

A pirataria marítima na Somália

QUANDO SE IDENTIFICA A COSTA DA SOMÁLIA como a área marítima mais perigosa do mundo pode dizer-se que os indicadores falam por si só! Com efeito, durante o período de 2006-2009 registou-se um acréscimo exponencial dos actos de pirataria nesta região do globo, tendo sido atribuídos aos piratas somalis a responsabilidade por mais de 50% dos ataques perpetrados no decurso de 2009. Durante o primeiro semestre de 2010 estes ilícitos materializaram-se no sequestro de vinte e sete navios mercantes e na tomada de 544 reféns, que viram a sua liberdade depender do pagamento de um resgate. Este último aspecto é, aliás, o que torna singular o fenómeno da pirataria na Somália face a outras regiões afectadas pelo mesmo flagelo. Actualmente, é conhecida a capacidade operacional dos piratas para actuarem para além das 1.000 milhas náuticas da costa da Somália, abrangendo diversas áreas no centro e na parte oeste do Oceano Índico, que incluem o golfo de Ádem, as águas a sul do mar Vermelho e do mar Arábico, as águas do Quênia, da Tanzânia, de Madagáscar e das Seicheles. A maioria dos ataques envolve armamento como os lança granadas-foguete e as armas automáticas e outros meios indispensáveis para operar com sucesso no mar, nomeadamente os chamados *navios mãe*¹, os telefones via satélite, os equipamentos de navegação por satélite, etc.

Uma ameaça multidimensional

Apesar de os últimos indicadores evidenciam os problemas com que o comércio por via marítima se defronta no oceano Índico, não sublinham a multidimensionalidade e as implicações regionais e internacionais que advêm da pirataria marítima.

Primeiro, numa perspectiva geoestratégica, importa sublinhar a localização da Somália (com cerca de 3.025 Km de linha de costa) numa área de confluência de importantes rotas marítimas, que liga três continentes – África, Europa e Ásia. A principal rota comercial entre a Europa e a Ásia – canal do Suez - golfo de Ádem – porventura uma das rotas mais conhecidas da região, é utilizada por mais de 20.000 navios mercantes por ano, o que corresponde, em termos globais, a cerca de 22%

do transporte marítimo mundial e a 12% do transporte de petróleo.

Segundo, numa perspectiva económica, destacam-se de imediato os custos dos resgates dos navios mercantes capturados, que em 2008 ascenderam aos cinquenta milhões de dólares, e o aumento dos prémios dos seguros da navegação para a área do golfo de Ádem que dispararam em 2008, decuplicando relativamente ao ano transacto. Os riscos e os custos são tais que parte dos armadores já começou a fazer a rota pelo Sul de África, com impacto no custo das importações, no comércio por via marítima e no consumidor final.

Terceiro, numa perspectiva de segurança, uma referência às consequentes ondas de perigo para a segurança internacional emanadas pelos Estados fragilizados que ameaçam os seus próprios cidadãos e que põem em causa os Estados vizinhos. Os Estados nesta situação podem proporcionar a infiltração

de terroristas e de organizações criminosas transnacionais que aí encontram terreno fértil para prosperarem. Neste contexto, destaca-se a controversa questão sobre um possível nexo entre a pirataria e o terrorismo transnacional. Na Somália, apesar de não existirem sinais credíveis que apoiem esta relação emergente, um possível conluio entre os piratas e o movimento fundamentalista Al-Shabaab, hipoteticamente com ligações à Al-Qaeda, continua a preocupar a comunidade internacional. Ainda na dimensão de segurança, realça-se o risco da proliferação de material militar. O sequestro do navio mercante *Faina* em Setembro de 2008 quando transportava, entre outro material, trinta e três carros de combate e munições, exemplifica muito bem este risco. Última perspectiva, mas não menos importante, a dimensão humana. Na Somália, o Programa Alimentar Mundial, desenvolvido pela Agência de Apoio Alimentar da Organização das Nações Unidas, fornece a 3,3 milhões de pessoas ajuda alimentar, da qual cerca de 95% chega por via marítima. A interrupção desta ajuda alimentar, o que frequentemente acon-

tece por razões de segurança, torna ainda mais dramática a situação de extrema pobreza em que vive 43% da população.

As raízes da pirataria na Somália

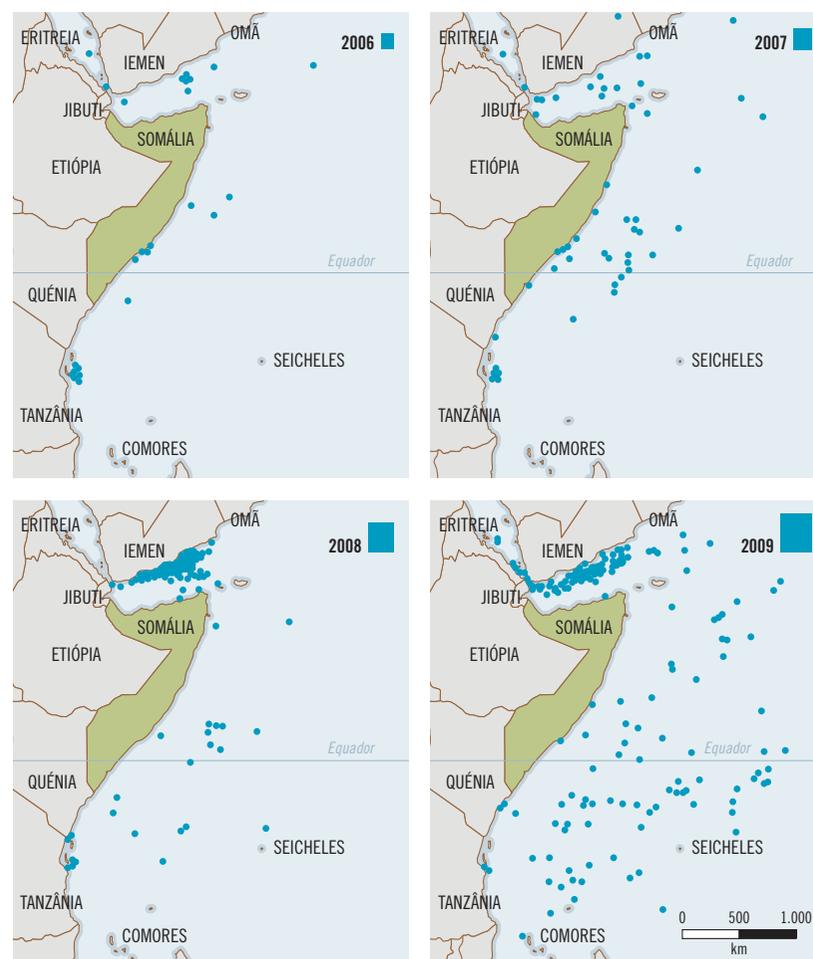
A queda do governo do general Muhammad Siad Barre em 1991, agravada pela saída das Nações Unidas da Somália em 1995, lançaram o país num processo de desestruturação política, militar, económica, social e ambiental que dura há 19 anos.

Foi neste contexto que, a partir de 1995, se assistiu à queda abrupta da actividade pesqueira e ao encerramento da maioria das actividades ligadas ao sector, bem como à eliminação de 200.000 postos de trabalho. A frota pesqueira foi capturada pelos *senhores da guerra*, nunca mais tendo sido recuperada.

Paralelamente, a situação caótica desencadeada pela ausência de um governo central abriu portas a uma sobreexploração dos recursos marinhos, nomeadamente dos stocks de peixe, que pode ser explicada segundo duas perspectivas distintas.

Primeiro, as águas costeiras da Somália, ricas em recursos marinhos e com potencial de exploração comercial das suas jazidas de minerais e de hidrocarbonetos, têm sido objecto de negócio entre os *senhores da guerra*, as elites somalis e as companhias estrangeiras. Em última instância, estes negócios conduzem não só à exploração descontrolada dos recursos marinhos do país, mas também à fácil obtenção de recursos financeiros que permitem perpetuar o esforço de guerra na Somália e a posição de poder dos *senhores da guerra*, através da compra de armas e de outro material para equipar as respectivas milícias.

A segunda perspectiva refere-se à pesca ilegal que remonta ao início da década de noventa. Após a queda do regime de Barre, os somalis assistiram, impotentes, à invasão de navios de pesca da Europa, da Ásia e de África, que vieram em demanda de atum e de camarão nas suas águas territoriais. Estima-se que esta pesca ilegal tenha contribuído para uma redução de cerca de 30% do potencial de captura. Inevitavelmente, todas estas actividades de exploração intensiva das águas somalis trouxeram um acréscimo de stress nas populações piscatórias, as quais se viram na contingência de formar grupos de vigilância para proteger as suas águas territoriais.



Evolução do número de ataques, ou tentativas, pirata entre 2006 e 2009.
Fonte: ICC International Maritime Bureau.

Por último, as descargas dos navios estrangeiros nas águas da Somália, onde têm vindo a largar resíduos industriais, médicos e radioactivos, também contribuíram para a edificação deste estilo irregular de *guarda-costeira*. No início de 2005, o Programa Ambiental das Nações Unidas denunciava a existência de toneladas de barris enferrujados ao longo da costa, colocados a descoberto pelo tsunami de Dezembro de 2004. Morreram aproximadamente 300 indivíduos em virtude de terem manuseado esses desperdícios, enquanto outros foram afectados por infecções respiratórias e na pele, por úlceras na boca e por hemorragias abdominais.

A comunidade internacional: soluções multidimensionais para problemas multidimensionais

Para as Nações Unidas a pirataria na Somália é um sintoma de um problema mais vasto que se desenvolve em terra, havendo a convicção de que a única solução sustentável passa por uma governação efectiva, pelo estabelecimento do Estado de Direito e das instituições de segurança, bem como pela adopção de formas de subsistência alternativas para um crescimento estável e inclusivo. Neste contexto, o Conselho de Segurança tem adoptado um conjunto de resoluções que demonstram a multidimensionalidade da sua estratégia, nomeadamente as resoluções 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) e 1897 (2009) que incentivam a condução de operações navais contra a pirataria por parte dos Estados, inclusive no mar territorial da Somália, e as resoluções 1814 (2008) e 1863 (2009) com o objectivo de promover a estabilização do conflito em terra.

Esta estratégia abrangente está igualmente reflectida nos quatro grupos de trabalho – coordenação militar e operacional, partilha de informação e edificação de capacidades; questões jurídicas; actividade marítima; informação pública – no quadro mais geral do Grupo de Contacto para a Pirataria na Costa da Somália, criado em Janeiro de 2009 no âmbito da ONU.

Importa ainda salientar o papel central desenvolvido pela Organização Marítima Internacional na promoção de orientações e boas práticas, através da publicação e divulgação de documentação estruturante para a segurança marítima.

As modalidades de acção da União Europeia seguem na esteira da estratégia abrangente promovida pelas Nações Unidas, ora com iniciativas no âmbito da Comissão Europeia, ora com iniciativas no âmbito da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD), sob a égide da qual tem sido desenvolvida a operação EUNAVFOR Somália – *Atalanta*, a primeira operação naval da União Europeia destinada, de forma geral, a dissuadir a pirataria marítima no golfo de Ádem e na costa da Somália e muito concretamente a proteger os navios mercantes envolvidos no programa de ajuda alimentar ao povo da Somália.

Em 14 de Junho último, o Conselho da União Europeia decidiu estender a missão até 12 de Dezembro de 2012, o que reflecte o papel do poder naval na dissuasão, prevenção e repressão da pirataria e, consequentemente, na preservação da segurança das linhas de comunicação marítimas. A decorrer no âmbito da PCSD desde o princípio de Maio de 2010 destaca-se também a missão militar de treino às forças de segurança da Somália que tem lugar no Uganda.

No âmbito comunitário, a União Europeia tem em curso um programa de apoio ao desenvolvimento que ascende a 180 milhões de euros e que conta com 87 projectos em áreas tais como a governança, segurança, apoio à sociedade civil, educação e crescimento económico.

De igual modo, a NATO lançou a Operação *Allied Provider* de Outubro a Dezembro de 2008, tendo sido posteriormente substituída pela UE através da Operação *Atalanta*. No início de Março de 2009 a NATO decidiu dar uma segunda contribuição nos esforços de dissuasão da pirataria na costa da Somália, tendo desencadeado a Operação *Allied Protector*. A 17 de Agosto de 2009 a Aliança lançou a Operação *Ocean Shield*, actualmente em curso, em substituição da *Allied Protector* e com mandato até Dezembro de 2012.

Em conjunto com a EUNAVFOR e os *Standing NATO Maritime Groups*, a CTF 151 é outra força multinacional naval presente no teatro de operações e que conta com a participação de inúmeras marinhas entre as quais se contam a do Bahrain, do Canadá, da Holanda, da Arábia Saudita, de Singapura, da Turquia e dos EUA. Além das três forças multinacionais navais, encontram-se presentes na área marítima forças de outros Estados, nomeadamente do Japão, da China, da Rússia, da Índia

e do Irão, fazendo ascender os meios navais empenhados a mais de 30 navios de guerra, que trabalham assim para o mesmo objectivo num conjunto de coligações sem precedentes na história naval.

“**A pirataria na Somália é um sintoma de um problema mais vasto que se desenvolve em terra, (...) a única solução sustentável passa por uma governação efectiva, pelo estabelecimento do Estado de Direito e das instituições de segurança.**”

Portugal também não tem permanecido alheio a este esforço. Com efeito, importa relevar o comando da operação *Allied Protector* e da operação *Ocean Shield* exercido pelo contra-almirante Pereira da Cunha a bordo das fragatas *Corte-Real* e *Álvares Cabral*, os navios almirantes da força, respectivamente nos períodos de Março a Junho de 2009 e de Novembro a Janeiro de 2010. Relativamente à operação *Atalanta*, Portugal tem contado com um oficial português no estado-maior embarcado e mantém empenhada uma aeronave P3P-Orion em apoio à vigilância marítima por ocasião da redacção deste artigo. Realça-se também a participação do exército português na formação das forças de segurança somalis no Uganda.

Os dilemas da comunidade internacional

Numa primeira análise, os resultados obtidos pela comunidade internacional no primeiro semestre de 2010 são considerados animadores. Com efeito, o declínio do número de ataques, com trinta e três incidentes relatados em 2010, comparados com os 86 do ano transacto, deve-se essencialmente à redução dos ataques na área do golfo de Ádem. A intervenção das marinhas e a adopção das boas práticas por parte das companhias de navegação têm sido decisivas neste sucesso limitado.

Contudo, na bacia da Somália e no oceano Índico os incidentes aumentaram em mais de 15%, sendo lícito deduzir que, por um lado, estas áreas representam um outro tipo

de desafio e, por outro, a acção da pirataria deixou de constituir uma forma de protecção das águas territoriais (se bem que o discurso retórico ainda se mantenha o mesmo) para passar a ser um negócio lucrativo, estimado em cerca de 100 milhões de dólares em 2009. Assim, a comunidade internacional depara-se com uma diversidade de modalidades de acção distintas, mas interdependentes, sem o conjunto das quais será difícil mitigar a pirataria. Entre estas, distinguem-se a expansão das operações navais à região do oceano Índico, a edificação de uma guarda costeira somali e a promoção de um governo central efectivo, a par da restauração do Estado de Direito na Somália.

Porém, estas opções estratégicas exigem recursos, no mar e em terra, e vontade política para as implementar durante um período alargado de tempo. É precisamente nestes últimos aspectos que residem os dilemas da comunidade internacional. Numa era em que as sociedades ditas desenvolvidas apenas apoiam soluções rápidas e simples, é legítimo perguntar por quanto tempo estarão os Estados dispostos a manter o seu envolvimento no apoio à Somália e com que recursos o farão, na certeza de que o tempo joga a favor da pirataria marítima e contra os esforços da comunidade internacional, caso esta não seja persistente e não tenha vontade política para empenhar os meios necessários. ■

Notas

¹ Embarcação oceânica com capacidade para transportar diversos meios de abordagem, designadamente as embarcações semi-rígidas utilizadas para o efeito.

Referências

- ICC International Maritime Bureau (2010). Piracy and armed robbery against ships. Annual Report 1 January – 31 December 2009.
- ICC International Maritime Bureau (2010). Piracy and armed robbery against ships. Report for the period 1 January – 30 June 2010.
- The World Bank, United Nations Development Programme Somalia (2003). Socio-Economic Survey 2002
- United Nations Office On Drugs And Crime (2010). The globalization of crime. A transnational organized crime threat assessment.
- <http://www.consilium.europa.eu/showPage.aspx?id=268&lang=en>
- http://www.nato.int/cps/en/natolive/topics_52060.htm
- <http://www.un.org/documents/resga.htm>
- <http://www.un.org/sc/committees/751/mongroup.shtml>
- <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/maritime6090.html>
- http://ec.europa.eu/transport/maritime/events/doc/2009_01_21_piracy/vp_tajani_opening_en.pdf
- <http://www.wfp.org/countries/somalia>
- <http://allafrica.com/stories/201005200856.html>
- <http://euobserver.com/9/27966>