

VOLTE-FACE NA PIRATARIA MARÍTIMA*

HENRIQUE PEYROTEO PORTELA GUEDES
Capitão de Fragata da Marinha de Portugal

SUMÁRIO

Forças presentes no Corno da África

A Otan

A Marinha portuguesa no Corno da África

A Eunavfor

Outras forças navais presentes

Os números de 2009

A Somália. Puntland é o epicentro da pirataria

A sorte dos piratas está mudando

Vivemos num planeta onde cerca de 71% da sua superfície é água. Uma tão vasta área de oceanos e mares catapultou naturalmente o comércio global para o mar, via de comunicação mais acessível, menos onerosa e sem fronteiras. Ao longo da história, o comércio marítimo tem crescido, chegando hoje de forma contínua a todos os cantos do planeta. O mundo tornou-se, as-

sim, menor. Consequentemente, todos os grandes operadores logísticos internacionais passaram a utilizar o mar para as suas trocas comerciais. Este permanente aumento da indústria marítima, que é hoje responsável por cerca de 90% do comércio mundial, fez despertar, com uma nova face, uma atividade ilícita com séculos de existência: a pirataria marítima.

* N.R.: Título original enviado pelo autor, com o termo *volte-face*, de uso consagrado em Portugal, que significa reviravolta, meia-volta, contravolta, volta-face ou vira-face.

Autor do artigo "Pirataria marítima – Uma ameaça em escala global", publicado na *RMB* do 4º trimestre/2008, p. 159-170.

Quando nada o fazia prever, em pleno século XXI o mundo acordou para uma nova realidade: a mídia, em meados de 2008, começou a divulgar insistentemente um grande número de ataques bem-sucedidos à navegação mercante perpetrados por piratas somalis no Golfo de Aden e na bacia da Somália, ou seja, na região do Corno da África. A comunidade internacional ficou ainda mais estupefata quando começaram a ser conhecidos os montantes envolvidos nos resgates dos navios sequestrados, assim como quando teve conhecimento da impunidade de que gozavam, à luz do direito interno dos Estados e do Direito Internacional, todos aqueles que praticavam este tipo de ato ilícito. Perante uma situação de contornos tão complexos, distante e tão imprevisível, quer no espaço quer no tempo, os países com maiores interesses comerciais a defender viram-se obrigados a atuar de forma a minimizar esta nova ameaça ao seu comércio externo. Optaram, assim, pela solução mais simples e exequível: a colocação dos seus navios de guerra na região mais crítica do globo no que diz respeito à pirataria, o Corno da África. Surge, dessa forma, nessa área do globo um conjunto de forças navais, cujo quantitativo de navios ronda a meia centena, apoiadas por vários aviões de patrulha marítima e veículos aéreos não tripulados. Infelizmente, e o tempo assim o tem demonstrado, esta presença naval não tem sido mais do que um mero paliativo para a atual situação que se vive nesta região.

FORÇAS PRESENTES NO CORNO DA ÁFRICA

A Otan

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan) efetuou a sua primeira operação, designada por Allied Provider, nesta região do globo entre outubro e dezembro

de 2008. Foi levada a cabo pela Standing Nato Maritime Group 2 (SNMG2) e permitiu assegurar a entrega de cerca de 30 mil toneladas de ajuda humanitária.

Na sequência desta operação, e como forma de demonstrar o seu contributo para o esforço que a comunidade internacional efetuava em prol do combate à pirataria no Corno da África, a Otan levou a cabo nessa região, de março a agosto de 2009, a Operação Allied Protector, da qual participaram, alternadamente, a SNMG1 e a SNMG2. Por norma, esses dois grupos de navios da Otan costumam atuar no Oceano Atlântico e no Mar Mediterrâneo, nas mais diversas missões e nos mais variados cenários, quer em situações de paz quer de crise e conflito. A sua atual presença permanente no Mar Árabe espelha bem a importância que a Otan dá a esta ameaça ao comércio global.

Atualmente, e desde 17 de agosto de 2009, acontece a Operação Ocean Shield, sucedânea da Allied Protector, que tem contado de forma alternada com a presença da SNMG1 e da SNMG2. Esta tem decorrido sob a responsabilidade do Joint Command Lisbon, em Portugal, e o seu controle tático do dia a dia está atribuído ao Allied Maritime Component Command, em Northwood, no Reino Unido. A Otan tem se mantido, assim, empenhada na dissuasão das atividades de pirataria, na proteção da navegação mercante contra este tipo de atos ilícitos e, ainda, na escolta de navios mercantes do Programa Alimentar Mundial, que asseguram ajuda alimentar às populações deslocadas da Somália. Em 1º de julho de 2010 (data em que este artigo foi escrito), a força da Otan presente nessa região era a SNMG2 – o seu navio-capitânia o HNLMS *De Zeven Provinciën*, da Marinha holandesa, e o comando desta era assegurado pelo Comodoro holandês Michiel Hijmans, embarcado neste navio.

A Otan já assumiu publicamente que irá se manter nessa região até ao final de 2012.

A Marinha portuguesa no Corno da África

A Marinha portuguesa teve um papel de relevo na Otan durante o ano de 2009, pois, além de ter exercido o comando da SNMG1, esteve presente na luta contra a pirataria marítima no Corno da África, com duas das suas mais importantes unidades navais. Primeiro com a Fragata N.R.P. *Corte-Real* e posteriormente com a N.R.P. *Álvares Cabral*, a Marinha portuguesa marcou a sua presença no Golfo de Aden e na Bacia da Somália, respectivamente nas operações *Allied Protector*, de 24 de março a 29 de junho de 2009, e *Ocean Shield*, de 9 de novembro de 2009 a 25 de janeiro de 2010. Esses dois meios navais estiveram integrados na SNMG1, cujo comando esteve a cargo do Contra-Almirante português José Domingos Pereira da Cunha, que tomou posse em El Ferrol (Espanha) em 23 de janeiro de 2009 e que encerrou suas funções em 25 de janeiro de 2010, em Muscat (Oman).

As fragatas portuguesas, durante a sua estadia no Corno da África, estiveram envolvidas nas mais diversas missões, das quais se destacam a escolta a navios mercantes de elevado risco, ao longo do corredor de tráfego marítimo internacional recomendado¹ (IRTC), no Golfo de Aden; a patrulha das águas deste golfo e da Bacia da Somália; e, ainda, a escolta a navios do Programa Alimentar Mundial da Organização das Nações Unidas (ONU). No decurso dessas missões, por diversas vezes os navios portugueses foram chamados a atuar, quer para fazerem face a situações reais de tentativa de sequestro de navios mercantes quer para salvaguardar a vida humana no mar, tendo sempre correspondido com intervenções dignas de registro, pela forma brilhante como foram levadas a cabo. Realça-se aqui, no caso da Fragata *Corte-Real*, a sua

presença em duas ações bem-sucedidas para evitar a tentativa de sequestro aos navios M/V *Kition* e M/V *Maersk Phoenix*, respectivamente nos dias 1º de maio e 22 de junho de 2009, e, ainda, a assistência humanitária prestada à *Dhow Vishvakalyan*, em 13 de junho de 2009. Por outro lado, a Fragata *Álvares Cabral* também levou a cabo, com sucesso, as ações para evitar os possíveis sequestros a uma *dhow* e ao navio de pesca espanhol F/V *Ortube Berria*, respectivamente em 19 e 29 de novembro de 2009.



Equipe da *Corte-Real* no navio pirata, em 1º de maio (Foto: *Corte-Real*)

A Eunavfor

A European Union Naval Force (Eunavfor) está realizando, nas águas do Golfo de Aden e da Bacia da Somália, a Operação Atalanta. Esta é a primeira do gênero conduzida pela União Europeia, no âmbito da Política Europeia de Segurança e de Defesa. Foi lançada formalmente no dia 9 de dezembro de 2008, por um período de 12 meses; contudo, em 15 de junho de 2009, o Conselho da União Europeia decidiu alargar esta missão por mais um ano, a contar de 13 de dezembro de 2009. A sua principal atividade tem sido o combate à pirataria ao largo da costa da Somália. Esta tem tido como suporte legal as condições fixadas pelo Direito Internacional aplicável, nomeadamente a Convenção das

¹ Do inglês *International Recommended Transit Corridor* (IRTC).

Nações Unidas sobre o Direito do Mar e as Resoluções 1.814 (2008), 1.816 (2008), 1.838 (2008) e 1.846 (2008) do Conselho de Segurança das Nações Unidas.

O seu comando operacional em terra é exercido pelo Major-General inglês Buster Howes Obe, no Quartel-General da Otan, em Northwood. Atualmente, o comando da força no mar está entregue ao Contra-Almirante sueco Jan Thörnqvist, embarcado no HMS *Carlskrona*. Este comando começou por ser assegurado inicialmente pelo comodoro Antonios Papaioannou, da Marinha grega; posteriormente pelo Capitão de Mar e Guerra Juan Garat Caramé, da Marinha espanhola; e por último pelo Contra-Almirante italiano Giovanni Gumiero.

A Eunavfor tem contado também, além dos navios que formam a Combined Task Force 465 (CTF 465), com o apoio de aeronaves de patrulha marítima de países como a França, a Suécia, a Espanha, a Alemanha, Luxemburgo e Portugal.

Outras forças navais presentes

Nesta região, e desde 8 de janeiro de 2009, estão também presentes os navios da Combined Task Force 151 (CTF 151), estabelecida especificamente para operações de luta antipirataria. Esta CTF tem sido composta por navios de diversas nações – EUA, Reino Unido, Turquia, Coreia do Sul e Cingapura, entre outras – e tem operado normalmente no Golfo de Aden, no Mar Arábico, no Oceano Índico e no Mar Vermelho. Atualmente, o comando desta força está a cargo, desde 21 de abril de 2010, do Contra-Almirante

te Lee Beom-Rim, da Coreia do Sul. A CTF 151 pertence às Combined Maritime Forces, que patrulham mais de 2,5 milhões de milhas náuticas quadradas de águas internacionais, e que têm como missão o combate ao terrorismo, a prevenção da pirataria e a redução do tráfico ilegal de pessoas e de droga.

Além das forças da Otan, da Eunavfor e da CTF 151, existem ainda vários países que têm dado o seu contributo nesta árdua tarefa de combater a pirataria marítima nas costas da Somália, lá colocando forças navais e unidades isoladas. Ainda estão, ou já estiveram, presentes nesta região navios de países, como Austrália, China, Coreia do Sul, Índia, Japão, Malásia, Rússia e Cingapura, entre outros.

No ano passado, segundo o IMB, registraram-se 406 atos de pirataria em todo o mundo

OS NÚMEROS DE 2009

No ano passado, segundo o IMB², registraram-se 406 atos de pirataria em todo o

mundo. Destes, 202 (49,8%) resultaram em ataques consumados, enquanto os restantes 204 ficaram apenas na tentativa. Apesar de o número de ilícitos do ano passado ter sido o mais elevado desde 2003 (445), ainda foi inferior ao valor registrado em 2000 (469), ano em que houve o maior número de ocorrências nas últimas duas décadas. Dos 406 ilícitos registrados, 131 (32,3%) tiveram lugar no Golfo de Aden e no Mar Vermelho, 80 (19,7%) na Bacia da Somália e 28 (6,9%) na Nigéria; ou seja, em apenas três locais a nível mundial ocorreram cerca de 58,9% do total desses atos. É de salientar o fato de todos estes lugares se situarem no continente africano. Ao contrário do que muitos possam pensar, os ataques de pirataria não se dão

² 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.

apenas com os navios que estão navegando: dos 202 ataques consumados, 101 (50%) tiveram lugar com os navios fundeados e 16 (7,9%) com estes atracados, o que perfaz 117 (57,9%) ataques consumados nestas duas últimas condições, tendo os restantes 85 ocorrido em navios em movimento.

É de salientar que, neste último ano, os piratas somalis ampliaram a sua área de atuação, havendo já ataques destes ao largo do Quênia, Tanzânia, Seychelles e Madagascar, entre outras áreas do Oceano Índico. O ataque mais distante de terra, até o presente momento, registrou-se a cerca de 1.050 milhas náuticas a leste de Mogadíscio, na Somália, no dia 11 de novembro de 2009, e dele resultou o sequestro do Navio Graneleiro *M/V Filitsa*, de bandeira das Ilhas Marshall. O IMB, nas suas recomendações à navegação no que diz respeito à pirataria, sugere aos armadores que os seus navios naveguem para além das 600 milhas náuticas da costa leste da Somália.

A SOMÁLIA. PUNTLAND É O EPICENTRO DA PIRATARIA

A Somália encontra-se geograficamente localizada no nordeste do continente africano, na região denominada Corno da África, e possui uma costa com uma extensão de aproximadamente 3.025 km. As costas norte e leste deste país são banhadas, respectivamente, pelas águas do Golfo de Aden e do Oceano Índico, passando pelas primeiras toda a navegação que vem ou vai para o Canal de Suez e pelas segundas todo o tráfego marítimo que vem ou vai para o Cabo da Boa Esperança.

Este país tornou-se independente em 1º de julho de 1960, tendo o seu último governo efetivo, chefiado pelo General Muhammad Siad Barre, caído em 1991. A partir daquele ano, a Somália transformou-se num Estado

falido, essencialmente devido à ausência de um governo efetivo, às instituições públicas terem cessado funções e às Forças Armadas terem sido dissolvidas. A anarquia impera em quase todo o país, com exceção para duas zonas: Somaliland, a noroeste, e Puntland, a nordeste, onde ainda existem alguns resquícios de lei e ordem. Ultimamente, a governação da Somália tem sido assegurada por um Governo Federal de Transição³, estabelecido em outubro de 2004 em Mombaça, no Quênia.

A sua atual população ronda os 10 milhões de habitantes, essencialmente agrupados em cinco grandes famílias de clãs (Hawiye, Isaak, Darod, Rahanwein e Dir), que por sua vez se subdividem em dezenas de subclãs. Esse país apresenta uma das maiores taxas anuais de natalidade do mundo, que se estima em 44 nascimentos por cada mil habitantes; em média, cada mulher somali tem entre seis e sete filhos. A população da Somália é considerada jovem, sendo a sua média de idade de 17 anos e a sua expectativa de vida de 50 anos.

Na Somália existem várias células ativas de pirataria marítima, que colaboram entre si. Cada célula é normalmente constituída por elementos do mesmo clã. Considera-se que o epicentro da pirataria está localizado na região de Puntland e que envolve elementos das mais diversas áreas da sociedade local, como, por exemplo, membros do governo e das forças de segurança. Os grupos mais importantes e mais profissionais estão localizados nos distritos de Mudug e Nugaal, situados a sul de Puntland, e operam a partir de Xarardheere, Hoby, Garacad e Eyl. Na parte norte de Puntland, no distrito de Bari, também existem alguns grupos de piratas ativos, que operam a partir de Boosaaso e Caluula; no entanto, esses grupos não se dedicam com exclusividade à pirataria marítima, estando normalmente envolvidos também no narcotráfico e tráfico de

³ O atual presidente é o Sheikh Sharif Sheikh Ahmed, desde 31 de janeiro de 2009, e o primeiro-ministro é Omar Abdirashid Ali Sharmarke, desde 13 de fevereiro de 2009.



Mapa da Somália

peças. Os piratas da região de Mudug pertencem normalmente ao clã Hawiye e atuam na Bacia da Somália, partindo de Xarardheere, Hobyo e Garacad, e levam normalmente os navios sequestrados para perto de Hobyo. Os piratas dos distritos de Nugaal e Bari pertencem normalmente ao clã Darod e atuam predominantemente na região do Golfo de Aden, partindo de Eyl, Boosaaso e Caluula, e trazem também os navios sequestrados para a costa leste, entre Eyl e Garacad.

Com tantos grupos de piratas ativos, uma redução no número de atos de pirataria na região do Corno da África só será possível se os países que circundam o Golfo de Aden arranjam os mecanismos necessários para fazerem exercer a sua autoridade do Estado no mar. No entanto, e como complemento a esses mecanismos, é indubitavelmente necessário

que a Somália, país de onde provêm a maioria dos piratas que atuam nesta região, deixe de ser um Estado falido, ou seja, que volte a ter um governo efetivo e que as suas instituições públicas voltem a ser uma realidade. Este desiderato, para ser conseguido, terá que contar sempre com uma conjugação de esforços a nível internacional, pois de outra forma, atendendo aos poucos recursos atuais desse país, será sempre uma missão impossível.

A SORTE DOS PIRATAS ESTÁ MUDANDO

O estado de graça, que tem sido apanágio dos piratas somalis nos últimos anos, poderá estar mudando, ainda que muito paulatinamente. Apesar de, no que respeita aos aspectos legais, pouco se ter avançado nos últimos tempos, no mar a atitude das forças internacionais tem mudado ligeiramente desde o início do presente ano. Até ao final do ano de 2009, a imagem passada pela mídia, e que no fundo correspondia à realidade do que se passava no Golfo de Aden e na Bacia da Somália, era a das forças navais tratando bem demais os presumíveis piratas. Estas confiscavam-lhes

A pirataria envolve elementos das mais diversas áreas da sociedade local, como, por exemplo, membros do governo e das forças de segurança

apenas as armas e as escadas utilizadas por estes nos seus ataques, isto quando as equipas de *boarding* chegavam às suas *skiffs* ou *dhow*s a tempo de o fazer, pois na maioria das vezes já esse material tinha sido lançado ao mar, para que não ficassem quaisquer vestígios da real intenção

dos ocupantes dessas embarcações. Quando os presumíveis piratas eram apanhados, o procedimento mais habitual era o de os enviar para terra em liberdade e segurança, nas suas próprias embarcações, fornecendo-lhes água e víveres, sempre que necessário, para que



Skiff atacada pelo USS Nicholas (Foto: US Navy)

estes pudessem regressar sãos e salvos, logo com todas as condições para poderem efetuar novos atos de pirataria no futuro. No entanto, os últimos meses têm mostrado uma realidade bem diferente, ou seja, as forças navais, em geral, mudaram a sua atitude no que diz respeito ao seu comportamento para com os presumíveis piratas. Por exemplo, no dia 28 de fevereiro último, o então navio-chefe do grupo SNMG1 da Otan, o HDMS *Absalon*, da Dinamarca, afundou um “navio-mãe” carregado com equipamentos e provisões para os piratas, após a sua saída de um conhecido porto na costa leste da Somália. Não havia tripulação a bordo deste navio, o que antevê que os piratas o possam ter abandonado, fugindo numa lancha rápida, com a aproximação das forças militares. Na noite do dia 1º para o dia 2 de março, o HDMS *Absalon* localizou e afundou mais dois “navios-mãe” carregados de equipamentos e mantimentos. No dia 17 de março, o navio de guerra italiano ITS *Scirocco*, após monitorizar durante dois dias consecutivos o pequeno navio de carga iraniano M/V

*Saad1*⁴, que havia largado do porto de Garacad, na Somália, e que estava sendo utilizado como “navio-mãe”, com a sua própria tripulação a bordo, forçou-o a voltar para junto da costa. Os presumíveis piratas que se encontravam a bordo, sentindo-se ameaçados, resolveram abandonar o navio, tendo este aproveitado a oportunidade para seguir em liberdade. No dia 1º de abril, o navio de guerra americano USS *Nicholas*, quando efetuava uma patrulha a oeste das Ilhas Seicheles, no Oceano Índico, foi atacado por presumíveis piratas, tendo este respondido de imediato ao ataque e perseguido a *skiff* que o atacou. Este navio capturou os três ocupantes da *skiff* e afundou-a em seguida. O USS *Nicholas* capturou, ainda, um “navio-mãe” e dois presumíveis piratas que estavam a bordo deste. Também no início de abril, o navio grego HS *Limnos*, da SNMG2, interceptou, na bacia da Somália, um grupo formado por um “navio-mãe” e duas *skiffs*, tendo os seus tripulantes se apressado a jogar no mar as escadas, os ganchos e outros equipamentos utilizados

⁴ Navio que se encontrava sequestrado por piratas somalis havia cinco meses.

nos seus atos de pirataria. O navio grego, após certificar-se de que os piratas tinham tudo o que era necessário para regressarem a terra no “navio-mãe”, deixou-os partir e afundou as duas *skiffs*. Segundo a Otan, esta mesma fragata afundou seis *skiffs* no período compreendido entre 7 e 9 de abril. Ainda em meados deste mesmo mês, a 280 milhas náuticas a nordeste das Seicheles, o navio turco TCG *Gelibolu*, da SNMG2, também esteve envolvido na destruição de algumas *skiffs*. Em 5 de maio, o M/V *Moscow University*, de bandeira liberiana, de armador russo e com 23 tripulantes russos, foi sequestrado por piratas, a cerca de 295 milhas a nordeste da Ilha de Socotora (Iêmen). A tripulação deste, após ter dado o alerta, parou as máquinas do navio e isolou-se num compartimento seguro, passando esta informação às forças navais na zona. O navio de guerra russo *Marshal Shaposhnikov* foi então incumbido de libertar este navio, o que aconteceu no dia seguinte, tendo morrido um pirata durante o ataque e sido capturados dez. A 14 de maio, após uma comunicação de um avião de patrulha aérea da Eunavfor, o navio britânico HMS *Chatham* aproximou-se de um grupo de embarcações piratas formado por um “navio-mãe” e duas *skiffs*, tendo os seus ocupantes rapidamente mandado ao mar todo o material que os pu-

desse incriminar em atos de pirataria. Os dez presumíveis piratas que se encontravam a bordo do “navio-mãe” regressaram neste à Somália, e as duas *skiffs* foram destruídas.

Todos esses relatos são bem elucidativos da forma como, ultimamente, as várias forças presentes nessa região passaram a atuar na luta contra a pirataria. Apesar de todas elas tentarem cumprir a lei e, acima de tudo, salvaguardar sempre a vida humana, têm levado a cabo todas as ações possíveis para desativar o maior número de grupos

A situação ainda está muito longe de estar sob controle, não passando essas ações das forças navais de meros paliativos diante deste surto de pirataria marítima

piratas, quer surpreendendo-os junto a terra, fazendo-os optar pela fuga e abandonando estes algumas das suas embarcações, quer destruindo-lhes todas as *dhow*s e *skiffs* possíveis quando capturados ao largo da

Somália, ou mesmo enfrentando-os e derrotando-os a bordo de navios já sequestrados. Todas estas ações só têm sido possíveis com a maior cooperação e coordenação de esforços entre a Otan, a Eunavfor e as restantes forças navais.

Apesar de todas essas diligências para fragilizar os grupos de piratas que atuam nessa região, a situação ainda está muito longe de estar sob controle, não passando essas ações das forças navais de meros paliativos diante deste surto de pirataria marítima.

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

BIBLIOGRAFIA

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2009. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2010].
International Maritime Bureau. Disponível em <http://www.icc-ccs.org>. Acesso em 16/06/2010.