

AS PRINCIPAIS VÍTIMAS DA PIRATARIA MARÍTIMA

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

SUMÁRIO

Resumo histórico

O número de sequestros na última década é impressionante

A forma hedionda como alguns dos sequestrados são tratados

As vítimas da pirataria não devem ser abandonadas

RESUMO HISTÓRICO

Depois de quase um século de acalmia, em que apenas marcou sua presença assídua nas águas do Sudeste Asiático e nos mares do Sul da China, em países como a Indonésia, a Malásia, as Filipinas e em locais como os estreitos de Malaca e de Singapura, a pirataria marítima recrudescceu a partir de meados da década de 1980 do século passado.

Hodiernamente, quando se fala de pirataria marítima as atenções viram-se normalmente para os milhões de dólares que a mesma tem vindo a onerar o comércio marítimo global, que já representa cerca de 92% do comércio mundial. Esses elevados custos estão associados à alteração das rotas dos navios para evitarem zonas perigosas, ao encarecimento dos prémios dos seguros, ao pagamento de resgates e de segurança privada a bordo, e à presença de um elevado

* N.R.: Autor do livro “A Pirataria Marítima Contemporânea: as duas últimas décadas”. Colaborador costumeiro da Revista Marítima Brasileira, em especial sobre Pirataria Marítima (2ª e 4ª trim./2008; 3ª trim./2010; 3ª trim./2011; 3ª trim./2013; e 3ª trim./2014).

número de navios de guerra na área do Corno de África, entre outros fatores. Contudo, existem outros aspectos, não menos importantes, que são normalmente renegados a segundo plano ou simplesmente ocultados. Refiro-me às sequelas deixadas nos marítimos na sequência do seu infortunado envolvimento em atos de pirataria. Enquanto na maior parte dos casos, em que apenas há tentativa de ataque, as consequências para as tripulações são praticamente nulas, o mesmo já não se pode dizer quando os ataques são consumados. Estes resultam, muitas vezes, em sequestros, que podem durar alguns dias, meses ou anos, causando, frequentemente, marcas profundas nos marítimos neles envolvidos.

Até o ano 2010, num vasto leque de entrevistas feitas com tripulantes de diferentes nacionalidades sobre suas vidas de

marítimos, estes nunca falavam de pirataria, a menos que o tema fosse abordado. A partir de 2010, inclusive, altura em que a pirataria caminhava para o seu auge no Corno de África, a situação inverteu-se, pois eram eles próprios que abordavam o tema praticamente no início das conversas, mencionando que se sentiriam muito mais confortáveis com a existência de segurança armada a bordo. Passou, desde então, a existir uma grande preocupação com a pirataria por parte dos tripulantes cujos navios operavam em zonas propensas a este fenómeno, apesar do abrandamento que

este tem tido nos últimos três anos. Dos entrevistados que foram sujeitos a maus-tratos por parte de piratas, a grande maioria teve, *a posteriori*, diversos problemas clínicos, tais como: maior apetência para o consumo de bebidas alcoólicas, distúrbios

no sono, apatia, irritabilidade etc. Esses tipos de sintomas fizeram-se sentir em todos os escalões etários, sendo mais intensos nos marítimos que estiveram longos períodos de tempo sequestrados. Apesar da gravidade de muitas das situações clínicas, apenas uma minoria dos tripulantes, a maior parte da qual oriunda de países ocidentais, recebeu acompanhamento médico pós-incidente. A alteração

Os ataques resultam, muitas vezes, em sequestros, que podem durar alguns dias, meses ou anos, causando, frequentemente, marcas profundas nos marítimos neles envolvidos



Tripulantes sequestrados
Foto: Medafricatimes.com

comportamental é vista por muitos marítimos como um sinal de fraqueza que os envergonha, o que faz com que, muitas das vezes, estes não divulguem os seus problemas e, conseqüentemente, não tenham acesso a cuidados médicos adequados. As etnias e a cultura dos seus países de origem podem também criar preconceitos que dificultam a exposição das suas patologias. Uma das grandes preocupações dos tripulantes que tiveram acompanhamento médico é o receio da divulgação indevida da sua ficha clínica, o que, segundo eles, a acontecer, os colocaria numa “lista negra” que lhes dificultaria muito a renovação de contrato. A instabilidade psicológica dos marítimos não só afeta a eles próprios como causa, também, graves problemas familiares durante a sua recuperação.

O NÚMERO DE SEQUESTROS NA ÚLTIMA DÉCADA É IMPRESSIONANTE

De 2004 a 2013, segundo o International Maritime Bureau¹, houve, a nível global, 5.874 marítimos sequestrados. Nesse período, para além dos sequestrados, houve 361 tripulantes agredidos, 94 que foram mortos e 78 cujos paradeiros se desconhece.

O maior número de sequestros ocorreu entre 2008 e 2011 e resultou, sobretudo, do elevado número de navios tomados, com as respetivas tripulações, nas águas da Somália. Nessas, foram sequestrados 815 tripulantes em 2008, 867 em 2009, 1.016 em 2010 e 470 em 2011. Consta que, em dezembro de 2014, ainda estavam

sequestrados na Somália 33 tripulantes, provenientes de navios retidos entre abril de 2010 e março de 2012. Pelo período de tempo decorrido, pode-se imaginar a forma deplorável em que estes marítimos se encontravam, tendo em consideração os maus-tratos a que devem ter sido sujeitos e a miserável alimentação que lhes deve ter sido fornecida. Os que ainda não foram libertados estão irremediavelmente entregues ao seu destino, dependendo a sua sorte de algum familiar ou de alguma associação que consiga juntar o dinheiro necessário para o seu resgate,

pois os seus empregadores há muito que se devem ter esquecido deles.

A FORMA HEDIONDA COMO ALGUNS DOS SEQUESTRADOS SÃO TRATADOS

A situação dramática vivida pela tripulação do navio-tanque de químicos *Marida Marguerite*, de pavilhão das Ilhas Marshall, sequestrado no Golfo de Adem em 8 de maio de 2010 e libertado cerca de oito

De 2004 a 2013 houve 5.874 marítimos sequestrados. Além disso, 361 foram agredidos, 94 mortos e se desconhece o paradeiro de 78



Marítimo ameaçado

Fonte: *Maritime Security Review*

¹ O International Maritime Bureau faz parte da International Chamber of Commerce, organização internacional, fundada em 1919, que promove e suporta o comércio internacional e a globalização.

meses depois, é apenas um exemplo, entre muitos outros, da forma duríssima como são tratados os marítimos quando os seus navios são sequestrados por piratas.

Pouco tempo após o início do sequestro, a comida e a água acabaram a bordo, ficando a tripulação dependente da capacidade de produção de água doce do navio. O combustível também acabou ao fim de algum tempo, e os piratas, não percebendo como tal tinha sido possível, começaram a bater nos tripulantes que tinham a seu cargo a área de máquinas e a efetuar disparos junto às suas cabeças. A tripulação foi mesmo forçada a entrar, sem qualquer tipo de respiração autônoma ou de ventilação, em diversos tanques para verificar a existência de algum resquício de combustível. A inexistência deste levou a que a produção de energia deixasse de ser possível. No entanto, os piratas continuaram a exigir que a iluminação permanecesse ligada. Como tal deixou de ser exequível, toda a tripulação foi espancada e torturada. Quando as negociações atingiram o impasse, os piratas agarraram os tripulantes e amarraram-lhes as pernas aos braços, atrás das costas, durante horas. O comandante e o engenheiro (chefe de máquinas) foram colocados por algum tempo na câmara frigorífica de carne, a uma temperatura de 17 graus negativos. O mestre do navio chegou a ser pendurado de cabeça para baixo e agredido diversas vezes, enquanto o engenheiro foi atirado ao mar amarrado por uma perna e depois puxado para bordo. O segundo engenheiro do navio, quando foi libertado, padecia de diversos traumatismos e teve que passar vários meses fazendo fisioterapia. Este marítimo levou cerca de um ano para se

recuperar do seu trauma mental, físico e emocional e, ainda hoje, apesar do tempo decorrido, sofre de tremores nos seus dedos. Estes são apenas alguns exemplos dos maus-tratos a que esta tripulação foi sujeita durante o tempo de cativo.

Outro caso de uma tripulação que foi tratada de forma cruel ocorreu a bordo do Navio Mercante *Iceberg 1*, de bandeira panamenha, sequestrado em 29 de março de 2010 ao largo da costa do Iêmen. As negociações para a libertação do navio falharam, e os piratas decidiram, então, utilizá-lo como “navio-mãe”, tendo, para tal, procedido ao seu aprontamento durante dois meses, período no qual foram colocados *skiffs*³ a bordo. Partiram depois rumo ao Golfo de Omã com cerca de 50 piratas embarcados. Após a embarcação ter sido identificada como suspeita por dois navios de guerra, decidiram voltar à Somália. As negociações foram reatadas sem sucesso, voltando o *Iceberg 1* a partir como “navio-mãe”. Contudo, as condições estavam agora muito mais degradadas, pois a água e o combustível eram escassos, tendo os tripulantes sido espancados pelos piratas por estes os considerarem como os principais responsáveis pela situação. Depois, quando se preparavam para navegar rumo a outra cidade, para abastecer o navio, ocorreu um incêndio na máquina principal deste. Após o fogo ter sido debelado, foi solicitado ao engenheiro que colocasse o motor para trabalhar, tendo ele respondido que era impossível, por questões técnicas. Como consequência, os piratas agarraram nas suas orelhas e cortaram-nas com uma faca, ficando o seu corpo cheio de sangue. Para piorar as coisas, o último ferro (âncora) que

2 Do inglês *mother-ship*. São os navios utilizados pelos piratas para se deslocarem até perto dos seus alvos. Transportam nestes lanchas de alta velocidade (*skiffs*), que são depois colocadas na água para o ataque final, normalmente, aos navios mercantes.

3 *Skiffs* são pequenas embarcações de madeira ou fibra, capazes de dar velocidades elevadas, e que são utilizadas nos ataques de pirataria.

possuíam partiu-se, à semelhança do que já acontecera com os anteriores, e o navio foi à deriva para terra, acabando por encalhar, o que fez aumentar ainda mais a frustração dos piratas. Nas conversações que se seguiram com o armador, os facínoras disseram-lhe que iriam arrancar os rins e os corações aos tripulantes do navio. Um desses marítimos, de nacionalidade iemenita, ao ouvir tal barbaridade ficou desesperado e saltou borda fora, acabando por perder a vida. O seu corpo foi colocado na câmara frigorífica durante três meses, quando então esta parou por falta de eletricidade. Quando o cheiro do cadáver se tornou insuportável, este foi lançado ao mar.

Entretanto, surgiu um buraco no casco do *Iceberg 1* por onde começou a entrar água. Metade da tripulação foi colocada para escoar essa água com baldes, e a outra metade a reparar o motor. Durante dois dias, os marítimos desempenharam arduamente essas tarefas que se revelaram infrutíferas. Na sequência desse insucesso, foram espancados impiedosamente durante 15 dias. Como já não conseguia suportar tanta tortura, o comandante, certa noite, trocou de roupa, reuniu alguma comida e água e disse que ia partir, pedindo à tripulação que levasse os seus haveres para sua casa quando fosse libertada. Prometeu que se chegasse à casa primeiro que ele faria tudo o que tivesse ao seu alcance para os libertar. Nunca mais tiveram notícias dele. Alguns dias depois, o gerador avariou de vez. Passaram, então, a viver na ponte do navio, ocupando seus dias a cozinhar, comer e dormir. Diariamente, tinham direito a uma xícara de arroz à noite e a um

pouco de pão de manhã. Os piratas foram mudando, enquanto os marítimos ali foram permanecendo ano após ano.

No início de dezembro de 2012, começou a se notar maior movimento em terra e mais lanchas rápidas a circular junto ao navio. Na manhã do dia 10 desse mês, cerca de dez homens armados, pertencentes à polícia marítima de Puntland, desembarcaram de uma camioneta, tendo os piratas a bordo ficado em alerta máximo. Alguns desses homens dirigiram-se para o navio, tendo havido uma intensa troca de tiros entre estes e os piratas. Essa situação repetiu-se por vários dias, e destes confrontos resultaram ferimentos em três tripulantes. A escassez de gêneros e de água a bordo era tanta que os marítimos já nem conseguiam andar. Finalmente, a polícia de Puntland deixou os piratas partirem na condição de os reféns serem deixados ilesos a

A recuperação dos marítimos, após a sua libertação, até pode ser um processo bem sucedido se houver proatividade por parte dos armadores, sendo o inverso também verdade

bordo. Estes tripulantes foram então libertados no final de dezembro de 2012, após cerca de três anos de cativoiro.

AS VÍTIMAS DA PIRATARIA NÃO DEVEM SER ABANDONADAS

A recuperação dos marítimos, após a sua libertação, até pode ser um processo bem sucedido se houver proatividade por parte dos armadores, sendo o inverso também verdade. Estes últimos têm o dever moral e ético de assegurar apoio mental e físico aos seus tripulantes, após estes terem ficado sujeitos a atos de pirataria. Devem, pois, pugnar para que eles sejam medicamente acompanhados até a sua completa reabilitação, para que possam vir a desempenhar

novamente as suas funções de forma segura e eficiente. Isso poderá ser mais facilmente conseguido por meio da contratação de seguros cuja cobertura garanta o diagnóstico, o tratamento e a reabilitação dos marítimos, evitando assim o seu natural afastamento do trabalho por longos períodos. É sempre preferível para um empregador ter um marítimo convenientemente recuperado do que

um com problemas, mas em silêncio para não perder o seu emprego.

A indústria marítima tem de continuar a estimular a adoção de medidas que visem preparar melhor seus marítimos para as situações adversas provocadas pela pirataria, o que poderá, no futuro, evitar nestes muitos problemas de foro psiquiátrico e consequente absentismo.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria;

BIBLIOGRAFIA

Hell on the high seas. Disponível em: <<http://www.openthemagazine.com/article/nation/hell-on-the-high-seas>> Acesso em: 21Dez2014.
Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Reports from 2000 to 2014. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2001 to 2015].