



2004/11/17

A PIRATARIA

Alexandre Reis Rodrigues

Já tinha tido ocasião, em anterior situação, de chamar a atenção para as crescentes ameaças à segurança marítima. [1] O assunto, que continua na ordem do dia, foi agora trazido às páginas da revista Foreign Affairs por dois especialistas nesta área. [2] Pareceu-me por isso útil relembrar esta questão aproveitando alguns dados mais actualizados, facultados no âmbito do referido artigo da Foreign Affairs.

Quase toda a gente pensa que a pirataria é um fenómeno do passado, hoje já totalmente extinto. Assim é nas proximidades das nossas costas mas não em muitas outras zonas sensíveis do Mundo, onde se manifesta como uma das mais preocupantes ameaças à segurança no mar, um verdadeiro flagelo à navegação mercante, tendo triplicado o número de ataques na última década. O assunto assume hoje uma importância mais acrescida devido aos indícios da sua ligação com o terrorismo internacional o que leva a situar todo o problema não apenas na área da procura criminosa do lucro mas também no das ligações a agendas políticas e inclinações ideológicas de organizações terroristas.

É conhecido que nem todos os ataques de piratas são comunicados às apropriadas agências mas mesmo assim em 2003 foram comunicados 445, causando a morte ou desaparecimento de 92 marinheiros e originando prejuízos de cerca de 16 mil milhões de dólares devido a perdas de navios, de cargas e elevação dos prémios de seguros. O total de ataques acima referido incluiu 19 desvios de navios e 311 abordagens.

Alguns serviços de informações revelaram haver indícios de que alguns dos navios assaltados por piratas são, de seguida, sujeitos a alterações na sua configuração externa (estruturas, pintura, etc.) e recebem novos nomes e documentação para serem utilizados por organizações terroristas, nomeadamente a al-Qaeda e outras redes associadas. Constituem aquilo a que alguém já chamou a “frota do terror”.

Um dos primeiros receios que esta situação suscita é a possibilidade de estes navios virem a ser utilizados para afectar a navegabilidade em rotas de navegação, particularmente aquelas por onde transitam matérias-primas e produtos vitais para a economia mundial, interrompendo o fluxo de tráfego comercial marítimo. Esta eventualidade foi aliás referida por Bin Laden, na sequência do ataque ao petroleiro Limburg, quando anunciou o objectivo de atacar as linhas de abastecimento mundiais até que a opressão e agressão acabem [3].

Com o crescendo de medidas de segurança que desde o 11 de Setembro têm sido tomadas na área da actividade aérea comercial era de esperar que o foco das ameaças terroristas pudesse ser transferido para a navegação marítima, onde se torna muito mais difícil assegurar um nível idêntico de protecção e onde os efeitos de atentados podem ser extremamente nefastos para a economia, para o ambiente e para a segurança. Bloqueios de rotas de navegação e de aproximações a portos por afundamento voluntário de navios e desastres ambientais por derramamento provocado de hidrocarbonetos são as duas possibilidades mais frequentemente referidas. Se a estas eventualidades estiver associado o transporte de explosivos ou cargas perigosas a complexidade da situação agravar-se-á exponencialmente.

Não sendo possível garantir protecção da navegação em todas as circunstâncias, a sua segurança terá que se basear em medidas internas que dêem aos navios alguma capacidade de defesa contra assaltos de piratas. Uma das medidas possíveis, atractiva por não implicar o recurso a pessoal armado a bordo dos navios mercantes, será a instalação de uma espécie de rede de alta voltagem mas esta medida não é possível em petroleiros, um dos principais alvos dos terroristas. Entre os 4000 petroleiros que circulam no mundo, transportando cerca de 60% do petróleo, apenas os israelitas e russos dispõem de protecção própria. A existência de meios próprios de defesa não resolve, porém, a eventualidade de tentativas de abaloamento suicidas, outra possibilidade com que os peritos se têm mostrado também muito

preocupados.

Como era de calcular, as zonas mais perigosas são pontos focais de passagem obrigatória da navegação, com reduzidas possibilidades de manobra. Estão nessas circunstâncias o Estreito de Malaca, por onde passa um quarto do comércio mundial e onde ocorreram 42% dos ataques de pirataria em 2003, o Estreito de Ormuz, que na sua zona mais estreita tem apenas 1,5 milhas de largura e por onde passam, por dia, cerca de 15 milhões de barris de petróleo, o Estreito de Bab el Mandeb, também com 1,5 milhas de largura e um tráfego de 3,3 milhões de barris por dia, e, finalmente, o Bósforo, com menos de uma milha de largura e um trânsito de 50000 navios por ano, dos quais dez por cento são petroleiros. Por défice das capacidades das marinhas de guerra nestas áreas, as possibilidades de policiamento têm sido muito limitadas; o artigo em questão refere a título de exemplo que apenas 30% dos 117 navios de guerra indonésios têm presentemente condições de serem utilizados.

Os actos de pirataria não têm estado, porém, confinados a estas áreas; aliás, a tendência será sempre procurarem as de maior vulnerabilidade e por isso se torna indispensável um esforço global da comunidade internacional através das apropriadas organizações, designadamente a International Maritime Organization . Uma das últimas medidas aprovadas por esta organização, [4] visando pôr alguma disciplina no registo da navegação mercante, estabelece que um estado que não garanta a legalidade de um qualquer dos navios com a sua bandeira, terá todos os seus navios numa lista negra que os proíbe de entrarem nas águas territoriais de outro estado. Estamos, porém, ainda longe de ter uma situação de segurança minimamente satisfatória.

[1] Ver artigo “Segurança no mar”, de 19 de Setembro de 2003.

[2] Foreign Affairs; Nov/Dec 2004. Gal Luft, director executivo do Institute for the Analysis of Global Security e Anne Korin, director do departamento de Política e Planeamento Estratégico do mesmo instituto.

[3] “By God, the youths of God are preparing for you things that would fill your hearts with terror and target your economic lifeline until you stop your oppression and aggression” .

[4] “Measures to Prevent the Registration of Phantom Ships”.