

Universidades Lusíada

Alexandre, António Gonçalves

**O impacto da pirataria na segurança marítima :
o caso somali no século XXI**

<http://hdl.handle.net/11067/6004>

<https://doi.org/10.34628/8d0h-1263>

Metadados

Data de Publicação

2020

Resumo

A pirataria é atualmente uma das principais ameaças à segurança em diferentes espaços marítimos do globo. O presente artigo analisa a pirataria no Corno de África no dealbar do presente século e o modo como influenciou a segurança marítima da região. As conclusões obtidas mostram que o fenómeno teve origens diversas, evoluiu de forma distinta e exerceu, no período 2008 - 2012, influência decisiva na insegurança marítima no Oceano Índico Ocidental. Afetou relevantes linhas de comunicação marítim...

Piracy is currently one of the main security threats in different maritime spaces around the globe. This article analyses piracy in the Horn of Africa at the dawn of the present century and how it influenced maritime security in the region. The conclusions obtained show that the phenomenon had distinct origins, evolved in different ways and, in the period 2008 - 2012, had a decisive influence on maritime insecurity in the Western Indian Ocean. It affected relevant sea lines of communication, r...

Palavras Chave

Pirataria - Somália - Século 21, Terrorismo marítimo - Somália - Século 21, Segurança internacional - Somália - Século 21

Tipo

article

Revisão de Pares

Não

Coleções

[ULL-FCHS] LPIS, n. 19-20 (2020)

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-04-18T15:31:28Z com informação proveniente do Repositório

**O IMPACTO DA PIRATARIA
NA SEGURANÇA MARÍTIMA:
O CASO SOMALI NO SÉCULO XXI**

**THE IMPACT OF PIRACY ON MARITIME SECURITY:
THE SOMALI CASE IN THE 21ST CENTURY**

António Gonçalves Alexandre

Investigador colaborador no Centro de Investigação e Desenvolvimento,

Instituto Universitário Militar

ORCID: 0000-0001-6333-6618

amgalexandre527@hotmail.com

DOI: <https://doi.org/10.34628/8d0h-1263>
Data de submissão / Submission date: 27/05/2021
Data de aceitação / Acceptance date: 25/07/2021

Resumo: A pirataria é atualmente uma das principais ameaças à segurança em diferentes espaços marítimos do globo.

O presente artigo analisa a pirataria no Corno de África no dealbar do presente século e o modo como influenciou a segurança marítima da região.

As conclusões obtidas mostram que o fenómeno teve origens diversas, evoluiu de forma distinta e exerceu, no período 2008 - 2012, influência decisiva na insegurança marítima no Oceano Índico Ocidental. Afetou relevantes linhas de comunicação marítimas, restringiu a livre passagem de navios, lesou o comércio marítimo internacional e colocou em risco a vida de pessoas ligadas ao mar.

Palavras-chave: Pirataria; Segurança marítima; Ameaça; Corno de África; Século XXI.

Abstract: Piracy is currently one of the main security threats in different maritime spaces around the globe.

This article analyses piracy in the Horn of Africa at the dawn of the present century and how it influenced maritime security in the region.

The conclusions obtained show that the phenomenon had distinct origins, evolved in different ways and, in the period 2008 - 2012, had a decisive influence on maritime insecurity in the Western Indian Ocean. It affected relevant sea lines of communication, restricted the free passage of ships, harmed international maritime trade and endangered the lives of people connected to the sea.

Keywords: Piracy; Maritime security; Threat; Horn of Africa; 21st century.

Introdução

O primeiro conceito estruturante deste artigo é a pirataria marítima. Importa, pois, caracterizá-lo, começando por referir que foi evoluindo ao longo dos séculos, desde que há registos até aos nossos dias. O fenómeno estendeu-se do Mar Mediterrâneo, onde teve origem, ainda no segundo milénio A.C., e dos mares da China a outras regiões, e teve diferentes protagonistas, desde os *vikings*, no Atlântico Norte, passando pelos piratas do Mar Negro, no final do primeiro milénio, e pelos piratas da Barbária, de novo no Mar Mediterrâneo, que existiram praticamente desde a origem do Islão, até aos piratas das Caraíbas, nos séculos XVII, XVIII e XIX (Konstam, 2010).

No rescaldo da Guerra Fria, o final do século XX viu ressurgir o fenómeno da pirataria em diversas regiões do globo. De facto, desde 1991 que as águas da Indonésia, Índia, Sri Lanka, Bangladesh, Myanmar, África Ocidental (especialmente a Nigéria), Filipinas, Brasil, Colômbia e Venezuela foram identificadas como áreas de risco (Konstam, 2010). Uma forma mais estruturada de pirataria surgiu na região do Corno de África nos últimos anos do século XX, mas foi o século XXI que trouxe uma escalada significativa de atividades de pirataria marítima, tanto em número de incidentes quanto na prática continuada de atos de violência contra as tripulações dos navios atacados, na detenção de reféns e no pagamento de resgates (EU, 2018). A partir de 2008, a pirataria somali tornou-se mesmo o epicentro do crime marítimo, muito se tendo ficado a dever ao desespero económico e a um ambiente praticamente sem lei, a que se juntou o relevante facto de a Somália estar próxima de algumas das rotas comerciais mais concorridas e lucrativas do mundo (Kraska, 2011).

Relativamente à pirataria contemporânea, importa referir que o artigo 101º da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM) a define como:

“Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio (...), dirigidos contra: um navio (...) em alto mar¹ ou pessoas ou bens a bordo dos

1 Alto mar - Partes do mar não incluídas na zona económica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago (artigo 86.º da CNUDM).

mesmos; um navio (...), pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio (...), quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio (...) o carácter de navio (...) pirata; toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos acima enunciados” (AR, 1997).

De acordo com o artigo 58º da CNUDM, a pirataria, embora ocorra em alto mar, é extensível à zona económica exclusiva (ZEE)² e à zona contígua (ZC)³ de um Estado. Um ataque que ocorrer no mar territorial (MT)⁴ de um Estado ribeirinho é considerado assalto armado contra navios no mar.

O segundo conceito chave deste estudo é a segurança marítima, que chama a atenção para os novos desafios no domínio marítimo e para a forma como devem ser abordadas as questões que lhe estão associadas, embora não exista uma definição universalmente aceite do termo, uma vez que varia em função do contexto e dos utilizadores. O relatório do Secretário-Geral das Nações Unidas de 10 de março de 2008, sobre os Oceanos e o Direito do Mar, apresentado na 63ª sessão da Assembleia-Geral, refere que subsistem concepções diferentes do conceito. Uma delas, mais restrita, considera que a segurança marítima envolve a proteção contra ameaças diretas à integridade territorial de um Estado. Incluem-se neste caso a segurança contra crimes cometidos no mar, como a pirataria, o assalto armado contra navios e o terrorismo marítimo. Todavia, uma concepção mais alargada permite considerar os danos intencionais e ilegais causados ao meio ambiente marinho, incluindo o despejo ilegal de resíduos e a depredação de recursos naturais, em particular a pesca não permitida (IUU)⁵, como parte do leque de ameaças aos interesses dos Estados ribeirinhos (UNSG, 2008).

Alguns autores, como Feldt, Roell & Thiele (2013), abordaram os conceitos “*maritime security*” e “*maritime safety*”, aparentemente semelhantes mas objetivamente distintos, e que provocam, por vezes, alguma confusão na sua utilização. Fazem parte da “*maritime security*”, para aqueles autores, os seguintes elementos: “paz e segurança nacional e internacional; soberania, integridade territorial e independência política; segurança das linhas de comunicação marítimas; segurança e proteção contra crimes praticados no mar; segurança e acesso aos recursos no mar [coluna de água] e no fundo do mar; proteção ambiental; e segurança de todos os marítimos e pescadores” (Feldt, Roell, & Thiele, 2013, pp. 2-3). Já o conceito “*mari-*

2 ZEE - A zona económica exclusiva não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial (artigo 57.º da CNUDM).

3 ZC - A zona contígua não pode estender-se além de 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial (artigo 33.º n.º 2 da CNUDM).

4 MT - De acordo com o artigo 3.º da CNUDM, todo o Estado tem o direito de fixar a largura do seu mar territorial até um limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base determinadas em conformidade com a referida convenção. Uma milha marítima equivale a 1852 metros.

5 Acrónimo que significa *illegal, unreported and unregulated*.

time safety” diz respeito à “combinação de medidas preventivas e respostas destinadas a proteger o domínio marítimo e [a] limitar o efeito de perigo accidental ou natural, dano ao meio ambiente, riscos ou perda” (Feldt, Roell, & Thiele, 2013, p. 2).

Christian Bueger (2015, p. 161) edificou, por sua vez, uma matriz onde elencou diferentes dimensões e conceitos, a par de diversos riscos e ameaças, referindo que a *maritime security* podia ser interpretada através das relações a estabelecer entre eles. Um desses conceitos, que designou como *marine safety*, destinava-se a abordar questões relacionadas com a segurança dos navios e das instalações marítimas. Dizia respeito à regulamentação da construção de embarcações e infraestruturas marítimas, ao controlo sistemático dos procedimentos de segurança, bem como à educação dos marítimos no cumprimento da regulamentação, e passou a incluir, gradualmente, a prevenção de colisões, acidentes e desastres ambientais.

A insegurança marítima na região do Corno de África no presente século é central nesta análise, cujo foco se cinge, todavia, apenas à vertente *maritime security*, por ser aquela onde prevalece a ameaça que pretendemos analisar em pormenor: a pirataria.

Pretende-se com este estudo defender a tese de que a prática da pirataria no Corno de África, nos primeiros anos deste século, se constituiu como a mais significativa ameaça à segurança marítima de uma região que conta com duas das mais relevantes rotas marítimas globais – a do Canal do Suez e a do Cabo da Boa Esperança –, sendo que uma delas está associada a um relevante *chokepoint*⁶ – o Estreito de Bab el-Mandeb –, que se constitui como uma passagem estreita entre o Corno de África e a Península Arábica (entre o Djibuti e o Iémen, mais especificamente). Une o Mar Vermelho ao Golfo de Áden e, mais amplamente, liga o Mar Mediterrâneo e o Oceano Índico. Por esse estreito passaram, em 2016, perto de 5 milhões de barris de petróleo e produtos derivados por dia, mas a sua importância é ainda ampliada por outro motivo: está geograficamente muito perto do Iémen, palco de um violento conflito entre as partes oponentes há já vários anos (Cunningham, 2018).

O estudo incidirá sobre as causas do reaparecimento do fenómeno da pirataria, o seu desenvolvimento em larga escala e o impacto que provocou, não apenas na Somália mas em toda a região do Oceano Índico Ocidental e no comércio marítimo internacional.

Para além desta introdução, o estudo será constituído por três capítulos e pelas conclusões. O primeiro capítulo aborda as origens contemporâneas e a evolução do fenómeno. O segundo capítulo centra-se no modelo de ação dos piratas somalis desde o final do século passado. O terceiro capítulo foca-se no impacto que resultou

⁶ Pontos de estrangulamento no ambiente marinho de elevado valor geoestratégico e geoeconómico que ligam importantes vias navegáveis e causam congestionamento natural ao tráfego marítimo (Popescu, 2016).

do seu recrudescimento no presente século. As conclusões evidenciam que o fenómeno da pirataria somali se assumiu como a ameaça mais relevante à segurança marítima em todo o Oceano Índico Ocidental nos primeiros anos do século XXI.

Origens e evolução da pirataria somali contemporânea

Neste capítulo pretendemos analisar as origens do reaparecimento da pirataria na costa da Somália no final do século passado e a sua evolução posterior até se tornar o epicentro do crime marítimo internacional no início do presente século.

O renascer da pirataria somali contemporânea

Pese embora a maioria dos somalis fossem pastores nómadas, o país tinha igualmente uma longa tradição de pesca. As águas da Somália eram ricas em espécies de elevado valor comercial como o atum e o espadarte, entre outras. Em consequência do colapso do Estado somali, em 1991, – incluindo, naturalmente, as burocracias de segurança do país⁷ – esses recursos piscatórios ficaram literalmente desprotegidos. Sem qualquer forma de regulamentação e, sobretudo, de fiscalização, a generalidade dos navios de pesca estrangeiros⁸ em faina naquelas águas passou a utilizar uma variedade de práticas verdadeiramente insustentáveis, como “redes com malhagem muito pequena e sofisticados sistemas de iluminação subaquática” que devastaram quase integralmente a pesca costeira na Somália (Lucas, 2013, pp. 57-58).

A necessidade de os somalis protegerem as suas águas e os recursos marinhos nelas existentes contra a pesca não permitida e o despejo de resíduos tóxicos por navios estrangeiros foi, pois, uma das razões apontadas para o desenvolvimento em larga escala da pirataria na costa da Somália. Segundo o *International*

7 A proteção das águas da Somália, em concreto, era uma tarefa da sua marinha, fundada em 1965 com a ajuda de conselheiros militares da então União Soviética. Atento o facto de a manutenção de todos os sistemas de armas da marinha somali ser realizada por militares soviéticos, a grande maioria dos equipamentos tornou-se obsoleta logo após a sua saída da Somália, em 1977. Os meios navais da marinha somali degradaram-se significativamente a partir dessa data e ficaram definitivamente inoperativos em 1991, tendo o seu pessoal regressado às profissões anteriores, em particular no setor marítimo civil (Lehr & Lehmann, 2007, p. 12).

8 Oriundos de diversos países como o Belize (sendo que muitos deles eram franceses ou espanhóis que operavam com bandeiras de conveniência para evitarem os regulamentos da UE); França (sobretudo dedicados à pesca de atum); Honduras (muitos deles pertenciam a países da UE que utilizavam, de igual modo, bandeiras de conveniência); Japão (palangreiros com licença para pescarem na Somalilândia); Quênia (com diversas traineiras baseadas em Mombaça); Coreia do Sul (palangreiros para pesca sazonal de espadarte); Paquistão; Arábia Saudita; Espanha (pesca de atum); Sri Lanka (traineiras e palangreiros visando tubarões com licença para pescarem nas águas da Somalilândia e baseados no porto de Berbera); Taiwan (palangreiros para pesca sazonal de espadarte); e Iémen (traineiras financiadas por um importador em Bari, Itália) (Coffen-Smout).

Expert Group on Piracy off the Somali Coast (IEGPSC) (2008), os piratas acreditavam que tinham o direito de atacar embarcações de pesca ilegais que operam nas suas águas, uma vez que consideravam que essa era a única opção para combater tamanha injustiça. No entanto, esses ataques proporcionaram também uma oportunidade de lucro fácil, o que levou ao florescimento do fenómeno.

Referiu Patrick Lennox (2008, p. 2) que muitos jovens com experiência de mar, habitando terras dominadas por conflitos e guerras intermináveis, com muito pouco a perder, decidiram arriscar em busca de fortuna. Lutavam não pelo seu país ou por causas políticas ou religiosas, mas pela sua própria salvação financeira. Este comportamento sugere que os piratas agiam com racionalidade, em proveito próprio, e eram capazes de fazer análises lógicas de custo-benefício das suas ações. Não eram fundamentalistas nem radicais e podiam, portanto, ser dissuadidos de praticarem ações criminosas se os riscos envolvidos parecessem superar as recompensas.

Lennox (2008, p. 8), apontou, depois, os motivos que considerou que estiveram na origem do crescimento vertiginoso da pirataria naquela região: a existência de um conflito interno muito complexo, que se estendeu no tempo, e em que diversos clãs se envolveram diretamente; a divisão da Somália em entidades políticas distintas, mas rivais (incluindo as províncias da Somalilândia e da Puntlândia); o surgimento de um movimento jihadista islâmico radicalizado e empenhado em unir o país sob a Lei *sharia*; o envolvimento de poderes externos na política interna do país (destacando-se a Etiópia com quem a Somália havia tido disputas territoriais no passado); e a ocorrência de dois desastres naturais (uma seca de quatro anos, 2002-2006, e o tsunami no Oceano Índico, em 2004) que exacerbaram mais ainda as terríveis condições políticas, sociais e económicas do país.

Por outro lado, a falta de oportunidades e o desemprego eram comuns na Somália. A possibilidade de um futuro sombrio, cheio de incerteza e insegurança, pesou, de igual modo, na decisão de muitos se juntarem ao grupos de piratas (Lennox, 2008). O Banco Mundial estimou que nessa época mais de 40% dos somalis viviam em pobreza extrema (com menos de um dólar por dia) e quase 75% das famílias sobreviviam com menos de dois dólares por dia (Gilpin, 2009). Aproximadamente dois terços da juventude somali não tinham qualquer ocupação duradoura.

Evolução da pirataria somali contemporânea

Relativamente à evolução da pirataria somali, Lennox (2008) considerou que a primeira fase do fenómeno teve início imediatamente após o derrube do regime de Siad Barre pelos senhores da guerra organizados em clãs, em 1991. Esta fase continuou ao longo dos primeiros anos da “guerra global contra o terror”, decretada em setembro de 2001 pelo Presidente norte-americano George W.

Bush. Durante o período que se estendeu desde o início dos anos 1990 até 2005, a pirataria somali cresceu significativamente em número de grupos, que evoluíram em sofisticação, competência, audácia e organização. Não obstante, estavam sobretudo concentrados no Golfo de Áden (GoA). Edward Lucas (2013) apelidou este tipo de pirataria, naquela região, como “pirataria de subsistência”.

A partir de 2005, porém, os ataques perpetrados diferiram muito, tanto em termos de frequência, quanto de localização geográfica, já que se estenderam a algumas centenas de milhas marítimas de costa, o que indicou a existência de novos “santuários” piratas em terra. Enquanto que os grupos de “piratas de subsistência” que atuavam, sobretudo, na região Nordeste da Puntlândia, continuavam a realizar ações no GoA, como faziam nos anos anteriores, os novos grupos começaram a atacar navios em trânsito ao longo da costa Leste da Somália. Lennox (2008, p. 2) considerou que isso muito se terá ficado a dever ao facto de “a ganância se ter tornado a força motriz predominante por trás da maioria dos atos de pirataria”.

Os grupos de piratas mais proeminentes e melhor organizados que operavam naquela região durante esta segunda fase da pirataria, foram os autodenominados “*Somali Marines*”⁹, baseados no Norte de Mogadíscio, em *Haradheere*, e o “*Somali National Volunteer Coastguard*”¹⁰, na cidade de *Kismaayo*, no Sul (Lucas, 2013). A estes grupos a Global Security (2017) acrescentou o “*Marka Group*”¹¹ e o “*Puntland Group*”¹².

Em junho de 2006, a União das Cortes Islâmicas (UCI) assumiu o controlo da maior parte da região Sul da Somália e declarou publicamente “guerra à pirataria” que era por si vista como sendo contrária à Lei Islâmica (Lucas, 2013). No entanto, a relação entre organizações piratas e o movimento terrorista Al-Shabaab foi diferente. Pese embora nunca se tenha concretizado qualquer aliança formal, foram observadas cumplicidades entre ambas as estruturas¹³ (UNODC, 2010). Segundo o IEGPSC (2008), existiam indicações crescentes de fontes locais de que havia um vínculo em desenvolvimento entre alguns grupos de piratas

9 Era considerada a organização mais poderosa e sofisticada de todos os grupos de piratas. Liderada pelo senhor da guerra Abdi Mohamed Afweyne, esta estrutura tinha uma constituição verdadeiramente militar, com uma hierarquia muito bem definida, tanto para a área operacional quanto para a financeira (Global Security, 2017).

10 Organização liderada por Garaad Mohamed e que se havia especializado na interseção de pequenas embarcações de recreio e de pesca ao largo de Kismayo, na costa Sul da Somália (Global Security, 2017).

11 Era comandado pelo xeque Yusuf Mohamed Siad e composto por vários grupos dispersos e menos organizados que operavam a partir da cidade de Marka, próxima de Mogadíscio (Global Security, 2017).

12 Composto por pescadores somalis tradicionais que operavam ao longo da costa da Puntlândia (Global Security, 2017).

13 A realocação dos piratas no Sul da Somália em áreas controladas pela Al-Shabaab, na região de Kismayo, sugere que existiam acordos de oportunidade que garantiam, simultaneamente, tranquilidade aos piratas em troca de uma parte do dinheiro dos resgates (UNSC, 2011).

da região de Haradheere e membros da Al-Shabaab. Isso decorria do facto de ambos precisarem de acesso livre ao mar, mas por razões distintas: os piratas para prosseguirem o saque ao comércio marítimo; e as milícias Al-Shabaab para mais facilmente realizarem o transporte marítimo de armas ilegais, mão de obra e materiais necessários para as suas ações. O IEGPSC sugeriu mesmo que existiam mais interações entre ambas as organizações: diversos grupos de piratas recebiam treino em combate das milícias e disponibilizavam, em contrapartida, formação na área da navegação marítima a operacionais daquela organização extremista (IEGPSC, 2008).

A invasão etíope ocorrida em dezembro de 2006¹⁴ teve, porém, efeitos nefastos no que tange à pirataria marítima, uma vez que a UCI foi expulsa do poder e o caos que se instalou, logo depois, levou ao seu (novo) florescimento, tanto na Puntlândia, no Nordeste, quanto no Sul da Somália. Foi, aliás, neste período que mais se fizeram sentir os ataques aos navios mercantes fretados pelo *World Food Program* (WFP), e que no início de 2007 levaram mesmo ao sequestro de dois deles (os navios *Rozen* e *Mariam Queen* que foram tomados por piratas em fevereiro de 2007 e em maio de 2007, respetivamente) o que veio incrementar significativamente a notoriedade internacional da pirataria somali.

O recrudescimento do fenómeno, em 2007, rapidamente gerou riqueza considerável para as organizações piratas. Enquanto muitos dos proveitos obtidos foram utilizados no pagamento aos líderes de clãs locais e na compra de itens de luxo, outros foram reinvestidos na aquisição de armamento, embarcações e demais parafernálias para serem empregues em operações futuras, o que, a par da contratação de novos elementos, muito ajudou a alimentar esta atividade (Lucas, 2013, pp. 60-61).

Em 2008, e ainda de acordo com dados veiculados pelo IEGPSC, as redes mais efetivas estavam sediadas em Eyl, Garacad, Hoby, Hardheere e Mogadíscio. Estes grupos giravam em torno dos clãs e subclãs mais proeminentes, mas de modo não exclusivo, uma vez que podiam admitir elementos próximos de outros clãs, se detivessem competências que fossem necessárias para determinado fim, ou até como reforço do contingente inicial (IEGPSC, 2008). A Figura 1 mostra os locais em causa.

14 Referiu Lennox (2008, p. 7) que tal terá ficado a dever-se ao facto de o sucesso da Al-Shabaab em assumir o controlo da região Centro-Sul da Somália e expulsar o Governo Federal de Transição de Mogadíscio ter causado forte impacto nos EUA pela possibilidade de passar a existir um Estado islâmico radical no Corno de África e se tornar outra plataforma de lançamento para o terrorismo transnacional, o que levou o governo norte-americano a agir e apoiar a invasão liderada pela Etiópia.

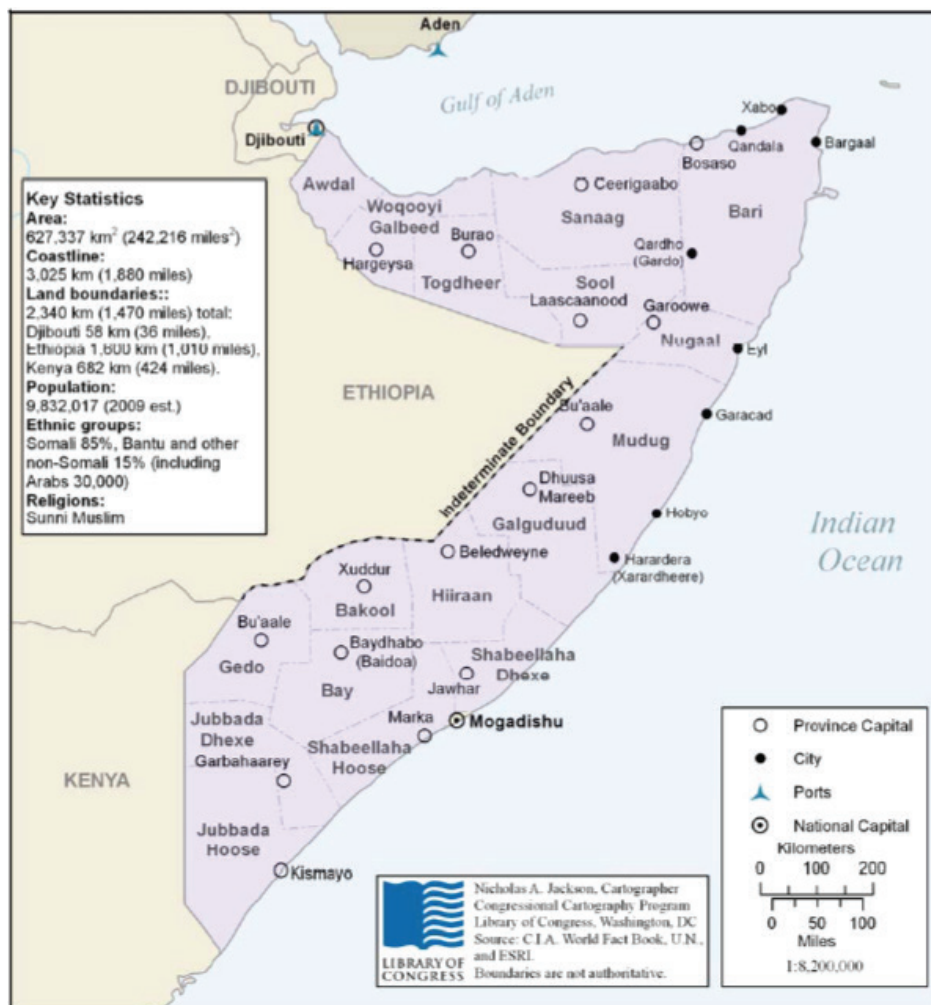


Figura 1 - Redes de pirataria mais ativas na Somália em 2008

Fonte: Adaptado de (CRS, 2011)

Esta região, que vinha assistindo a um incremento de atos de pirataria marítima desde 2006, registou um aumento de ataques sem precedentes em 2008 (ano em que foram realizados 111 ataques a navios e sequestrados 47) (ICC IMB, 2009), e com pagamentos elevados de resgates (foi relatado, por exemplo, o pagamento de 3,2 milhões de dólares pela liberação do navio mercante *Faina*) (BBC, 2009).

O número total de incidentes de pirataria atingiu valores inimagináveis entre 2009 e 2011. Em 2009, por exemplo, foram registados 211 incidentes na bacia

da Somália e GoA (ICC IMB, 2010), o que equivaleu a cerca de 74% do nº total de incidentes registados em todo o mundo. O fenómeno conheceu um significativo retrocesso entre 2012 e 2013, assistindo-se depois à sua estabilização em níveis residuais (Stratfor, 2016). A Figura 2 mostra a variação de incidentes de pirataria nos principais *hot spots* mundiais, entre 2006 e 2016.

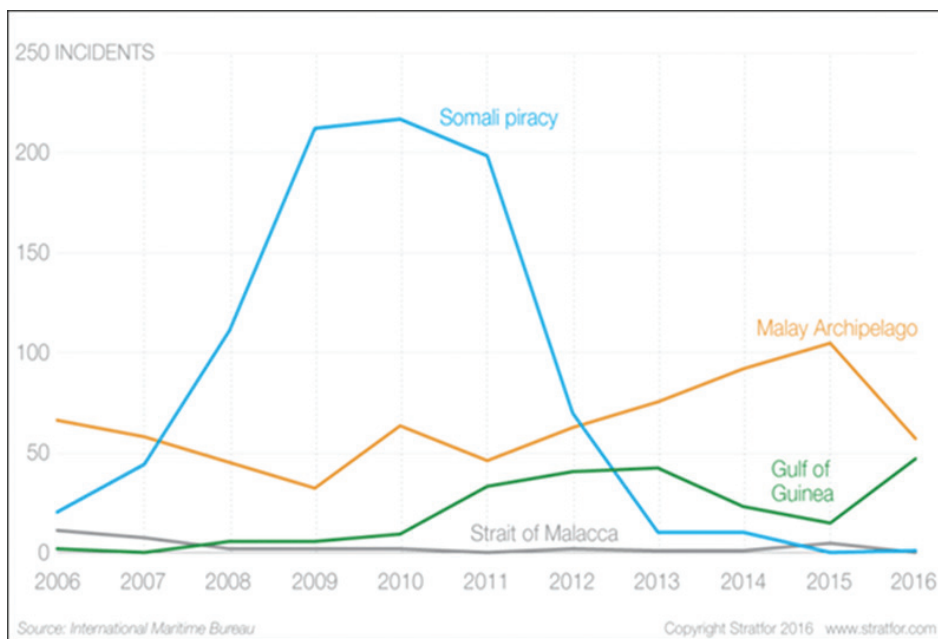


Figura 2 - Frequência de ataques de piratas nos principais *hot spots*, no período 2006-2016

Fonte: (Stratfor, 2016)

Modelo de atuação dos piratas somalis

Neste capítulo pretendemos analisar a ação das redes de pirataria Somalis e o perfil dos grupos de ataque que estiveram na origem da transição do fenómeno para uma força francamente desestabilizadora em toda a região do Corno de África.

Como ficou demonstrado no capítulo anterior, as milícias piratas somalis estavam profundamente ancoradas nas inúmeras comunidades costeiras do Nordeste e Centro da Somália e a sua organização refletia uma estrutura social baseada em clãs e subclãs. De acordo com o relatório do IEGPSC de 2008, a base de recrutamento das estruturas piratas da Somália eram precisamente as localidades costeiras situadas próximo dos seus santuários – embora por vezes recorressem a membros do clã dominante, já no interior do território –, sendo

que, devido à falta de emprego, não faltavam recrutas dispostos a ingressar nos diferentes grupos (IEGPSC, 2008). Por vezes o recrutamento estendia-se mesmo a pescadores que eram aliciados com a promessa de futuros pagamentos de somas significativas. Ao atraírem os pescadores para se juntarem às suas organizações, os líderes das redes procuravam obter conhecimentos adicionais sobre a arte de navegar no mar, em particular sobre a manobra de embarcações (IEGPSC, 2008).

Em termos logísticos, os piratas contavam com o apoio das comunidades pesqueiras onde habitavam ou de onde operavam temporariamente. Essas comunidades forneciam-lhes comida, água e abrigo. Quando era necessário, os mantimentos para as tripulações dos navios sequestrados mantidas em cativeiro e para os piratas encarregados da sua vigilância eram igualmente fornecidos pelas populações em terra. O fornecimento de armas e equipamento diverso (incluindo escadas e ganchos) eram facilmente obtidos no mercado local, enquanto que os equipamentos mais sofisticados, incluindo telefones por satélite e *Global Positioning Satellite* (GPS), eram resultado do investimento de lucros para aumentar as capacidades próprias (IEGPSC, 2008).

Segundo Lennox (2008), os exemplos do passado milenar da pirataria evidenciavam que onde e quando os piratas haviam sido bem-sucedidos, deviam grande parte do seu sucesso a ajudantes e cúmplices em terra. As redes de piratas estendiam-se, por norma, aos escalões superiores dos governos e incluíam funcionários públicos de alto nível dispostos a fechar os olhos à atividade criminosa para obterem a sua própria recompensa financeira. E o mesmo aconteceu, ainda segundo Lennox, com a pirataria somali.

Gilpin (2009) considerou que a rivalidade entre clãs, a corrupção, a proliferação de armas, o extremismo e a impunidade generalizada foram facilitadores do crime em muitas áreas da Somália, particularmente na Puntlândia – onde existiam relatos que apontavam para o facto de altos funcionários desta província favorecerem as redes de pirataria ativas na região – e na Somália Central. Essa atividade criminosa transitou de terra e potenciou o aparecimento forte da pirataria no mar.

Já o território da Somalilândia, apesar de estar mais próximo da importante rota internacional de navegação através do Estreito de Bab-el-Mandeb, e, por conseguinte, ser francamente mais apelativo para a atuação de piratas, manteve-se praticamente imune, muito se tendo ficado a dever ao facto de as autoridades locais e os líderes comunitários terem adotado uma postura firme e decisiva contra a pirataria¹⁵. Apesar dos meios muito limitados disponíveis, a guarda costeira da Somalilândia patrulhava ativamente os cerca de 850 km de costa e mantinha diversos observatórios próximos do mar guarnecidos em permanência com elementos das estruturas de segurança que eram alertados e informados pelas co-

15 A Somalilândia era governada por um único clã dominante – o clã Isaaq –, embora também se tenham registado disputas territoriais ente a Somalilândia e a Puntlândia, o que ajuda a explicar a postura de distanciamento que adotou face à pirataria (Lennox, 2008).

munidades locais sobre qualquer atividade suspeita na área (UNSC, 2010).

Uma das características únicas da pirataria somali foi a tomada de reféns para resgate. Nesse sentido, pode até ser vista como uma forma de sequestro marítimo. Ao contrário dos ataques de grupos de piratas em outras regiões onde o fenômeno existia nos primeiros anos deste século – como o Estreito de Malaca ou o Golfo da Guiné –, onde os navios eram abordados tanto para assalto dos tripulantes como de roubo das cargas transportadas, os piratas do Corno de África usualmente faziam reféns os seus tripulantes que libertariam, mais tarde, em troca de avultados pagamentos de resgates. Esta abordagem só era possível porque as diferentes redes de pirataria somali tinham diversos santuários localizados ao largo da imensa linha de costa, a partir dos quais lançavam, sem oposição, os seus ataques e conduziam as negociações para a libertação dos navios e tripulantes. As conversações envolviam intermediários, tanto na Somália como no exterior, que desenvolviam esforços para influenciar a interação entre as redes de piratas e os proprietários dos navios (CRS, 2011).

Modus operandi dos grupos de piratas

Os piratas eram geralmente jovens (entre o final da adolescência e os 30 anos) atraídos normalmente por homens com baixa escolaridade, desempregados e descontentes, que lhes apresentavam perspectivas de lucros substanciais (Gilpin, 2009).

Os grupos de piratas regularmente empenhados em ataques contra a navegação mercante eram, em regra, compostos por três tipos diferentes de operacionais: ex-pescadores, usualmente os cérebros das operações porque conheciam bem o mar; ex-milicianos, considerados os músculos, que tinham lutado por vários senhores da guerra dos clãs somalis; e os especialistas técnicos, conhecedores de meios informáticos e da operação de equipamentos de alta tecnologia necessários para desenvolverem as suas operações (comunicações por satélite, por exemplo) (BBC, 2008).

Esses grupos de piratas eram normalmente constituídos por seis a dez pessoas e eram apoiados em termos logísticos, com embarcações, armamento e víveres pelos seus financiadores, que permaneciam na retaguarda, em terra, e não se envolviam diretamente nos ataques, dedicando-se antes às negociações relativas ao pagamento dos resgates (Gilpin, 2009). A liderança do grupo de ataque *offshore* tinha ligação direta a um senhor da guerra de um clã em terra (Lennox, 2008).

Um grupo típico de piratas estava equipado com uma variedade de armas de pequeno calibre, incluindo metralhadoras AK-47, e lançadores de granadas. Utilizavam *skiffs*¹⁶ equipadas com potentes motores fora de borda para lançarem

¹⁶ Pequenas e potentes embarcações costeiras ou fluviais, de madeira ou fibra de vidro, usualmente utilizadas na pesca local, com grande capacidade de manobra e que transportavam normalmente

ataques a uma plêiade de navios e embarcações, designadamente, petroleiros, porta contentores, cargueiros, iates, navios de cruzeiro, barças ou simples rebocadores (NRP Corte-Real, 2009). Por vezes usavam pistolas *Tokarev* TT-33 e espingardas M76. Possuíam telemóveis, GPS e depósitos de combustível suplementares e transportavam, amiúde, radares de embarcações de recreio pirateadas que os ajudavam a detetar alvos, principalmente à noite, e a fazerem o seguimento de contactos em redor das suas embarcações. A panóplia de equipamentos incluía, ainda, binóculos de alta resolução, ganchos e escadas de alumínio (UNSC, 2008). Geralmente os alvos eram atraídos pelo uso de táticas enganosas, como chamadas de socorro falsas ou piratas fazendo-se passar por pescadores. Logo que estivessem relativamente próximas dos alvos, as embarcações piratas abriam fogo, compelindo os navios civis a diminuir a sua velocidade (ou mesmo a pararem o seguimento), desse modo permitindo a abordagem de grande parte dos elementos dos grupos de ataque. Assim que tomavam conta do navio, os piratas forçavam a tripulação a navegar em direção a um santuário próximo de terra, onde ficaria a aguardar as negociações para libertação do navio, da carga e dos tripulantes, mediante o pagamento do resgate estipulado. Houve negociações que se prolongaram no tempo mas, em regra, demoravam pouco mais de cinco semanas (Lennox, 2008).

A pirataria somali utilizava métodos agressivos, com capacidade de desenvolver ataques coordenados. Nestas ocasiões, os grupos de ataque empregavam usualmente três a cinco *skiffs*, vindas de vários quadrantes, para envolverem os navios-alvo, distraíndo-os e perturbando a atenção das tripulações até que uma das pequenas embarcações conseguisse aproximar-se o suficiente para lançarem os seus ganchos e escadas e permitissem a abordagem. Logo depois seguia-se o embarque dos piratas das demais *skiffs*. Os alvos mais apetecíveis, por serem as presas mais fáceis, eram navios lentos e com superestruturas relativamente baixas (Gilpin, 2009).

Em 2010, segundo dados do governo federal de transição somali, havia pelo menos 1500 piratas em toda a Somália. A par da intensificação da violência dos ataques, verificou-se um continuado aperfeiçoamento do seu *modus operandi*: incremento da utilização de navios-mãe para apoio das embarcações empenhadas nos ataques (*skiffs*); uso de equipamentos sofisticado, como o GPS, o *Automatic Identification System* (AIS) e telefones via satélite; e capacidade de reabastecimento no mar a navios sequestrados para prosseguirem para os santuários piratas junto a costa. Mas, mais do que os seus equipamentos, era principalmente a capacidade de organização dos piratas que verdadeiramente impressionava, fosse durante os ataques, no mar, ou em terra (nos portos de abrigo), devido ao apoio logístico fornecido na negociação de resgates e na detenção de reféns (UNSC, 2011).

4 a 6 tripulantes, alcançando velocidades muito significativas, superiores a 20 nós, dependendo do estado do mar (Gilpin, 2009).

Ciclo das operações de pirataria

De acordo com Gilpin (2009), o ciclo das operações de pirataria na Somália desenvolvia-se segundo um modelo padronizado: reconhecimento e coleta de informação; busca coordenada; abordagem e controlo dos navios-alvo; movimentação dos navios sequestrados para áreas seguras; negociações; recebimento dos resgates; e desembarque dos elementos piratas e libertação do navio.

A maioria dos relatórios afirmava que um ataque pirata durava, em média, aproximadamente quinze minutos. Se fosse bem-sucedido, os navios eram forçados a demandarem um dos vários santuários localizados ao longo da imensa linha de costa, o que reduzia a probabilidade de ações de resgate por parte de forças militares e facilitava o fornecimento de víveres para os piratas e os reféns durante o processo de negociação, que podia tornar-se moroso (Gilpin, 2009).

De acordo com um relatório do *Monitoring Group on Somalia* (2008), ainda que muitos grupos de piratas procurassem alvos de oportunidade, acreditava-se que os mais bem-sucedidos obtinham informações sobre determinados navios (roteamento, capacidades, carga, tripulação e defesas próprias) de autoridades portuárias ou mesmo governamentais. Munidos com essas relevantes informações, restava-lhes aguardar o melhor momento para desferirem os seus ataques, muitas vezes de forma coordenada a partir de navios-mãe. A utilização deste expediente permitiu incrementar significativamente o raio de ação dos ataques, afastando-se sucessivamente da costa.

A apreensão bem-sucedida de um navio marcava o início de uma nova fase no ciclo das operações de pirataria. O financiador tinha usualmente patrocinadores que assumiam os custos das operações em troca de uma parte dos futuros resgates. E era o financiador que, uma vez consumado o sequestro, direcionava o navio apesado para um porto de abrigo, onde uma outra equipa, que atuava em terra, disponibilizava apoio logístico e garantia a proteção local, a troco de uma parte dos resgates que viessem a ser pagos pelos armadores. Era usual essa equipa incluir negociadores com proficiência em línguas estrangeiras e autoridades locais (UNSC, 2008). Por vezes associavam-se outros intervenientes, desde altos funcionários governamentais que forneciam cobertura e proteção política, a pessoas que providenciavam apoio na transferência dos pagamentos dos resgates ou nas trocas de notas utilizadas, até aos que viam neste negócio uma oportunidade de obtenção de lucro fácil¹⁷ (UNSC, 2008).

O ciclo das operações de pirataria fechava-se com o proveito dos resgates previamente negociados. A maioria dos pagamentos acordados era entregue direta-

17 Houve relatos a que o *Monitoring Group on Somalia* teve acesso, em 2008, que referiam diversos casos de mulheres da diáspora somali que ofereciam casamento ou disponibilizavam documentação falsa a piratas, em troca de dinheiro, para que eles pudessem obter vistos para a Europa ou para a América do Norte (UNSC, 2008).

mente aos navios sequestrados por embarcações de empresas de segurança privadas contratadas pelos agentes dos navios ou pelas suas seguradoras. Uma via alternativa consistia em entregar o valor do resgate acordado através do uso de aeronaves ligeiras que se aproximavam a baixa altitude e largavam sacos impermeáveis em cima ou nas proximidades dos navios sequestrados. Os navios eram depois libertados. O sucesso real e percebido da pirataria levou a uma proliferação de recrutas e a um número cada vez maior de grupos de piratas¹⁸ (Gilpin, 2009).

Impacto da pirataria somali

Este último capítulo pretende analisar o impacto da pirataria somali, não apenas no próprio país, como em toda a região do Oceano Índico Ocidental e no Comércio marítimo internacional.

Impacto da pirataria na Somália

De acordo com um relatório de 2010 de Jack Lang, Conselheiro Especial do Secretário-Geral das Nações Unidas para assuntos legais relativos à pirataria somali, e enviado por BAN Ki-moon, em 24 de janeiro de 2011, ao Conselho de Segurança das Nações Unidas (UNSC), “a industrialização” a que considerou que o fenómeno tinha chegado (UNSC, 2011, p. 13) e “o surgimento de novas profissões (intermediários, negociadores e intérpretes)”, levariam inevitavelmente a que a população da Somália ficasse cada vez mais refém da pirataria. A economia, que dependia basicamente da exportação de animais (camelos e ovelhas) para os países do Golfo Pérsico, remessas da diáspora e operações portuárias, estava gradualmente a tornar-se dependente da ação dos grupos piratas em diversas cidades, e contava mesmo com o apoio expresso de alguns chefes de clãs¹⁹ e até de alguns membros da diáspora. O risco de o país vir a ter uma economia impulsionada pela pirataria e a subsequente desintegração da sociedade era real, não só porque se baseava em arranjos locais frágeis mas também porque se desenvolveram atividades em terra para apoio dos piratas, devido à falta de investimentos na criação de empregos num contexto de com-

18 De acordo com o relatório do IEGCP (2008, p. 20), as estimativas existentes apontavam para que as receitas da pirataria na Puntlândia, em 2008, fossem pelo menos três vezes superiores ao orçamento da região. Referiu Gilpin (2009) que esses fundos ajudavam a sustentar funcionários que prestavam assistência aos piratas, garantindo-lhes, em contrapartida, um fluxo contínuo de informações relevantes para ações supervenientes.

19 Alguns chefes de clãs permaneceram ao lado das organizações piratas e apoiaram-nas com o intuito claro de compartilharem as suas receitas. Houve, porém, clãs que se opunham às organizações piratas (em particular na região de Garowe), e realizaram mesmo campanhas de consciencialização entre as populações para desencorajar a adesão dos mais novos a esses tipos de organizações (UNSC, 2011).

pleta anarquia. Por outro lado, a crescente insegurança causada pela pirataria naquela época privava o Norte da Somália de possíveis investimentos para a criação de empregos (designadamente nas áreas das operações portuárias, da pesca e do desenvolvimento de infraestruturas públicas) (UNSC, 2011).

Estes fatores conjugados levaram Lang a considerar que a economia resultante da pirataria estava gradualmente a ultrapassar a economia tradicional e que o desenvolvimento de atividades em terra de apoio aos piratas, aliado à falta de investimentos geradores de empregos e ao efeito destrutivo da pirataria na sociedade somali, criava um círculo vicioso e altamente nocivo (UNSC, 2011).

Por outro lado, a pirataria era também um dos principais obstáculos à distribuição de ajuda alimentar de emergência, verdadeira tábua de salvação para cerca de 27 por cento da população (que em 2010 constituíam quase três milhões de somalis). O WFP dependia de escoltas seguras dos inúmeros navios mercantes fretados, uma vez que as entregas aéreas eram verdadeiramente proibitivas por serem demasiado caras. Por último, os próprios membros da diáspora eram penalizados porque os seus rendimentos estavam sob suspeita e escrutínio permanente (UNSC, 2011).

A Somalilândia, que na época dispunha de capacidades policiais limitadas (mas que incluía uma guarda-costeira), manteve-se, no entanto, sempre determinada em combater a pirataria, a fim de garantir, entre outros aspetos, o desenvolvimento sustentado do importante porto de Berbera. Embora não tivesse sido muito afetada pelo fenómeno, o facto é que mantinha preocupações relativamente às áreas menos controladas na fronteira com a Puntlândia (UNSC, 2011).

O mesmo não aconteceu, porém, precisamente na Puntlândia, região que se assumiu como o epicentro do fenómeno da pirataria somali a partir de meados de 2010, logo depois de milícias do *Hizbul Islam* terem logrado alcançar o controlo de Hardheere, o que levou a um reposicionamento dos grupos que ali atuavam, fazendo com que a esmagadora maioria se deslocasse mais para Norte. Na Puntlândia, os piratas desestabilizaram as autoridades locais e colocaram-nas perante um dilema: ou lhes manifestavam o seu apoio, ficando irremediavelmente comprometidas com estas organizações criminosas, ou se opunham, perdendo com isso os proventos substanciais que daí advinham. De acordo com um relatório do *African Development Bank*, as receitas anuais da região da Puntlândia, em 2009, foram estimadas em 16 milhões de dólares americanos (ADB, 2010), enquanto que as receitas provenientes da pirataria foram estimadas, no mesmo ano, em 82 milhões, segundo um relatório do *Monitoring Group on Somalia* (UNSC, 2010). E o facto é que esta região continuou a ser uma área de refúgio para os piratas, apesar do compromisso das autoridades de erradicarem o fenómeno do seu território (UNSC, 2011).

Impacto da pirataria no Oceano Índico Ocidental

Mas o impacto da pirataria somali espalhou-se por uma vasta região que se estendeu desde Omã, no extremo Noroeste do Mar Árabe, até praticamente ao Norte de Moçambique. A título de exemplo, importa referir que só entre 25 de setembro e 18 de dezembro de 2010, ao largo da costa da Tanzânia, ocorreram 26 eventos de pirataria (UNSC, 2011). As mudanças dos eixos de ataque, sobretudo para Sul e para Leste do Oceano Índico, refletiam uma apreciável e constante capacidade dos piratas se adaptarem à presença massiva de meios militares, tentando com isso confundi-los e levá-los a dispersar. A Figura 2 mostra a grande dispersão dos incidentes perpetrados por grupos de piratas, sendo particularmente visíveis os eixos de ataque antes referidos.

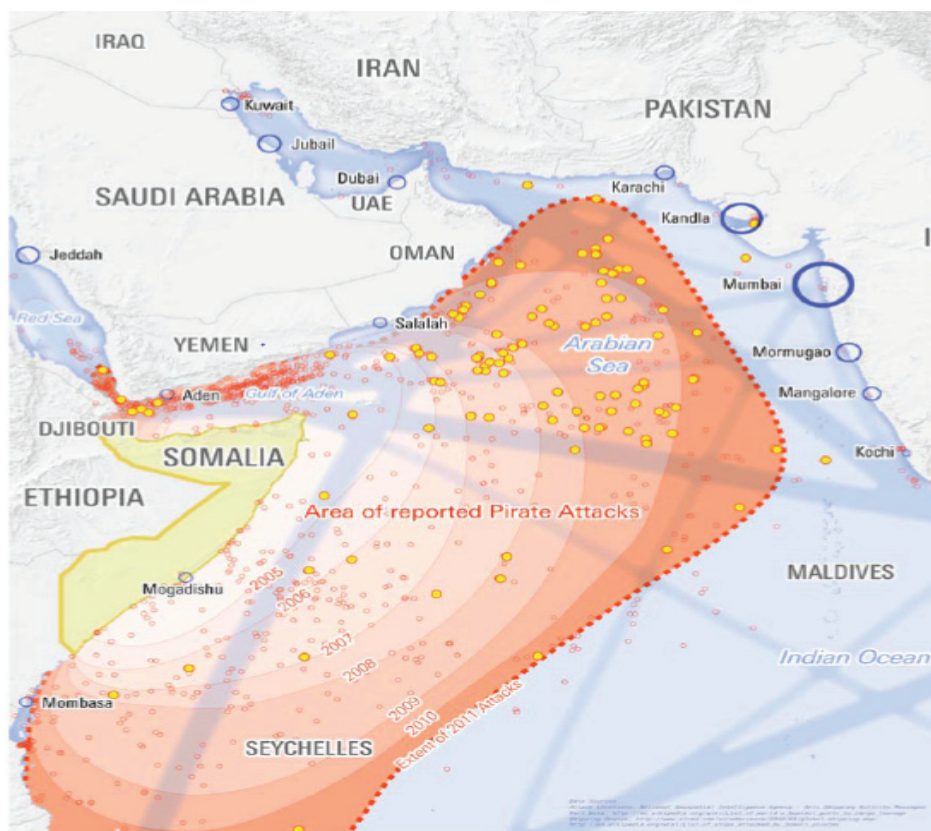


Figura 3 - Mapa de atividade de pirataria com origem na Somália, entre 2005 e 2011

Fonte: (Knops, 2012)

Do ponto de vista económico, a pirataria teve um impacto francamente negativo nos principais setores das economias da região, principalmente no turismo e na pesca. Por exemplo, no discurso de abertura de um simpósio internacional sobre pirataria realizado em Mahe, nas Seychelles, em 12 de julho de 2010, o Presidente Michel referiu ter-se registado nas Seychelles, em 2009, uma queda de 4% do produto interno bruto devido à pirataria. Adiantou ainda que os custos com seguros tinham aumentado cerca de 50% e que as receitas portuárias e pesqueiras tinham caído 30%. Sublinhou, finalmente, que as Seychelles estavam a gastar mais de 2,3 milhões de euros por ano na realização de patrulhas e ações de vigilância contra pirataria (Michel, 2010).

Mas o comércio local e regional foi, de igual modo, bastante afetado, não apenas devido ao aumento generalizado do custo de mercadorias, bens e serviços, incluindo prémios de seguros de particulares e de empresas locais, tanto em países ribeirinhos como o Quênia e a Tanzânia, como em países que, sem litoral, estavam necessitados da costa Leste de África para as suas transações comerciais²⁰. As operações portuárias, o tráfego marítimo e as importações diminuíram significativamente no Corno de África, pondo mesmo em risco o fornecimento de energia a diversos países da África Oriental²¹. Por outro lado, qualquer ataque a um navio de transporte de materiais perigosos podia afetar significativamente o meio ambiente marinho de toda a região (UNSC, 2011).

Impacto da pirataria no comércio marítimo internacional

O impacto no comércio marítimo internacional foi igualmente muito significativo. Naquela época cruzavam o Canal do Suez entre 22.000 e 25.000 navios por ano em ambos os corredores, ascendente e descendente, muitos dos quais atravessavam também o Estreito de Bab el-Mandeb (UNSC, 2011). Por outro lado, a maioria das exportações de energia do Golfo Pérsico que transitava pelo Canal do Suez e pelo *SUMED Pipeline*²² – infraestrutura que liga o Mar Vermelho ao Mar Mediterrâneo – também passavam por aquele estreito. A Figura 4 permite identificar a localização geográfica do *SUMED Pipeline*.

20 Como o Burundi, o Leste da República Democrática do Congo, a Etiópia, o Malawi, o Ruanda, o Uganda e a Zâmbia (UNSC, 2011).

21 Naquela altura apenas três navios forneciam gás a Madagáscar, às Ilhas Comores, Maurícias e Seychelles e à Tanzânia. O sequestro de qualquer um desses navios teria um impacto muito significativo na disponibilização de gás a esses países e, subsequentemente, no quotidiano das suas populações (UNSC, 2011).

22 O Canal do Suez não permitia a circulação de *ultra-large crude carriers* (ULCC) e até mesmo os *very large crude carriers* (VLCC) só podiam transitar desde que não estivessem totalmente carregados. Como tal, os VLCC descarregavam parte da sua carga no *SUMED Pipeline*, podendo depois os navios, mais leves, transitarem pelo Canal, recolhendo a carga na outra extremidade do oleoduto, no Mar Mediterrâneo (Cunningham, 2018).



Source: U.S. Energy Information Administration, IHS EDIN.

Figura 4 – Localização do SUMED Pipeline

Fonte: (EIA, 2017)

Ainda no âmbito do comércio internacional de energia, a Tabela 1 mostra o volume de petróleo e produtos derivados que transitaram pelo Estreito de Bab el-Mandeb entre 2011 e 2016.

Milhões barris/dia	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Direção Norte	2	2	2,1	2,2	2,5	2,8
Direção Sul	1,3	1,6	1,7	2,1	2,2	2
Fluxo total	3,3	3,6	3,8	4,3	4,7	4,8

Tabela 1 – Volume de petróleo e produtos derivados que transitaram pelo Estreito de Bab el-Mandeb, entre 2011 e 2016

Fonte: Adaptado de (EIA, 2017)

Os dados da Tabela 1 mostram valores totais da circulação destes produtos pela rota do Suez em dois anos muitos marcados pela pirataria somali (2011 e 2012) francamente reduzidos quando cotejados com os valores que se verifica-

ram nos anos seguintes, em que se assistiu a uma recuperação gradual desde que aquele fenómeno ficou controlado, particularmente a partir de 2014.

Para enquadrar melhor o impacto da pirataria somali no comércio marítimo de energia, importa referir que segundo um relatório de 2017 da *U.S. Energy Information Administration* (EIA, 2017, p. 1), cerca de 61% da produção mundial de petróleo e produtos derivados foram transportados, em 2015, por via marítima e que o Estreito de Bab el-Mandeb era considerado um dos quatro *chokepoints*²³ chave para o transporte marítimo daqueles produtos. Por outro lado, os mercados internacionais de energia dependiam de rotas de transporte fiáveis, pelo que qualquer bloqueio de um *chokepoint*, mesmo que temporariamente, poderia levar à escassez destes produtos nos mercados, com os subsequentes aumentos substanciais nos custos totais dos produtos em causa. Salientou ainda aquela agência que tais pontos de estrangulamento marítimos deixavam os petroleiros extremamente vulneráveis a uma plêiade de ameaças, entre as quais os ataques de grupos de piratas. O Estreito de Bab el-Mandeb não fugia, naturalmente, à regra (EIA, 2017).

Nos anos de 2009 a 2011, algumas companhias de navegação passaram mesmo a usar a rota do Cabo da Boa Esperança em vez do Canal do Suez, ainda que isso implicasse adicionar cerca de 10 dias aos trânsitos e com isso aumentar os custos de combustível, entre 800.000 e 2,7 milhões de dólares norte-americanos, dependendo do deslocamento dos navios (UNSC, 2011).

Ainda em resultado do fenómeno da pirataria somali, os prémios de seguros quadruplicaram para os navios mercantes em transito por aquela região, que foi mesmo classificada pelo setor como “zona de guerra” (UNSC, 2011).

De acordo com dados da Organização Marítima Internacional (IMO), conhecidos nas comemorações do Dia Mundial do Mar, em setembro de 2011, a pirataria somali tinha um custo anual para a economia mundial estimado entre sete e 12 biliões de dólares norte-americanos (UN News, 2011). Peter Chalk (2009, p. 4), considerou que só em 2009 o custo total anual da pirataria para a indústria marítima poderia ter variado entre um e 16 biliões de dólares norte-americanos. Estes valores foram igualmente corroborados pelo *International Maritime Bureau* (IMB). No entanto, Chalk enfatizou que o número real poderia até ser francamente mais elevado, sobretudo se fossem tidas em conta as despesas com a implementação dos esforços de mitigação do fenómeno (não consideradas naqueles valores).

Impacto da pirataria na segurança humana

Mas o impacto porventura mais significativo registou-se ao nível da segurança humana. A Figura 5 mostra o número de tripulantes mantidos reféns por grupos de piratas somalis entre 2007 e 2009.

²³ Os restantes três eram, segundo Cunningham (2018), o Estreito de Ormuz, o Estreito de Malaca e o Canal do Suez (incluindo o *SUMED Pipeline*).

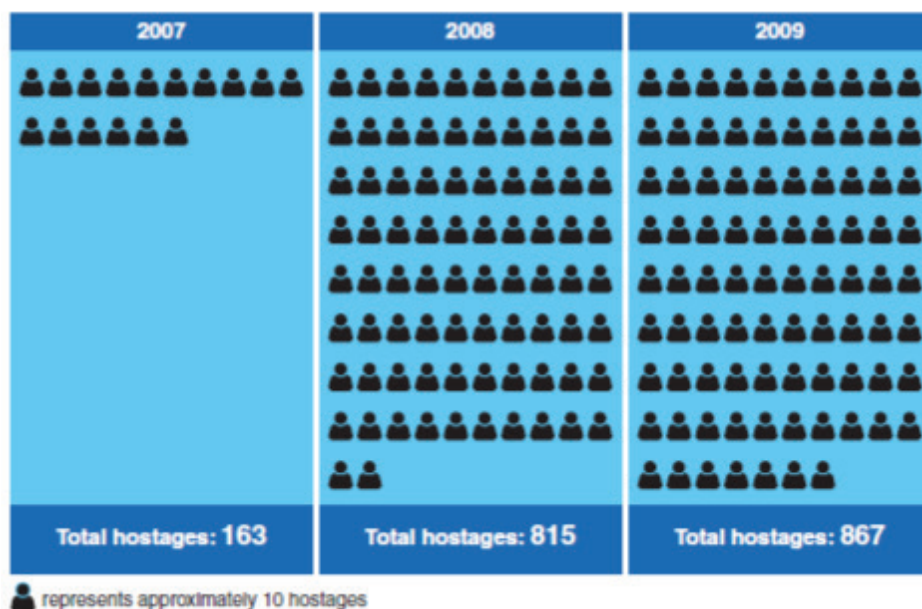


Figura 5 - Tripulantes de navios mercantes em cativeiro entre 2007 e 2009

Fonte: (GAO, 2010)

De acordo com o relatório de Lang antes referido e apresentado ao UNSC (2011), entre 12 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2010, os grupos piratas mantiveram reféns cerca de 1900 pessoas e 105 navios sequestrados, sendo que o período médio de detenção se cifrou, naquele período, em 120 dias. Algumas vítimas, que eram usualmente usadas como escravos pelos piratas e, simultaneamente, escudos humanos para prevenir tentativas de resgate por forças especiais dos Estados envolvidos no combate à pirataria, depois de libertadas ficaram de tal forma traumatizadas que preferiam não testemunhar sobre a tortura psicológica e execuções simuladas que tinham sofrido durante o período do seu cativeiro (UNSC, 2011). Segundo ainda o Secretário-Geral da IMO, Efthimios Mitropoulos, e somente no ano de 2010, 4.185 marítimos tinham sido atacados por piratas usando armas de fogo – incluindo granadas lançadas por foguete –, 1.090 haviam sido feitos reféns e 516 tinham sido usados como escudos humanos. Concluiu Mitropoulos afirmando que pelo menos 488 tripulantes, naquele período, tinham sido identificados como tendo sofrido abusos físicos ou psicológicos significativos (UN News, 2011).

Por outro lado, os ataques de piratas a navios do WFP que transportavam ajuda humanitária às populações da Somália (que dela estavam fortemente necessitadas), teve impacto direto no seu modo de vida, privando-as de bens de primeira necessidade, pelo que afetou, de igual modo, a sua segurança (humana).

Outros efeitos da pirataria somali

Finalmente, importa referir que a vasta região onde os efeitos negativos da pirataria mais se fizeram sentir, testemunhou ainda um aumento gradual de atividades ilegais relacionadas com aquele fenómeno, em particular a lavagem de dinheiro, a desestabilização do setor imobiliário e os tráficos de armas e de migrantes. Alguns Estados, como o Quênia, as Seychelles ou a Tanzânia, mostraram receio de que grupos piratas da Somália Central pudessem instalar bases logísticas nos seus territórios e que até mesmo alguns elementos das suas populações fossem suscetíveis a enveredarem por caminhos alternativos no quadro da pirataria (UNSC, 2011).

Conclusões

Este artigo procurou analisar o impacto da pirataria na segurança marítima da região do Corno de África nos primeiros anos do presente século. Emergiram dois conceitos estruturantes, a pirataria e a segurança marítima, e que estão profundamente interrelacionados: não há segurança marítima efetiva num determinado espaço marítimo se aí existir uma ameaça de pirataria credível. E foi isso exatamente o que aconteceu na região do Corno de África no início do século XXI: a pirataria marítima assumiu uma preponderância tal que colocou em causa a segurança marítima naqueles relevantes espaços.

Foram identificados os motivos que estiveram na origem do ressurgimento do fenómeno e do seu posterior crescimento: o clima de conflito interno permanente entre as diferentes partes desavindas, que se arrastava desde a queda de Siad Barre – em 1991 – e que incluía os vários clãs e subclãs existentes, os diferentes grupos islâmicos e até a Etiópia, que teve forças militares estacionadas no território somali; a falta de um poder central forte e de adequadas burocracias de segurança que exercessem a autoridade do Estado no mar; as enormes dificuldades económicas e financeiras das populações; e a delapidação reiterada de recursos marinhos. Estes foram, em conjunto, os fatores que potenciaram a eclosão e o crescimento do fenómeno, que entre 2008 e 2012 atingiu números absolutamente inimagináveis.

O estudo listou as principais organizações de piratas existentes na Somália, onde se encontravam geograficamente os seus santuários (que se espalhavam praticamente por toda a costa somali, com exceção da província da Somalilândia que foi sempre capaz de impedir que o fenómeno alastrasse para a sua região), como eram constituídos os grupos de ataque, que tipo de apoio (interno e externo) tinham e de que forma atuavam.

O estudo mostrou, finalmente, o forte impacto da pirataria em diferentes setores: na pesca e no turismo da região (que foram muito afetados); no comér-

cio marítimo local e regional que teve que suportar uma significativa redução da importação de mercadorias e o aumento significativo de bens e serviços; no comércio marítimo internacional, cuja insegurança marítima generalizada levou, por um lado, a um aumento substancial dos seguros dos navios e das cargas transportadas, e, por outro, a que muitos operadores tivessem optado por rotas alternativas, com trânsitos mais elevados e custo dos fretes significativamente superiores; nas tripulações dos navios civis que sentiram de forma muito vincada essa insegurança, em particular nos anos 2008 a 2010, em que um impressionante número de marítimos foi mantido em cativeiro por diferentes grupos de piratas e muitos mais tiveram que lidar com diversos ataques com armas de fogo utilizadas pelos perpetradores; e no aumento significativo de atividades ilegais no mar relacionadas com a pirataria, como tráfico diversos, incluindo de armas e de pessoas.

Podemos, pois, afirmar que a pirataria marítima com origem na Somália, nos primeiros anos do século XXI, pôs em causa a liberdade de navegação na região do Corno de África, o comércio marítimo internacional, a segurança de tripulantes de navios civis em trânsito (ou em operação) naquelas águas e a disponibilização de alimentação de emergência às populações somalis dela absolutamente necessitadas, tendo, desse modo, influenciado decisivamente a segurança marítima em todo o Oceano Índico Ocidental.

Bibliografia

- ADB. (2010). *African Development Report 2010*. New York: OXFORD UNIVERSITY PRESS. Obtido em 30 de abril de 2020, de <https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African%20Development%20Report%202010.pdf>
- AR. (1997). Resolução da Assembleia da República nº 60-B/97. *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Lisboa, Portugal: Diário da República nº 238/1997, Série I-A, de 14 de outubro.
- BBC. (2008). *Somali pirates living the high life*. Obtido em 25 de abril de 2020, de BBC News: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7650415.stm>
- BBC. (2009). *Somali pirates 'free arms ship'*. Obtido em 25 de abril de 2020, de BBC News: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/7871510.stm>
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy* 53, pp. 159-164. Obtido em 2 de novembro de 2019, de www.elsevier.com/locate/marpol
- Chalk, P. (2009). *Maritime Piracy. Reasons, Dangers and Solutions*. Arlington: RAND Corporation.
- Coffen-Smout, S. (s.d.). *Pirates, Warlords and Rogue Fishing Vessels in Somalia's Unruly Seas*. Obtido de <http://www.chebucto.ns.ca/~ar120/somalia.html>

- CRS. (2011). *Piracy off the Horn of Africa - Report for Congress*. US Congress. Washington: Congressional Research Service.
- Cunningham, N. (2018). *The 4 Key Chokepoints For Oil*. Obtido em 10 de Maio de 2021, de <https://oilprice.com/Energy/Energy-General/The-4-Key-Chokepoints-For-Oil.html>
- EIA. (2017). *World Oil Transit Chokepoints*. Washington: The U.S. Energy Information Administration.
- EU. (2018). *Critical Maritime Routes*. Obtido em 5 de Junho de 2021, de <https://criticalmaritimeroutes.eu/mission/>
- Feldt, L., Roell, P., & Thiele, R. (abril de 2013). Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, pp. 1-25.
- GAO. (2010). *Maritime security. Actions Needed to Assess and Update Plan and Enhance Collaboration among Partners Involved in Countering Piracy off the Horn of Africa*. Washington: United States Government Accountability Office.
- Gilpin, R. (2009). *Counting the Costs of Somali Piracy*. Obtido em 24 de abril de 2020, de United States Institute of Peace: <https://www.usip.org/publications/2009/07/counting-costs-somali-piracy>
- Global Security. (2017). *Pirates*. Obtido em 27 de abril de 2020, de Global Security. org: <https://www.globalsecurity.org/military/world/para/pirates.htm>
- ICC IMB. (2009). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2008*. London: ICC International Maritime Bureau.
- ICC IMB. (2010). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2009*. London: ICC International Maritime Bureau.
- IEGPSC. (2008). *Piracy off the Somali Coast*. International Expert Group on Piracy off the Somali Coast. Nairobi: Workshop commissioned by the Special Representative of the Secretary General of the UN to Somalia. Obtido de <http://www.somalilandlaw.com/SomaliaPiracyIntlExpertsreportconsolidated1.pdf>
- Knops, R. (2012). *The Challenge of Piracy: International Response and NATO's Role*. Brussels: NATO Parliamentary Assembly.
- Konstam, A. (2010). *The World Atlas of PIRATES*. Guilford, Connecticut: The Lyons Press.
- Kraska, J. (2011). *Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*. Santa Barbara, California: Praeger.
- Lehr, P., & Lehmann, H. (2007). Somalia – Pirates' New Paradise. Em P. Lehr, *Violence at sea : piracy in the age of global terrorism* (pp. 1-22). New York: Routledge.
- Lennox, P. (2008). Contemporary Piracy off the Horn of Africa. *Canadian Defence & Foreign Affairs Institute*. Calgary, Canada.
- Lucas, E. R. (2013). Somalia's "Pirate cycle": The Three Phases of Somali Piracy. *Journal of Strategic Security, volume 6, Nº 1, article 8*, pp. 55-63.
- Michel, J. A. (13 de julho de 2010). *President Michel's Speech at the opening of*

- the International Symposium on Piracy*. Obtido em 1 de maio de 2020, de State House - Office of The President of The Republic of Seychelles: <http://www.statehouse.gov.sc/speeches/2229/president-michels-speech-at-the-opening-of-the-international-symposium-on-piracy>
- NRP Corte-Real. (2009). *Relatório de Missão da participação na Operação Allied Protector*. Alfeite.
- Popescu, A. C. (20 de novembro de 2016). Control of Key Maritime Straits - China's Global Strategic Objective. *Supplement Geostrategic Pulse, issue n° 225*, pp. 3-22.
- Stratfor. (2016). *A New Waves of Maritime Threats*. Obtido em 18 de outubro de 2018, de Stratfor worldview: <https://worldview.stratfor.com/article/new-wave-maritime-threats>
- UN News. (29 de setembro de 2011). *Global perspective, human stories*. Obtido de On World Maritime Day, UN warns of high costs of piracy: <https://news.un.org/en/story/2011/09/389842-world-maritime-day-un-warns-high-costs-piracy>
- UNODC. (2010). *The Globalizations of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment*. Vienna: United Nations Office on Drugs and Crime.
- UNSC. (2008). *Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1811 (2008)*. Washington: Security Council Committee. Obtido em 28 de abril de 2020, de <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S2008%20769.pdf>
- UNSC. (2010). *Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1853 (2008)*. Washington: Security Council Committee. Obtido em 29 de abril de 2020, de <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%202010%2091.pdf>
- UNSC. (2011). *Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (S/2001/30)*. New York: United Nations. Obtido em 29 de abril de 2020, de <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%202011%2030.pdf>
- UNSG. (2008). *Oceans and the law of the sea : report of the Secretary-General*. United Nations. Washington: UN General Assembly. Obtido em 12 de maio de 2020, de <https://www.refworld.org/docid/48da24e72.html>