

A PIRATARIA MARÍTIMA MANTÉM-SE “IMPARÁVEL”*

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

SUMÁRIO

- Pirataria – problema nosso?
- O dinheiro resultante dos resgates na Somália
- Os custos da pirataria
- Seguranças privados armados a bordo
- A Marinha portuguesa lidera novamente o combate à pirataria
- Alguns dos resgates mais mediáticos
 - O casal britânico Paul e Rachel Chandler
 - O M/T *Maran Centaurus*
 - O M/T *Samho Dream*

PIRATARIA – PROBLEMA NOSSO?

De um modo geral, todos nós temos uma tendência natural para pensar que tudo o que se passa de mau, em qualquer local distante daquele onde vivemos, raramente nos afeta; contudo, esse pensamento está errado,

pois vivemos numa era global. Nos dias que correm, direta ou indiretamente, acabamos sempre por sofrer, em maior ou menor escala, as consequências desses acontecimentos. O que acontece é que raramente conseguimos quantificar o seu impacto, daí não darmos normalmente a devida importância aos mesmos.

* Conforme o título original do autor.

** N.R.: Colaborador costumeiro da *Revista Marítima Brasileira*, em especial sobre Pirataria Marítima (2º e 4º trim./2008; 3º trim./2010).

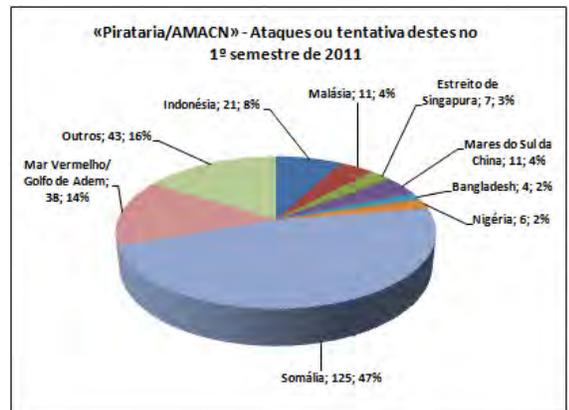
A pirataria marítima se encaixa perfeitamente no que acima foi dito, pois ocorre normalmente no Corno de África, na Nigéria, no Sudeste Asiático, locais muito distantes, quer da Europa quer do continente americano; logo, tende naturalmente a ser desvalorizada pelo mundo ocidental. No entanto, e se atentarmos a que cerca de 90% do comércio mundial circula por mar, temos então que a maioria dos bens que consumimos são transportados por navios. Ora, se estes, em algumas das suas rotas, são atacados e por vezes sequestrados, então, de uma forma indireta, estamos a ser afetados ou pelo aumento do custo desses bens ou pela maior demora em os adquirir, ou mesmo pela sua não aquisição, devido ao armador ou fretador ter optado por não fazer o frete para não correr riscos de ter o seu navio sequestrado. A pirataria marítima deve ser, pois, encarada como uma realidade, da qual não nos devemos alhear por completo, apesar dos números da mesma ainda não representarem um verdadeiro perigo para a indústria marítima, considerando-se o quantitativo de navios, cerca de 50 mil, que asseguram o comércio mundial e que cruzam diariamente os oceanos.

O ano de 2010, com 445 atos de pirataria, segundo o International Maritime Bureau (IMB)¹, foi o segundo pior das duas últimas décadas no que a este tipo de ilícitos diz respeito, sendo apenas ultrapassado pelos 469 que ocorreram no ano de 2000. Dos 445 atos registados, 249 (55,9%) foram ataques consumados, donde resultaram 53 navios sequestrados e 196 só abordados; os restantes 196 foram apenas alvo de tentativa de ataque. Em termos da localização, 139 (31,2%) tiveram lugar na Bacia da Somália, 78 (17,5%) no Golfo de Adem e Mar Vermelho, 40 (8,9%) na Indonésia, 31 (6,9%) nos mares do sul da

China, 23 (5,1%) em Bangladesh e 19 (4,2%) na Nigéria; ou seja, em apenas seis locais em nível mundial ocorreram cerca de 330 (74,1%) do total destes atos. É de salientar o fato de todos estes lugares estarem associados a países africanos e asiáticos.

Os ataques de pirataria não se dão apenas com os navios a navegar, pois, dos 249 ataques consumados, 115 (46,1%) tiveram lugar com os navios fundeados e 15 (6%) com eles atracados, o que perfaz 130 (52,2%) ataques consumados nestas duas últimas condições, tendo os restantes 119 ocorrido em navios a navegar.

Tendo em consideração os 266 atos de pirataria do 1º trimestre de 2011, valor muito superior aos 196 e 240 atos registados, respectivamente, em 2010 e 2009, para o mesmo período de tempo, não se auguram bons re-



Ataques ou tentativa destes no 1º trimestre de 2011

sultados no combate à pirataria este ano, podendo mesmo, e diante dos valores do primeiro trimestre, vir a registar-se o maior número de ilícitos da última década e até, quem sabe, das duas últimas. Este aumento deve-se em muito ao fato de os piratas somalis terem alargado a sua área de atua-

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

ção, havendo já ataques ao largo de Oman, do Quênia, da Tanzânia, das Seicheles, de Madagascar e até de Moçambique, entre outras áreas do Oceano Índico.

O DINHEIRO RESULTANTE DOS RESGATES NA SOMÁLIA

Apesar de ser extremamente difícil de saber, com rigor, o valor total resultante do pagamento dos resgates, estima-se, contudo, que nos últimos dois anos os piratas somalis possam ter arrecadado mais de 400 milhões de dólares americanos, ou seja, cerca de 629,2 milhões de reais. A atual situação que se vive naquele país permite que o dinheiro transite facilmente no seu interior e para fora dele, sem deixar qualquer rastro, o que tem vindo a aliciar diversos investidores, que, uma vez de posse do dinheiro proveniente dos resgates, o investem em locais seguros. No que respeita aos piratas, estes,

depois de amealharem algum, preferem partir para oeste, pois, passada a fronteira com o Quênia, podem desfrutar de uma vida dourada, fruto do dinheiro que obtiveram ilegalmente com a pirataria. Este país passou, assim, a ser muito procurado pelos piratas, em muito devido à forma extremamente fácil de lavagem do seu dinheiro. Nairobi, a capital administrativa e comercial do Quênia, é um bom espelho dessa situação, pois tem sido palco de um grande desenvolvimento comercial e bancário ao longo dos últimos anos. A chegada a este país de muitos somalis com dinheiro tem permitido o desenvolvimento de uma nova classe média, que aposta muito na compra de terras e propriedades, o que tem incrementado de forma alucinante este tipo de negócio, quer em Nairobi quer em

Mombaça, distorcendo por completo o real preço das propriedades, a ponto de as próprias famílias quenianas terem agora dificuldade em obter o dinheiro suficiente para comprar uma casa decente, pois estas triplicaram o seu custo em apenas cinco anos. A região de Eastleigh, por exemplo, situada nos subúrbios de Nairobi, e conhecida por ser um local onde o comércio está fortemente implantado, tem tido uma numerosa entrada de imigrantes ilegais, assim como de dólares, ambos provenientes da Somália. Esta tem-se desenvolvido de uma forma exuberante nos últimos anos, apresentando uma elevada taxa de construção de hotéis de luxo, de *shopping centers* e de apartamentos, cujos donos

não têm “rosto”, pois as construções são geridas por intermediários e advogados. Eastleigh, também chamada muitas vezes de Little Mogadishu, tem visto, assim, a sua indústria crescer rapidamente, fruto dos milhões de dólares que

têm entrado da Somália. Mombaça também tem sido muito procurada por somalis, que fizeram pequenas fortunas com a pirataria e que têm vindo a adquirir nesta cidade luxuosas casas de campo e de praia, vivendo, assim, de uma forma luxuriante e começando muitos deles a constituir família.

A transação do dinheiro, proveniente da pirataria, de um local para outro utiliza muitas vezes o sistema de *hawallahs*, ou seja, um sistema informal de transferência de dinheiro por meio de uma rede de corretores que residem nos locais de origem e destino do dinheiro e cuja atuação se baseia apenas na honra e na confiança, o que permite, desta forma, transferir dinheiro de um local para outro não deixando qualquer rastro, pois não há documentos escritos. Esta rede estende-

Estima-se que nos últimos dois anos os piratas somalis possam ter arrecadado mais de 100 milhões de dólares

se desde a Somália ao Quênia, assim como aos países do Golfo Pérsico.

O Quênia está, assim, sendo utilizado como local de investimento e de passagem

de muito do dinheiro proveniente dos resgates obtidos na Somália. Os cabecilhas das redes de pirataria estão espalhados pelo mundo. Alguns residem na Somália, outros no Quênia, em Nairobi e Mombaça, outros na região do Golfo, especialmente no Dubai, e até mesmo na Europa, em Londres. A maioria destes encontra-se em locais seguros, enquanto a arraia-miúda é que concretiza os ataques de pirataria. A distribuição do montante dos resgates normalmente é feita da seguinte forma: cerca de 30% do valor total vão para quem faz o sequestro; cerca de 10% vão para o pessoal de apoio em terra, que controla e trata das bases; cerca de 50% ficam com quem patrocina e financia os atos de pirataria; e os 10% que sobram ficam para os anciãos locais.

OS CUSTOS DA PIRATARIA

Segundo a Rand², em 2009 a pirataria custou entre 1 e 19 bilhões de dólares. Se tivermos em conta os cálculos efetuados pela *One*

World Future,³ a pirataria poderá ter custado entre 7 e 12 bilhões de dólares no ano de 2010.

Hoje em dia, utilizam-se as mais diversas fórmulas para calcular os custos anuais da pirataria; no entanto, esses cálculos não passam de meros trabalhos acadêmicos, pois as variáveis utilizadas nos mesmos, assim como os pressupostos assumidos, estão muito longe de traduzir com rigor a realidade. Nesses, normalmente, consideram-se sempre os custos associados aos seguros dos navios; ao replaneamento das rotas por forma a evitarem, por exemplo, a passagem pelo Golfo de Adem; ao pagamento dos resgates;

às negociações para a libertação dos navios sequestrados; ao acompanhamento médico dos reféns após a sua libertação; às várias dezenas de navios de guerra que têm permanecido na região do Corno de África e à utilização de equipes de segurança a bordo dos navios, entre outros. De todos estes custos, os seguros dos navios são os que, de uma forma geral, mais nos afetam a todos, pois o aumento significativo do valor dos prêmios, associado à necessidade de novas coberturas para todos os navios que operam nas zonas mais propensas à pirataria marítima, veio contribuir para o incremento do custo do

A distribuição do montante dos resgates normalmente é feita da seguinte forma: cerca de 30% para quem faz o sequestro; 10% para o pessoal de apoio em terra, 50% ficam com quem patrocina e financia os atos de pirataria; e os 10% que sobram ficam para os anciãos locais

Segundo a Rand, em 2009 a pirataria custou entre 1 e 19 bilhões de dólares

às negociações para a libertação dos navios sequestrados; ao acompanhamento médico dos reféns após a sua libertação; às várias dezenas de navios de guerra que têm permanecido na região do Corno de África e à utilização de equipes de segurança a bordo dos navios, entre outros. De todos estes custos, os seguros dos navios são os que, de uma forma geral, mais nos afetam a todos, pois o aumento significativo do valor dos prêmios, associado à necessidade de novas coberturas para todos os navios que operam nas zonas mais propensas à pirataria marítima, veio contribuir para o incremento do custo do

dos, pois o aumento significativo do valor dos prêmios, associado à necessidade de novas coberturas para todos os navios que operam nas zonas mais propensas à pirataria marítima, veio contribuir para o incremento do custo do

² Rand é uma corporação sem fins lucrativos que efetua pesquisa e análise nas áreas de segurança, com o objetivo de auxiliar quem tem que tomar decisões.

³ A One World Future é uma fundação não governamental, sem fins lucrativos, que foi fundada em 2007 para auxiliar, com seus estudos, quem tem que tomar decisões.

transporte marítimo e, conseqüentemente, da mercadoria transportada.

Presentemente, a pirataria marítima é normalmente coberta pelo seguro de guerra, que cobre não só perdas devido a situações de guerra, como também a outros tipos de situações de violência, como insurreição e pirataria. É feito por viagem, competindo ao segurado notificar à seguradora caso planeje passar por uma zona de risco, ficando a seguradora com a opção de aumentar o prêmio, ou mesmo de suspender o seguro se assim o entender. As áreas de risco de guerra são normalmente definidas pelo Lloyd's Market Association Joint War Committee, em Londres, e atualizadas trimestralmente, servindo de referência para todas as seguradoras em nível mundial. Em maio de 2008, esse comitê adicionou o Golfo de Áden às zonas de risco de guerra.

A pirataria, ao longo dos tempos, tem vindo a ser coberta alternadamente, ora pelo seguro de casco, que cobre danos físicos no navio e normalmente engloba casco e máquinas, ora pelo seguro de guerra. Em 2005, e para fazer face ao risco associado à pirataria, o Joint War Committee introduziu exclusões opcionais no seguro de casco e novas cláusulas no seguro de guerra. Há vantagens significativas para as seguradoras, em detrimento do segurado, em ter a pirataria coberta por um seguro de guerra, pois lhes permite, assim, para além de uma melhor gestão do risco, ajustar as coberturas ao perigo associado. Por outro lado, este tipo de seguro pode ser cancelado em qualquer momento pela seguradora, o que lhe confere perma-

nente capacidade decisória no caso de um aumento significativo do número de atos de pirataria numa dada região. A opção, por parte do segurado, deste tipo de seguro também lhe trás algumas vantagens, pois, assim, não tem dúvidas sobre quais são as suas coberturas, uma vez que estas, no seguro de guerra, são específicas. Por outro lado, a sua opção por este seguro, em detrimento do seguro de casco, para cobrir a pirataria tem a vantagem de o primeiro cobrir terrorismo e pirataria, enquanto o segundo só cobre pirataria, o que, atendendo à linha tênue que separa ambos, pode

vir a trazer problemas no que respeita à indenização, caso não fique bem esclarecido, no caso de um ataque, qual o tipo de ato em presença.

SEGURANÇAS PRIVADOS ARMADOS A BORDO

Com o crescente aumento do número de atos de pirataria em al-

gumas regiões do globo, em particular na região do Corno de África, muitos armadores optaram por colocar seguranças privadas armados a bordo, tentando, assim, evitar o sequestro dos seus navios e o conseqüente pagamento dos avultados resgates. Apesar desta iniciativa dos armadores, são muitas as organizações que se têm oposto à utilização de segurança privada armada a bordo dos navios mercantes, nomeadamente a International Maritime Organization (IMO)⁴ e o IMB, pois receiam que esta situação venha a provocar uma escalada de violência, já que normalmente violência gera violência, o que aumenta a probabilidade de os piratas, no

**É imperativo que os navios
mercantes não andem
armados, pois só dessa
forma, e de acordo com o
Direito Internacional,
podem circular livremente
no mar territorial de
qualquer país**

⁴ Organização Marítima Internacional.

futuro, ao serem confrontados com resistência armada por parte dos navios mercantes, tornarem-se mais violentos nos seus ataques, utilizando para tal, e com mais frequência, o armamento que têm ao seu dispor. Por outro lado, é imperativo que os navios mercantes não andem armados, pois só dessa forma, e de acordo com o Direito Internacional, podem circular livremente no mar territorial de qualquer país.

A ocorrência que a seguir se relata descreve bem o que pode acontecer quando se tem segurança armada a bordo. Este incidente foi considerado como sendo o primeiro do gênero, em que a segurança privada de um navio mercante matou um pirata, e ocorreu em 23 de março de 2010, quando o navio panamenho M/V *Almezaan*, que se encontrava a 60 milhas náuticas a sul de Harardere, na Somália, e que navegava em direção a Mogadíscio, também na Somália, foi atacado por duas vezes, por sete piratas embarcados em dois barcos. Os agentes de segurança privada, que se encontravam armados a bordo, optaram por disparar tiros de aviso quando do primeiro ataque dos barcos; no entanto, quando estes atacaram novamente, estes atiraram para acertar, tendo na sequência da troca de tiros morrido um pirata. Ao ter conhecimento do ataque, e porque se encontrava relativamente próximo do local, a fragata espanhola SPS *Navarra*, da Eunavfor, enviou o seu helicóptero para junto do navio panamenho, tendo este perseguido os piratas e disparado vários tiros de aviso para os obrigar a render, o que veio a acontecer. Os seis piratas foram então detidos pela fragata, que aproveitou a oportunidade para destruir o “navio-mãe” que acompanhava os dois barcos. Todos os piratas foram libertados no dia seguinte, pois o comandante do M/V *Almezaan*, de nacionalidade paquistanesa, assim como a restante tripulação, não se mostrou disponível para testemunhar sobre

o sucedido. Esta, foi a terceira vez que este navio foi atacado desde 2009, tendo sido sequestrado nas duas primeiras vezes, o que obrigou em ambas ao pagamento de um resgate para a sua libertação.

A França é um dos países que, como resultado da atual conjuntura, passou a permitir, em julho de 2009, a presença de fuzileiros a bordo dos seus navios mercantes. Essa decisão já se mostrou proveitosa, pois, em 9 de outubro de 2010, dois navios de pesca franceses, o F/V *Drennac* e o F/V *Glenan*, que se encontravam a 195 milhas náuticas a norte das Ilhas Seicheles, com fuzileiros embarcados, foram atacados por três barcos, tendo o ataque dos piratas sido repellido por estes militares. Este incidente foi considerado como sendo o primeiro em que os militares franceses embarcados tiveram realmente que atuar. No dia 12 de outubro de 2010, ocorreram novos incidentes com dois navios atuneiros franceses, o F/V *Via Avenir* e o F/V *Via Mestral*, tendo sido necessário, mais uma vez, que os fuzileiros embarcados disparassem tiros de aviso sobre os dois barcos com piratas, que tentaram a aproximação, conseguindo, assim, repelir com sucesso o ataque.



F/V *Via Avenir* (Foto: Tunaseiners.com)

A MARINHA PORTUGUESA LIDERA NOVAMENTE O COMBATE À PIRATARIA

Depois de ter estado por duas vezes na região do Corno de África, entre março de 2009 e janeiro de 2010, com duas das suas

mais importantes unidades navais – primeiro com a Fragata *Corte-Real*, na Operação Allied Protector, e posteriormente com a *Álvares Cabral*, na Operação Ocean Shield, a Marinha portuguesa está agora novamente presente nesta área do globo, até meados de agosto de 2011, para auxiliar na luta contra a pirataria. Enquanto nas anteriores presenças os meios navais portugueses estiveram a serviço da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), integrados no Standing Nato Maritime Group 1, que foi comandada, durante o ano de 2009, pelo con-



Equipe de abordagem portuguesa
(Foto: Marinha portuguesa)

tra-almirante português Pereira da Cunha, desta vez a Marinha portuguesa está presente na Operação Atalanta, que está sendo levada a cabo pela European Union Naval Force (Eunavfor), com a Fragata *Vasco da Gama*, que desempenha as funções de navio chefe desta força, sendo ainda de realçar que o comando da Eunavfor está também entregue à Marinha portuguesa.

A Operação Atalanta acontece, desde o dia 9 de dezembro de 2008, nas águas do Golfo de Áden e da Baía da Somália e é a primeira do gênero conduzida pela União Europeia, no âmbito da Política Europeia de Segurança e de Defesa.

ALGUNS DOS RESGATES MAIS MEDIÁTICOS

O casal britânico Paul e Rachel Chandler

Este casal, ele com 60 anos e ela com 56 à data da sua libertação, foi sequestrado por piratas somalis em 23 de outubro de 2009, tendo sido mantido enclausurado durante cerca de 13 meses, mais exatamente 388 dias, e foi libertado em 14 de novembro de 2010. Paul e Rachel Chandler foram capturados quando o seu iate a vela *Lynn Rival* se dirigia das Seicheles para a Tanzânia. Este, após a transferência do casal para outro navio sequestrado, o M/V *Kota Wajar*, foi posteriormente abandonado pelos piratas, tendo sido recolhido mais tarde pela guarnição do navio britânico RFA *Wave Knight*.

O valor do montante pago pelo seu resgate pode ter variado entre 450.000 (700 mil reais) e 1 milhão de dólares (1,55 milhões de reais) e não foi proveniente do governo britânico, que se recusou sempre a pagar qualquer resgate pela sua libertação.

O M/T *Maran Centaurus*

Este superpetroleiro de bandeira grega, propriedade da Maran Tankers Management Inc., com cerca de 332 m de comprimento e 58 m de boca, entrou em operação em 1995 com o nome *Mindoro*; posteriormente passou a chamar-se *Astro Centaurus* e por último *Maran Centaurus*. Com uma tripulação de 28 elementos, foi sequestrado em 29 de novembro de 2009, pelas 12:12 UTC, por piratas somalis, na posição 03° 09.39' N e 061° 30.3' E, a cerca de 970 milhas náuticas a este-nordeste de Mogadíscio, na Somália. O navio foi então levado para cerca de 30 milhas náuticas a sul da cidade de Hobyo, na Somália, onde ficou fundeado até ser resgatado. Foi libertado em 18 de janeiro de 2010,

estimando-se que tenha sido pago um resgate entre US\$ 5,5 e US\$ 7 milhões (aproximadamente entre 8,5 e 10,9 milhões de reais).



O M/T Samho Dream

Este navio, com cerca de 333 m de comprimento e 60 m de boca, foi construído em 2002. O superpetroleiro, de bandeira das Ilhas Marshall, foi sequestrado em 4 de abril de 2010, na posição 08° 21' N e 065° 00' E, a cerca de 900 milhas náuticas a leste da cidade de Eyl, na Somália, com 24 elementos a bordo (cinco sul-coreanos e 19 filipinos).



Na altura do sequestro, o navio operava para uma firma sul-coreana, a Samho Shipping Co. O seu proprietário era cingapuriano e transportava uma carga que pertencia à US Refiner Valero Energy Corp. Seguia do Iraque para a Louisiana, nos EUA, e navegava com cerca de 2 milhões de barris de *crude* (petróleo), avaliados em US 170 milhões (cerca de 264 milhões de reais).

O navio foi libertado em 6 de novembro de 2010, depois de ter estado 217 dias sequestrado, após o pagamento de um resgate que, segundo algumas fontes, foi de 9,5 milhões de dólares (cerca de 14,8 milhões de reais).

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:
<PODER MARÍTIMO>; Pirataria; Segurança no mar; Seguro;

BIBLIOGRAFIA

- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2010. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2011].
- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Report for the period of 1 January – 31 March 2011. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2011].
- International Maritime Bureau. Disponível em <http://www.icc-ccs.org>. Acedido em 01JUL11.