



FOTO: Adventures In Mapping / www.adventuresinmapping.com

OS DESAFIOS NO COMBATE A AMEAÇAS DE ATAQUES ARMADOS A EMBARCAÇÕES

Capitão de Corveta **GLAUCO FIGUEIREDO**

Enc. da Divisão de Gestão do Conhecimento - CAAML
Aperfeiçoado em Submarinos

GLOBALIZAÇÃO & SEGURANÇA MARÍTIMA

A globalização é um processo de expansão econômica, política e cultural a nível mundial que se iniciou a partir do século XV com as Grandes Navegações e o consequente incremento das trocas comerciais. A Terceira Revolução Industrial acelerou esse processo por meio da evolução das tecnologias de transporte e comunicação, que contribuíram para a otimização das trocas comerciais entre países de todo o globo.

Cada vez mais, os Estados investem na busca de benefícios ligados ao comércio marítimo internacional, que representa, atualmente, cerca de dois terços do comércio mundial.

Entretanto, a crescente disparidade econômica entre algumas regiões, proporcionou o surgimento de atores não-estatais que desafiam essa ordem econômica emergente, por meio de atividades ilícitas e violência. Os acontecimentos das últimas décadas demonstram que o comércio marítimo internacional apresenta vulnerabilidades em relação a algumas dessas atividades, como: pirataria, terrorismo, contrabando de armas, tráfico de drogas, tráfico humano, pesca ilegal e poluição.

Este artigo se propõe a abordar, dentre essas ameaças, as que se configuram por ataques armados a embarcação: a pirataria e o terrorismo..

PIRATARIA NO MAR

As atividades de pirataria no mar existem desde os primórdios da navegação e foram largamente documentadas. Aparentemente inativa nas últimas décadas, a ameaça da pirataria retornou aos mares. Embarcações armadas voltaram a interferir no transporte marítimo entre as nações, levando a

comunidade internacional a pressionar os Estados em busca de soluções.

O *International Maritime Bureau* (IMB) da Câmara Mundial do Comércio (ICC), que monitora a pirataria na costa da Somália desde 1992, registrou um aumento significativo dessas atividades a partir do ano 2000, chegando a registrar 220 ataques em 2010, dos quais 49 foram considerados bem sucedidos (para os piratas). O relatório *Oceans Beyond Piracy* estimou que a pirataria na Somália causou, em 2011, um prejuízo de 6,6 bilhões de dólares. Já em 2018, o relatório estimou que esse custo encontrava-se na ordem de 1,5 bilhão de dólares.

LOCALIZAÇÃO

A retomada das ações de piratas foram percebidas, principalmente, no sudeste asiático, na costa da Somália, no Golfo da Guiné, e no Mar do Caribe. Mais recentemente, duas regiões de elevada importância geopolítica atraíram a atenção internacional como os principais pontos da pirataria mundial: o estreito de Malaca e Golfo de Áden (*GOA*).

ESTREITO DE MALACA

O estreito de Malaca é um espaço marítimo vital que liga os oceanos Índico e Pacífico, por onde passam cerca de 50 mil embarcações por ano e um quarto dos bens comercializados e do petróleo mundial.

Entre 2008 e 2009, ocorreram apenas 4 incidentes de pirataria no estreito de Malaca, em nítido contraste com os 38 ataques registrados em 2004. Essa redução foi consequência da intensa pressão internacional sofrida pelos Estados litorâneos dessa região (Indonésia, Malásia e Singapura) para que garantissem a segurança do tráfego comercial, a fim de proporcionar redução dos custos das empresas de navegação junto às seguradoras. Como resposta, esses Estados instituíram uma série de medidas contra a pirataria, incluindo o incremento da vigilância por meio de patrulhas marítimas coordenadas, compartilhamento de informações, além de discussões intergovernamentais sobre segurança marítima. É amplamente reconhecido que essas iniciativas foram fundamentais para o declínio da pirataria no estreito de Malaca.

GOLFO DE ÁDEN

O Golfo de Áden liga o Oceano Índico ao Mar Mediterrâneo através do estreito *Bab-el-Mandeb*, Mar Vermelho e Canal de Suez, por onde passam 30% do petróleo e mais de 10% dos bens comercializados no mundo. A pirataria no *GOA* ocorre principalmente na costa da Somália, região intensamente explorada por navios estrangeiros que realizam diversas atividades irregulares devido à falta de governança marítima, como a pesca ilegal e o despejo de materiais radioativos como o urânio, chumbo, mercúrio e resíduos químicos industriais. Essas atividades ilegais resultaram em impactos

econômicos sentidos pela comunidade pesqueira local, que passou a pegar em armas contra essas embarcações estrangeiras. Com o passar do tempo e face às vulnerabilidades econômicas dessa comunidade, alguns grupos passaram a utilizar o armamento também para atacar alvos não relacionados à pesca, como navios mercantes, dando início ao surto de pirataria ocorrido na região..

GOLFO DA GUINÉ

Apesar da comunidade internacional ter sido mais influenciada na última década pela presença de piratas no estreito de Malaca e na costa da Somália, o Golfo da Guiné, localizado ao sul da Nigéria, Benin, Togo e Gana, na África Ocidental, tem sido palco de recorrentes ataques a produtos petrolíferos das refinarias da Nigéria, trazendo preocupação para as empresas marítimas que operam na região.

Atualmente, as estatísticas indicam que o surto de pirataria ocorrido na Somália entre 2008 e 2012 foi aparentemente controlado, ao passo que os eventos no Golfo da Guiné aumentaram a partir de 2010. Recentemente, os números absolutos de eventos relacionados à pirataria nessa região atingiram um patamar próximo ao sudeste asiático, mesmo possuindo uma atividade marítima bastante inferior.

Os impactos econômicos da pirataria nessa região têm prejudicado Nigéria e Angola, que são os dois principais produtores de petróleo na África, gerando prejuízos de milhões de dólares à economia mundial. Segundo o *Oceans Beyond Piracy*, esse custo sofreu um aumento de 100 milhões de dólares entre 2015 e 2017, quando alcançou a marca de 818 milhões.

MAR DO CARIBE

No mar do Caribe, a pirataria teve seu auge no final do século XVII e no início do século XVIII, quando bucaneiros e corsários representavam uma grande ameaça às embarcações, cujas rotas passavam pela região. Como resposta, a pirataria nessa região foi duramente combatida e diminuiu consideravelmente, porém, ainda ocorrem eventos isolados. Atualmente, a maioria dos incidentes se dá na costa da Venezuela, ou em torno dos países insulares a leste, como Trinidad e Tobago, Barbados e Granada.

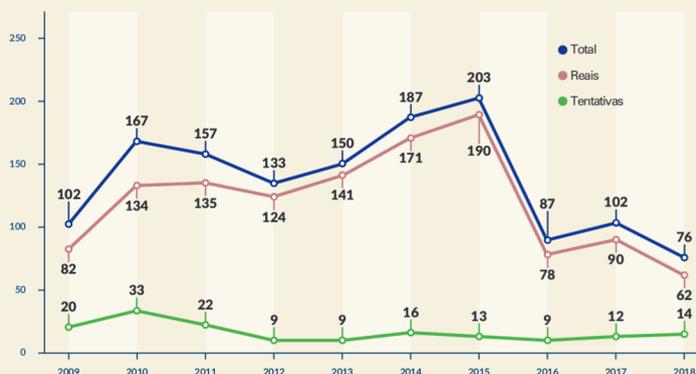
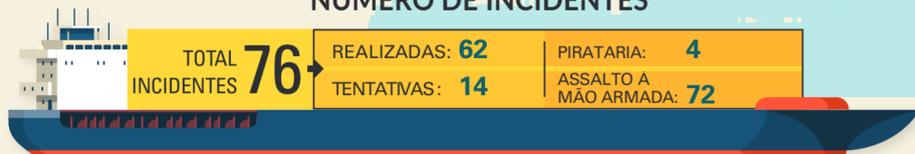
ATAQUES TERRORISTAS NO MAR

Sabe-se que alguns grupos terroristas desenvolveram a capacidade de fazer uso do mar para a realização de ataques a embarcações. A natureza não convencional das ferramentas e táticas empregadas por esses grupos sobrecarrega as forças de segurança envolvidas. Utilizando modernas tecnologias de navegação e táticas inovadoras, esses grupos já atacaram com sucesso uma série de alvos, desde plataformas pouco seguras, como petroleiros e balsas, até navios de guerra, infraestrutura portuária e terminais de petróleo fortemente defendidos. Al-

PIRATARIA E ASSALTOS A MÃO ARMADA CONTRA NAVIOS NA ÁSIA 2018

ReCAP
Information Sharing Centre

NÚMERO DE INCIDENTES



25%
comparado
com 2017

REDUÇÃO
número total de
incidentes e ataques
reais nos últimos
10 anos
(2009-2018)

guns desses ataques chamaram a atenção da comunidade internacional, tais como:

- 1985: guerrilheiros palestinos sequestraram o cruzeiro italiano *Achille Lauro* e exigiram a libertação de um grupo de palestinos detidos em prisões israelenses. Durante o sequestro, um cidadão dos EUA foi morto a bordo.

- 2000: após uma tentativa mal sucedida de ataque ao *USS Sullivans*, dois homens-bombas suicidas da *Al-Qaeda* atingiram o *USS Cole* com uma embarcação carregada de explosivos. Neste ataque, 17 membros da tripulação morreram e 39 ficaram feridos.

- 2002: o superpetroleiro francês *MV Limburg* foi atacado, no litoral do Iêmen, por uma embarcação da *Al-Qaeda* que estava carregada com explosivos. Cerca de 90 mil barris de petróleo foram lançados ao mar após a explosão. Logo após o incidente, foi observado o aumento no preço do petróleo e do seguro para os navios com destino ao Iêmen.

- 2004: o grupo terrorista *Abu Sayyaf*, baseado nas Filipinas, realizou um ataque contra a embarcação *Superferry 14*, matando 116 pessoas.

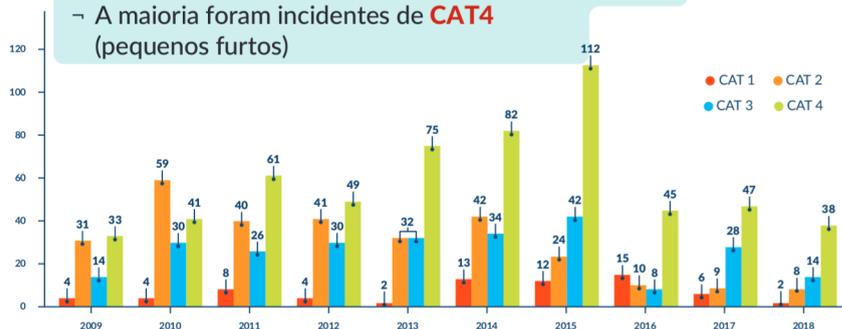
- 2006: durante a crise entre Israel e Líbano de 2006, o navio *INS Hanit* da Marinha Israelense foi atingido por um míssil superfície-superfície C-802 (projetado pela China). O ataque foi atribuído ao *Hezbollah* e impôs quatro baixas na tripulação do navio.

Atualmente, duas regiões têm despertado preocupação frente a que se refere à possibilidade de ataques terroristas ao tráfego marítimo: o litoral do Iêmen e o Golfo Árábico, notadamente nas proximidades do estreito de Hormuz.

A navegação próxima ao litoral iemenita, há décadas, traz preocupação às embarcações em virtude da agressiva atuação da *Al-Qaeda* naquela região, como observado nos ataques ao *USS Cole* e *MV Limburg*. Mais recentemente, a guerra civil que assola o Iêmen, desde 2015, contribuiu para elevar, ainda mais, a insegurança nas proximidades

NÍVEL DE SIGNIFICÂNCIA

- Incidentes **CAT1** e **CAT2** entre os mais baixos durante 2009-2018
- A maioria foram incidentes de **CAT4** (pequenos furtos)



ESTADO DOS NAVIOS



57 (75%) incidentes a bordo de navios
ATRACADOS/FUNDEADOS

19 (25%) incidentes a bordo de navios
NAVEGANDO

do estreito *Bab-el-Mandeb*. Em relação ao golfo arábico, a constante tensão entre os Estados Unidos e o Irã, reforçada pela agressiva retórica política de ambos os lados, acarreta preocupação em relação à segurança marítima na passagem pelo estreito de Hormuz.

COMBATE ÀS AMEAÇAS

Nesse contexto de ameaças ao tráfego marítimo, nos últimos anos, diversas nações passaram a estabelecer acordos multilaterais visando a otimizar o combate às múltiplas ameaças que comprometem a segurança marítima em escala global. Para tal, foi necessário desenvolver ferramentas políticas e militares de interação a nível internacional que permitissem o emprego de forças navais multinacionais em operações marítimas conjuntas, o que demanda a construção de um conjunto de redes diplomáticas, econômicas, militares, policiais, de inteligência e de opinião pública. O combate a essas ameaças é tão complexo que mesmo um Estado tão poderoso quanto os Estados Unidos já demonstrou a necessidade de apoio internacional.

Nesse contexto, diversas organizações multinacionais foram criadas e desenvolveram-se no sentido de produzir uma quantidade de informações, permitindo o surgimento de variadas redes de combate às atividades que comprometem a segurança marítima. Grande parte dos produtos desse esforço e de acesso ostensivo e contribui para a prevenção de ameaças a partir de um robusto banco de dados, abordando assuntos que variam dos mais simples, como previsões meteorológicas, até complexas análises de impactos psicossociais em comunidades vulneráveis, que possam gerar instabilidade em regiões de interesse do tráfego marítimo.

O Conselho de Segurança (CS) da ONU também se pronunciou sobre o tema em diversas oportunidades, normalmente utilizando o enfoque da segurança global. Como exemplo de sua atuação, pode-se citar a sua participação na questão da pirataria na costa da Somália. Em 2008, o CS emitiu um conjunto de resoluções chamando a atenção internacional para o aumento na incidência de ataques de piratas naquela região.

Como resposta a essas resoluções, diversos Estados estabeleceram uma série de acordos marítimos que possibilitaram a realização de operações conjuntas, exercícios multilaterais, compartilhamento de informações, treinamento e capacitação pessoal. Hoje, a *Combined Maritime*

Forces (CMF), baseada no Bahrein; a Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR), com sede em Djibuti; vários navios e aeronaves de diversos países como Austrália, China, Índia, Japão, Paquistão e República da Coreia realizam operações de patrulha na região entre o GOA e a Somália (conhecida como Chifre da África) e o Golfo Arábico, a fim de combater a pirataria e o terrorismo, provendo segurança marítima na região.

Ainda em relação ao Chifre da África, as ações de natureza militar foram complementadas por iniciativas com a finalidade de orientar a comunidade marítima. Uma dessas iniciativas, coordenada por cerca de trinta organizações, foi a elaboração do “Manual de boas práticas de gestão para dissuadir a pirataria e melhorar a segurança marítima no Mar Vermelho, no Golfo de Áden, no Oceano Índico e no Mar da Arábia”, que ficou conhecido como *Best Management Practices (BMP)*. Esse documento encontra-se na sua quinta edição e auxilia os navios no planejamento de viagens à região por meio de ferramentas que visam detectar, evitar, impedir, atrasar e reportar ataques. Dentre as medidas sugeridas, destaca-se a utilização do *Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)*, que é um corredor de trânsito estabelecido no GOA, onde forças navais concentram suas patrulhas de combate à pirataria.

Além disso, após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001 nos Estados Unidos, diversas iniciativas propostas pela Organização Marítima Internacional (IMO) foram criadas com o objetivo de tornar o comércio marítimo mais seguro, protegido e imune a perturbações, como o Código Internacional de Proteção de Navios e Instalações Portuárias (*ISPS Code*), que foi inserido como emenda à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS). Além dis-



FOTO: Pius Utomi Ekpei / AFP/Getty Images

so, questões de segurança marítima estão sendo amplamente discutidas em diversos fóruns multilaterais, incluindo a participação civil e militar, com o objetivo de reduzir a probabilidade de terrorismo envolvendo vetores marítimos.

O PAPEL DO BRASIL

Diante dos desafios apresentados, faz-se necessário que o Brasil mantenha-se atualizado, a fim de possibilitar a identificação e prevenção contra essas ameaças, principalmente em relação aos métodos de pirataria, dentro do contexto da segurança marítima no Atlântico Sul.

De acordo com o relatório anual do *IMB*, em 2018 foram registrados 201 ataques piratas no oceano Atlântico, número superior aos 180 ataques ocorridos em 2017. Nesta estatística, destaca-se o aumento percebido na região costeira entre a Costa do Marfim e a República Democrática do Congo, onde ocorreu a maioria dos ataques piratas bem sucedidos. Além disso, a agência ressaltou que os piratas estão operando cada vez mais longe da costa e atacando diversos tipos de navios, desde barcos de pesca até grandes cargueiros.

Os 17 países da região tentam há anos combater esta ameaça por meio do reforço dos métodos de intervenção e da cooperação, com o apoio dos Estados Unidos e da França, que coordenam a realização dos exercícios multinacionais *Obangame* e *Grand African NEMO*, respectivamente.

Além dos eventos em curso na África, a condição social vulnerável que atinge algumas nações da América do Sul pode proporcionar o ambiente favorável ao desenvolvimento de atividades que afetem à segurança marítima naquele continente, o que acarretaria impactos econômicos e sociais indesejáveis para o Brasil.

A Marinha do Brasil (MB) tem participado de operações multinacionais e contribuído para diversos fóruns de debate com foco na segurança marítima, com destaque para os seguintes eventos:

- **Força-Tarefa Marítima da Missão de Paz da ONU, no Líbano (FTM-UNIFIL):**

Desde 2011, a MB comanda esse componente, onde opera com cerca de 200 militares embarcados no Navio Capitânia, com a tarefa de impedir a entrada de armas ilegais e contrabandos naquele país, além de contribuir para o treinamento da Marinha Libanesa, de modo que a mesma possa, posteriormente, conduzir suas atribuições de forma autônoma.

- **Combined Maritime Forces (CMF):**

O Brasil iniciou sua participação como observador de segurança em 2015 e tornou-se, em 2018, o 33º país-membro dessa coalizão multinacional, sediada no Bahrein, que é considerada uma “força-tarefa marítima global”. A CMF faz parte do Comando Central dos



FOTO: Commander, U.S. Naval Forces Europe-Africa/U.S. 6th Fleet

Estados Unidos (*U.S. CENTCOM*) e opera em conjunto com a 5ª frota da marinha estadunidense, com o propósito de prover segurança ao tráfego marítimo, por meio da realização de operações de combate à pirataria e antiterrorismo na região do Chifre da África, Golfo Árabe e Oceano Índico. A MB possui representantes no Comando da CMF e na Força-Tarefa Combinada 151, que trata das operações de combate à pirataria.

• *Obangame Express:*

Desde 2010 a Marinha do Brasil participa desse exercício multinacional, realizado na costa da África e conduzido pela *U.S. Naval Forces Africa*, pertencente ao Comando Africano dos Estados Unidos (*U.S. AFRI-COM*). Esse exercício tem o propósito de aumentar a segurança marítima no Golfo da Guiné e proporcionar a interoperabilidade entre marinhas e agências africanas, europeias e americanas, totalizando cerca de 30 países. Em 2017, a MB tornou-se a primeira representante, além dos EUA, a desempenhar a função de *Exercise Control Group Command*, liderando as atividades conduzidas em uma das sete áreas marítimas do exercício, que engloba a República Democrática do Congo, a República do Congo e a Angola.

CONCLUSÃO

O mundo globalizado iniciou o século XXI com o surgimento de violentos atores não-estatais que apresentam vários desafios e ameaças sérias ao empreendimento marítimo, por meio da utilização de métodos impactantes de enfrentamento às forças marítimas.

As Marinhas e outras agências ligadas à segurança marítima convivem com pressões da comunidade marítima internacional para responder a esse inimigo, que é operacionalmente ágil e está constantemente envolvido no desenvolvimento de estratégias, ferramentas e táticas inovadoras para expandir seu alcance e letalidade.

Para se adequar a essa realidade, a presença da Marinha do Brasil nas operações supracitadas e nos diversos fóruns relacionados à segurança marítima tem contribuído para a obtenção dos conhecimentos necessários com o objetivo de aperfeiçoar suas capacidades de combater eventuais ameaças e zelar pela segurança das rotas marítimas de interesse no Atlântico Sul.

Referências:

ATAQUES de pirataria marítima duplicaram no Oceano Atlântico em 2018. *Portos e navios*, jan. 2019. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/navegacao-e-marinha/ataques-de-pirataria-maritima-duplicaram-no-oceano-atlantico-em-2018>>. Acesso em: 18 ago. 2019.

CHALK, P. *The maritime dimension of International Security: terrorism, piracy, and challenges for the United States*. Santa Monica, CA: RAND Corporation, 2008. 81 p. Disponível em: <https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/monographs/2008/RAND_MG697.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2019.

DUARTE, E.; BARROS, M. C. *Navies and maritime policies in the South Atlantic*. Reino Unido: Palgrave Macmillan, 2019. 198 p.

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. Piracy and armed robbery against ships: report for the period. **2018 Annual Report**. Londres: ICC International Maritime Bureau, 2019. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_UMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2019.

LIWANG, H; SÖRENSEN, K.; ÖSTERMAN, C. Ship security challenges in high-risk areas: manageable or insurmountable? *WMU Journal of Maritime Affairs*, v. 14, n. 2, p. 201-217, out. 2015. Disponível em: <<https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-014-0066-9>>. Acesso em: 20 ago. 2019.

_____. *Managing Security Risks at Sea: A Challenge for the Shipping Industry*. *Piracy-studies.org*, jun. 2015. Disponível em: <<http://piracy-studies.org/managing-security-risks-at-sea-a-challenge-for-the-shipping-industry/>>. Acesso em: 20 ago. 2019.

SAKHUJA, V. *Security threats and challenges to maritime supply chains*. Disponível em: <https://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/UNIDIR_pdf-art2959.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2019.

