



2003/06/17

AS AMEAÇAS AO TRÁFEGO MARÍTIMO¹

Alexandre Reis Rodrigues

O actual ambiente de segurança mundial depara-se com duas ameaças principais: o terrorismo internacional e a proliferação de armamento de destruição maciça. Em ambas existe a possibilidade de o tráfego marítimo ter um papel importante. Quer como alvo de acções terroristas, quer como via para a sua realização ou para o comércio ilegal de armamento proibido. Crescem, por isso, os alertas para a necessidade de um maior esforço de controlo desse tráfego. Na última década, os ataques à navegação mercante nas proximidades de costas triplicaram. Uma das zonas que se tornou mais perigosa é a das águas indonésias, devido à incapacidade da marinha indonésia, por falta de meios, em exercer uma eficaz acção policial de fiscalização. Só nos primeiros três meses deste ano registaram-se aí 21 incidentes. Mas, no geral, todo o sueste asiático é uma área muito problemática. Cerca de metade da totalidade dos incidentes registados ocorre nesta zona do globo. Um dos pontos focais é precisamente o estreito de Malaca, por onde passa cerca de metade do comércio marítimo mundial e 2/3 do comércio de petróleo e gás liquefeito. Em Fevereiro deste ano, um grupo de dez piratas tomou controlo de um navio com produtos químicos, prendendo a respectiva guarnição. É por demais evidente o risco e as implicações deste tipo de acções. Mas os problemas não se restringem a esta zona. Recentemente, houve também o ataque a um petroleiro francês na costa do Iémen e as suspeitas de preparativos para ataques a navios de guerra americanos na passagem pelo Estreito de Gibraltar, que poderão ter sido abortados pelos serviços secretos de Marrocos. A eventual repetição destes incidentes põe um sério problema de segurança e de ameaça à economia mundial. Ainda não estamos, com certeza, numa situação exigindo a implementação do sistema de controlo e protecção da navegação mercante, que a NATO tem previsto para situações de grave ameaça. Mas já estão a ser tomadas medidas pontuais. Por exemplo, no Mediterrâneo, onde a NATO tem empregue as suas forças navais permanentes nesse âmbito, quer na parte oriental como na zona do estreito. O Japão, e, possivelmente, depois também a China, estão já a considerar a escolta da sua navegação mercante com cargas vitais nas zonas mais perigosas. Esta necessidade de controlo põe-se também no campo das medidas de combate à proliferação de armamento proibido, particularmente o de destruição maciça, para interceptação da carga antes da chegada ao destino. O problema é arranjar formas de controlo sem pôr em causa o direito internacional de navegação livre no alto mar. Por isso, os EUA estão a procurar desenvolver acordos de cooperação com outros países para permitir a abordagem de navios suspeitos nas respectivas águas de jurisdição nacional. A Austrália, o Japão e oito países europeus, cuja identidade não se conhece, terão já aderido a esses acordos. Um dos principais visados é a Coreia do Norte. A questão do controlo e verificação da carga dos contentores é outro assunto essencial. A resposta encontrada pelos EUA para este problema tem passado pela colocação de inspectores alfandegários nos principais portos de origem de cargas para os EUA, mediante acordos bilaterais com os respectivos governos. O programa Container Security Initiative começou por abranger 20 portos mas está em desenvolvimento para outros tantos, envolvendo um total de cerca de trezentos inspectores com apropriado equipamento de detecção. Trata-se, em geral, de uma área a que Portugal precisa de estar especialmente atento. Se aumentarem as percepções de um crescendo de ameaça na zona do Estreito de Gibraltar, teremos, com certeza, de estar presentes.¹ Com base em artigos publicados pelo International Herald Tribune, Junho de 2003, por John Brandom e Davis E. Sanger.