorrer um maior espaço em menor tempo, tornando na maioria dos casos o transporte marítimo vantajoso relativamente a outros meios de transporte; iii) a fiabilidade, que é potenciada pelos cuidados de condução, operação e manutenção e ainda da fiscalização, não só das respetivas organizações dos Estados do Pavilhão, mas também por peritos da Sociedade de Classificação de Navios e pelo controle a que estão sujeitos pelos Estados dos portos que utilizam e águas costeiras onde navegam; e iv) a segurança, existindo um risco mínimo e segurável na perda ou dano no trânsito. A segurança da navegação marítima tem sofrido uma grande evolução nos últimos anos graças à implementação não só das normas internacionais, mas também à evolução técnica dos próprios navios e dos seus equipamentos de navegação.

Recrudescimento da pirataria marítima

Os novos riscos e ameaças que caracterizam o ambiente estratégico, nos quais se inclui a pirataria marítima, assumiram desde a última década do século passado grandes desafios à segurança da comunidade internacional. A pirataria marítima não é um fenómeno novo. Historicamente, a sua preponderância e importância era considerável porque a insegurança dos mares foi, durante séculos, um fator dominante. A realidade da sua existência, apesar de nunca ter desaparecido do mapa mundial, sofreu uma redução muito significativa ao longo dos anos, tendo recrudescido recentemente.

Diversos fatores foram potenciadores do aumento da pirataria marítima nos últimos anos, podendo ser referidos como os mais relevantes: i) aumento do tráfego marítimo devido ao incremento da utilização do transporte marítimo o que possibilita um maior número de ataques; ii) o elevado número de navios em passagens estreitas que os obriga a reduzirem a sua velocidade para garantir uma passagem segura aumentando significativamente a sua vulnerabilidade a interceções e ataques; iii) as crises políticas e económicas propiciaram que diversos indivíduos, incluindo funcionários governamentais, fossem compelidos a exercerem atividades criminosas incluindo atos de pirataria marítima; iv) a falta de capacidade financeira de diversos Estados ribeirinhos não lhes permite o necessário patrulhamento das suas costas marítimas; v) os Estados falhados são possíveis potenciadores

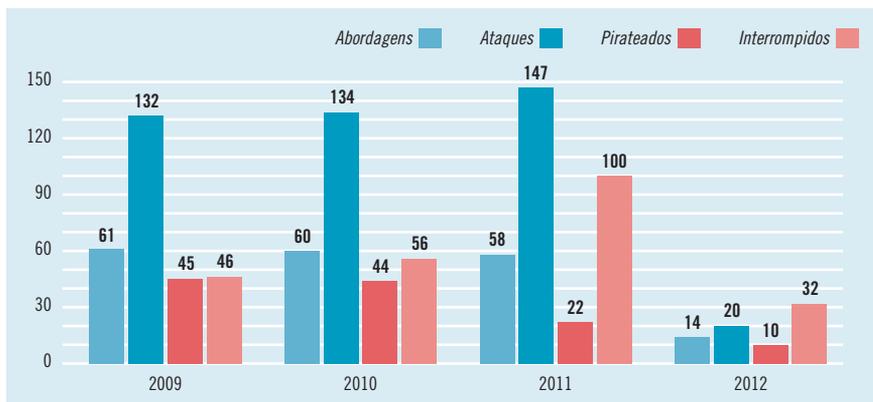
destes atos ilícitos dado que deixam de exercer soberania sobre o seu território e não tem o monopólio do uso da força. Se este problema se verifica em terra, no mar que se encontra sob sua jurisdição ainda existem maiores fragilidades; vi) a falta de vigilância marítima eficaz agravada pelo 11 de setembro de 2001, também se revela importante. Muitos governos verificaram a necessidade de aumentar a segurança do tráfego aéreo e terrestre devido a pressões externas e internas, tendo por essa razão países que já efetuavam a segurança marítima com algumas dificuldades reduzido os seus já limitados recursos vocacionados para o apoio a sistemas de vigilância no mar, potenciando, assim, os casos de pirataria marítima e de Assaltos à Mão Armada Contra Navios¹ (AMACN); e vii) a proliferação de armas ligeiras existente no mercado negro a preços irrelevantes e com origem tão distinta como a Ásia, a Europa e a África também tem de ser referenciado como um fator potenciador do aumento da pirataria marítima.

Regiões de maior incidência

As áreas de atuação dos piratas têm sido alteradas consoante a mudança de localização dos centros de poder económico, concentrando-se, atualmente, no Índico, refletindo o crescimento das economias asiáticas, a importância das linhas de comunicação marítimas e a existência de estados que “autorizam” estas ações. Assim, existem diversas regiões do mundo onde há uma elevada atividade de pirataria marítima, sendo, as regiões mais afectadas o Golfo da Guiné, o Sudeste Asiático (no Estreito de Malaca) e especialmente ao largo da Somália.

“ [...] apesar do combate, através de forças conjuntas e combinadas, ter demonstrado ser eficaz a curto prazo, a atuação dos piratas só poderá ser reduzida ou extinta se existir uma abordagem mais abrangente. ”

O problema no Golfo da Guiné está intimamente relacionado com a frágil situação securitária que se vive na região, nomeadamente no Delta do Níger, rica em petróleo, onde existe uma débil situação económica, social e humanitária nos países que a compõem que, associada à elevada corrupção e à incapacidade por parte dos diversos governos em controlar o território, potenciam estas ações. Os piratas são muitas vezes elementos de grupos



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

insurgentes, bem equipados, que efetuam as suas ações maioritariamente a navios que praticam as instalações *offshore* de petróleo e gás, sendo realizados de forma violenta, existindo frequentemente tripulantes feridos durante as suas ações, atacando, sequestrando e assaltando navios ao longo da costa, em fundeadouros, portos e águas adjacentes. Alguns países já iniciaram o reforço do patrulhamento marítimo, caso da Nigéria, através da aquisição de navios de guerra vocacionados para o patrulhamento costeiro, aumentando, deste modo, a vigilância nas águas sob sua jurisdição, podendo, inclusivamente, combater os piratas. Os navios que navegam naquelas águas são aconselhados a permanecerem vigilantes, existindo a noção, pela comunidade internacional, que nem todos os ataques que ocorrem são relatados.

No Sudoeste Asiático e Subcontinente Indiano existem países com grande dispersão geográfica, caso da Indonésia que apresenta uma superfície repartida por cerca de 17.500 ilhas das quais somente cerca de 6.000 são habitadas, o que, por si só, constitui uma área particularmente atrativa para a pirataria marítima nesta região, devido às inúmeras possibilidades de escapar às autoridades, aumentando desta forma a dificuldade na sua localização.

Na passagem do estreito de Malaca, águas em que navegam mais de sessenta e três mil navios por ano, representando quase um terço do comércio mundial, os navios são aconselhados a manterem apertada vigilância durante o trânsito. É de referir que metade dos transportes asiáticos de petróleo e 80% do petróleo destinado à China, Japão e Coreia do Sul oriundo do Golfo Pérsico tem de passar por este ponto crítico.

De uma perspetiva económica e estratégica, o Estreito de Malaca é uma das principais rotas marítimas do mundo, como já referido anteriormente, constituindo a principal passagem entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico e ligando, ainda, três das nações mais populosas do mundo, a Índia, a Indonésia e a China. Para efetuarem a navegação de modo a não passarem neste estreito, os navios teriam que navegar cerca de mais mil milhas, o equivalente a três dias de viagem, com todos os custos associados a esta situação. Por fim, ao largo da Somália, verifica-se que esse fenómeno existe há cerca de trinta anos em pequena escala, tendo a falência do Estado em 1991 implicações diretas no mar. Aqui, o objetivo pri-

mário desta forma de atuação era, por meio dos sequestros, intimidar as grandes companhias pesqueiras a deixar de pescar nas suas águas. Contudo, os senhores da guerra e homens de negócios foram atraídos para este modo de vida quando verificaram que podiam obter elevados montantes com estas ações, sendo presentemente o propósito da pirataria obter dinheiro através do pagamento de resgates pelos armadores dos navios mercantes. Desde 2004 até aos dias de hoje têm-se verificado sucessivas alterações à sua tática e natureza, atacando navios de maior tonelagem e mudando o local de atuação, realizando ações a mais de 1.500 milhas de costa.

Evolução da pirataria marítima: Somália

Ao longo de 2006 e 2007 o número de ataques e sequestros de pequenas embarcações ao largo da Somália foi reduzido e não chamou a atenção da comunidade internacional. Contudo, em 2008, o Golfo de Áden foi repentinamente fustigado por sucessivos ataques a navios mercantes de grande porte que resultaram em 32 navios sequestrados, o que impeliu diversos países, a título individual ou em organizações militares, a deslocar meios navais e aéreos para aquela zona do globo e a que os navios mercantes utilizassem medidas de autoproteção.

Em 2009, fruto da criação do *Internationally Recommended Transit Corridor*² (IRTC) para a travessia do Golfo de Áden e das inúmeras forças na área, os ataques propagam-se, com maior incidência na área este da Somália, em pleno Oceano Índico e a maiores distâncias da costa. O resultado não foi melhor e o ano de 2009 acabou com um saldo de 45 navios sequestrados. Em 2010, com as unidades navais distribuídas pelos dois locais mais problemáticos, o número de ataques e sequestros diminuiu nessas áreas. Contudo, surgiu uma nova área de atuação mais afastada da costa, na zona do Mar Árabe e que constitui atualmente o espaço geográfico de ataques de pirataria, tendo sido durante esse ano sequestrados 44 navios.

Durante o ano de 2011 os casos de sequestro diminuíram, tendo existido 22 ocorrências o que demonstra que apesar dos esforços militares e das medidas de autoproteção adotadas terem sido profícuas, os piratas têm conseguido adaptar o seu *modus operandi*, de forma a efetuar ataques e sequestros, inclusivamente no Mar Vermelho. Até ao fim do mês de agosto de 2012 foram pira-

teados dez navios o que faz prever que o número de navios pirateados seja semelhante ou inferior ao ocorrido no ano transato.

Esta ameaça, a pirataria marítima, tem sido combatida através dos meios militares e através de ações tomadas pela comunidade marítima para sua autoproteção. Verifica-se que, apesar do sucesso destas duas vertentes ser uma realidade e ter conseguido inverter uma tendência que vinha em crescendo nestes últimos anos, os piratas têm deslocado as suas ações para outras paragens.

De facto, apesar do combate, através de forças conjuntas e combinadas, ter demonstrado ser eficaz a curto prazo, a atuação dos piratas só poderá ser reduzida ou extinta se existir uma abordagem mais abrangente. Tal necessidade surge da evidência de que o instrumento militar por si só não consegue dar uma resposta cabal à resolução da problemática da pirataria marítima operando isoladamente, existindo determinados fatores que a vertente militar não consegue assegurar: o da segurança, o da assistência humanitária, o da reconstrução, o do desenvolvimento e o da governabilidade entre outros.

Não é possível dissociar o sucesso das operações e os resultados que se pretendem que sejam duradouros do envolvimento de um largo espectro de influências e contributos procedentes de variados atores sendo necessário que a comunidade internacional efetue um esforço para contribuir na melhoria das condições sociais, económicas e judiciais entre tantas outras, que permita ao governo daquele estado falhado fornecer as necessidades básicas ao seu povo. ■

Notas

¹ A expressão *armed robbery* foi traduzida nas Resoluções da *International Maritime Organization* como assaltos à mão armada. A definição pretende comparar os assaltos à mão armada à pirataria marítima. A grande diferença existente entre Pirataria e AMACN é o local da ação. A pirataria marítima ocorre no Alto Mar enquanto os AMACN decorrem dentro da jurisdição territorial de um Estado.

² O IRTC é um corredor de navegação patrulhado em que, apesar de não possuir nenhum carácter de obrigatoriedade, toda a navegação é aconselhada a utilizar. Tem aproximadamente 500 milhas náuticas de comprimento e possui dois corredores com cerca de dez milhas náuticas de largura cada, o que permite a separação do tráfego que prossegue nos dois sentidos, leste e oeste.

Referências bibliográficas

- CORREIA, Armando (2010) — *O mar no século XXI — contributo para uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais*. Fedrave: Aveiro.
- GUEDES, Portela (2008) — *Pirataria Marítima — uma ameaça em escala global*. In Revista da Armada, abril 2008, p. 12-14. Lisboa: Marinha.
- KIRBY, Alex (2008) — *Kick the Habit — a UN guide to climate neutrality*. Nairobi: UNEP.
- OTAN (2008) — “Piracy Handbook”. *Foreword*. Northwood: NATO.
- OTAN Shipping Center (2012) — *New Somalia piracy statistics including August 2012*. In <http://www.shipping.nato.int/Pages/Piracystatistics.aspx>
- STOPFORD, Martin (1997) — *Maritime Economics*. 2nd Ed., London: Routledge.
- STEVENSON, Jonathan, WIJK, Rob de (2010) — *The Pirate Problem in Global Politics and Strategy*. N.º. 52, Feb — Mar, p.27 — 52. Washington: IISS.
- WILLIAMSON, Hugh (2011) — *Piracy at sea: the humanitarian impact in International Conference on Piracy at sea*. Malmo: Sweden.