

# QUANTO TEM CUSTADO MANTER A PIRATARIA MARÍTIMA CONTROLADA

HENRIQUE PEYROTEO PORTELA GUEDES\*  
Capitão de Mar e Guerra (Marinha de Portugal)

---

Em pleno dealbar do século XXI e quando, na sequência dos atentados de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América (EUA), as maiores preocupações internacionais em termos de segurança encontravam-se direcionadas para a luta contra o terrorismo, eis que surge uma nova preocupação para a comunidade internacional: a pirataria marítima no Corno de África, mais propriamente nas águas da Somália e do Golfo de Ádem.

No dia 4 de abril de 2008, um pouco por todo o mundo, as televisões começaram os seus noticiários com a notícia do sequestro, por piratas somalis, do iate de luxo francês *Le Ponant*, com os seus 30 tripulantes a bordo. Esta embarcação encontrava-se navegando no Golfo de Ádem quando

foi abordada por piratas. Ao contrário do que se possa julgar, este não foi o primeiro sequestro deste século naquela região, pois antes já se tinham registado 38 (três em 2002, um em 2003, 15 em 2005, cinco em 2006, 12 em 2007 e dois em 2008, antes do *Le Ponant*, segundo o IMB<sup>1</sup>). Contudo, foi este episódio com o iate de luxo que trouxe novamente para a ribalta a pirataria marítima, fenómeno que muitos já consideravam extinto há anos. Na realidade ela nunca deixou de existir, tendo, sim, alguns períodos de acalmia ao longo da história, em que o número de atos era diminuto e não chegava a ser notícia. No caso particular da região do Golfo de Ádem, a situação foi evoluindo negativamente, e de forma tão

---

\* N.R.: Autor do livro *A Pirataria Marítima Contemporânea: as duas últimas décadas*. Colaborador costumeiro da *Revista Marítima Brasileira*, em especial sobre Pirataria Marítima (2<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> trim./2008, 3<sup>a</sup> trim./2010, 3<sup>a</sup> trim./2011, 3<sup>a</sup> trim./2013, 3<sup>a</sup> trim./2014, 3<sup>a</sup> trim./2015, 1<sup>a</sup> trim./2016 e 1<sup>a</sup> trim./2017).

1 IMB – International Maritime Bureau.

rápida que se tornou mesmo dramática. A gravidade da mesma não provinha só do quantitativo de navios sequestrados com as respectivas tripulações, mas também das exorbitantes quantias pagas pelos respectivos resgates, do tempo que levavam as negociações para a libertação destes, dos custos associados a estas, dos maus tratos que as tripulações sofriam enquanto estavam reféns e do aumento do valor dos seguros dos navios. Para piorar a situação, contribuíram também os custos adicionais gastos em combustível, quer devido à necessidade de os navios aumentarem as suas velocidades durante o trânsito pelas perigosas águas do Corno de África, quer pelo fato de terem que alterar as suas rotas, percorrendo distâncias muito maiores, de modo a evitar passar por esta região.

Para que se tenha uma ordem de grandeza dos valores pagos para resgatar os navios/tripulações sequestrados e a sua

evolução, basta dizer que em 2005, em média, para se libertar um navio, teria que se pagar cerca de US\$ 150 mil. Já o resgate do superpetroleiro *Sirius Star*, de 332 m de comprimento e 58 m de boca (largura), sequestrado em 15 de novembro de 2008, custou US\$ 3 milhões, enquanto o do superpetroleiro *Irene SL*, com dimensões idênticas às do *Sirius Star*, sequestrado em 9 de fevereiro de 2011, cerca de dois anos e dois meses mais tarde, importou em cerca de US\$ 13,5 milhões. Vemos assim que, em seis anos, passou-se de um valor de resgate por navio de US\$ 150 mil para US\$ 13,5 milhões.

A One Earth Future Foundation<sup>2</sup> estimou que a pirataria marítima nesta área do globo, quando estava no seu auge, em 2010, custou à comunidade internacional entre US\$ 7.000 milhões e US\$ 12.000 milhões, montantes resultantes do somatório dos custos associados aos fatores anteriormente



Superpetroleiro *Irene SL*  
Foto: Paralika Irene

<sup>2</sup> A One Earth Future Foundation é uma fundação não-governamental, sem fins lucrativos, e que tem se dedicado muito ao estudo da pirataria marítima.

abordados, como o pagamento de resgates, o aumento dos seguros, maiores consumos de combustível etc. Tornou-se, assim, imperativo atuar para parar toda esta atividade e repor a segurança das rotas marítimas do Corno de África. Isso foi conseguido à custa de várias resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas, da Organização Marítima Internacional (IMO) e de várias ações comuns/ decisões do Conselho da União Europeia, que foram adotadas tendo em vista contribuir para a dissuasão, a prevenção e a repressão dos atos de pirataria/AMACN<sup>3</sup> ao largo da costa da Somália. Foram estas que legitimaram as atuações da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), da EUNAVFOR<sup>4</sup>, das CMF<sup>5</sup> e de várias Marinhas que, não estando integradas em coligações, estiveram, ou ainda estão, presentes nas águas da Somália e do Golfo de Ádem. A forte presença naval na região e a agilização da troca de informação sobre as atividades de pirataria nesta área, quer entre forças quer entre estas e as organizações em terra, responsáveis por receber e acompanhar as comunicações dos navios mercantes que tinham sido alvo de ataques piratas, associadas ao fato de a grande maioria dos navios ter começado a embarcar segurança armada, foram fatores determinantes para se conseguir controlar a pirataria no Corno de África. Estima-se que em 2012 cerca de 50% dos navios que transitaram nesta área tinham segurança armada a bordo.

A fatura paga pela adoção destas medidas, por parte da comunidade internacional, ou seja, de uma forma indireta por todos nós, tem sido muito elevada, senão veja-se, a título de exemplo, em 2012, ano em que

a pirataria reduziu substancialmente no Corno de África, foram ainda gastos entre US\$ 5.700 milhões e US\$ 6.100 milhões no seu combate. Contribuíram decisivamente para esses valores os custos com a segurança armada – entre US\$ 1.150 milhões e US\$ 1.530 milhões –, com o consumo adicional de combustível, pela necessidade do aumento da velocidade durante a navegação nesta região – que importou em cerca de US\$ 1.530 milhões –, com as forças navais e outras atividades militares – que rondou os US\$ 1.090 milhões –, e com o acréscimo nos prémios dos seguros, em que foram gastos cerca de US\$ 550,7 milhões. Se tivermos em conta que passaram pelo Oceano Índico cerca de 66.600 navios (OBP<sup>6</sup>) em 2012, podemos considerar, de uma forma meramente académica, que garantir a navegação em segurança a cada navio que passou pela região da Somália naquele ano custou, individualmente, entre US\$ 85.585 e US\$ 91.591.

Os custos com o combate à pirataria no Corno de África foram reduzidos nos últimos anos, tendo sido gastos em 2017 cerca de US\$ 1.400 milhões, ou seja, cerca de um quarto do que se estima ter sido gasto em 2012. Apesar do valor ser muito menor, comparativamente, não deixa, contudo, de ser extremamente elevado, tendo em conta que em circunstâncias normais, sem pirataria, não devia ser necessário despende qualquer valor adicional. No entanto, tendo em consideração que nessa região, em 2017, só houve um navio abordado e três sequestrados<sup>7</sup>, a comunidade internacional, em geral, e o comércio marítimo internacional, em particular, só podem estar satisfeitos.

3 AMACN – Assaltos à Mão Armada Contra Navios.

4 Eunavfor – European Union Naval Forces.

5 CMF – Combined Maritime Forces.

6 OBP – Ocean Beyond Piracy.

7 O Navio-Tanque *Aris 13* e as *Dhows Casayr II* e *Al Kausar*.



Piratas nigerianos  
Foto: Swat Security Systems

Controlada a situação nas águas da Somália, o problema maior, no presente momento, reside na costa oeste de África, mais precisamente na região do Golfo da Guiné. Segundo o OBP, nas águas deste golfo foram registrados cerca de 97 ataques piratas em 2017, 95 em 2016 e 54 em 2015. O fato de a pirataria, nesta zona do globo, nunca ter sido muito mediática, faz com que passe mais despercebida. Mantém-se, contudo, muito ativa, nomeadamente, nas águas da Nigéria, mais propriamente na região do delta do Rio Níger – nos Estados de Bayelsa e Rivers –, estendendo-se até cerca de 170 milhas (314 km) de terra. Os ataques piratas, cada vez mais, têm como grande objetivo sequestrar marítimos para a obtenção de resgates. Em 2017 foram sequestrados cem tripulantes nas águas do Golfo da Guiné, que é praticamente o mesmo que dizer nas águas da Nigéria, enquanto em 2015 e 2016 tinham sido sequestrados,

respetivamente, 37 e 52. Os alvos principais dos sequestradores são normalmente os comandantes e os chefes de máquinas. Estes dão mais garantias aos piratas de que os armadores irão pagar o valor do resgate pedido para a sua libertação, uma vez que são, juntamente com o imediato, os tripulantes mais “valiosos” a bordo, não só pelo estatuto que têm, mas também pelo fato de a maioria ser de europeus. Os armadores veem-se, assim, na obrigação de os resgatar, o que nem sempre acontece, pelo menos de imediato, em relação aos restantes marítimos, cuja nacionalidade não é europeia. No entanto, apesar de continuarem a sequestrar os comandantes e os chefes de máquinas, ultimamente os piratas têm sequestrado um número cada vez maior de tripulantes por ataque. Em 2017, em média, chegaram a ser sequestrados cinco elementos de cada tripulação, embora nem todos os tripulantes dos navios atacados sejam alvo de sequestro.

O *bunkering*, ou seja, o roubo de combustível aos navios petroleiros para depois ser vendido no mercado paralelo, foi, durante muitos anos, um dos grandes objetivos dos piratas nigerianos, por ser muito lucrativo. Contudo, o abaixamento do preço do crude sentido nos últimos anos fez reduzir esta prática, estando os piratas atualmente dedicados quase em exclusividade ao sequestro de tripulantes.

Os custos do combate à pirataria nesta região do globo foram estimados, em 2017, em US\$ 818,1 milhões. A grande parcela destes gastos, cerca de US\$ 213,7 milhões, foi empregue em segurança armada embarcada, sendo, nesta região, estes serviços habitualmente contratados ao Estado costeiro. Os serviços de patrulha privados para acompanhar os navios custaram cerca de US\$ 135 milhões. Assim sendo, e somando estas duas parcelas relacionadas com a segurança marítima contratada, foram gastos com esta cerca de US\$ 348,7 milhões. Outro montante que merece especial destaque são os cerca de US\$ 218 milhões gastos com o funcionamento da agência nigeriana Nimasa<sup>8</sup>, que tem como missão alcançar e sustentar o transporte seguro (*safety e security*), limpar os oceanos e melhorar a capacidade marítima. Os marítimos, pelo fato de navegarem numa zona onde existe risco de pirataria, recebem diariamente uma quantia adicional enquanto ali permanecerem, estimando-se que em 2017 o montante gasto com estes pagamentos tenha rondado os US\$ 111 milhões. Os restantes US\$ 140,4 milhões que faltam mencionar para perfazer os US\$ 818,1 milhões gastos na região foram, sobretudo, empregues em seguros adicionais, em ati-

vidades navais regionais e internacionais e na partilha de informação entre centros de coordenação.

Outra região do globo onde a pirataria continua muito presente é a Ásia<sup>9</sup>, tendo ocorrido, segundo o OBP, 99 incidentes<sup>10</sup> em 2017, nos quais se incluem três atos de *bunkering*. Houve 233 marítimos afetados diretamente pela pirataria nesta região, ou seja, foram vítimas dos piratas que entraram a bordo dos seus navios. Desses, 16 foram sequestrados, tendo alguns deles estado em cativeiro durante cerca de oito meses, enquanto 11 foram mortos e um foi maltratado. As águas das Filipinas, nomeadamente as dos mares de Sulu e de Celebes, tornaram-se uma das zonas mais perigosas de toda a região, existindo mesmo a possibilidade de os grupos de piratas que aí operam poderem estar de alguma forma ligados ao grupo rebelde Abu Sayyaf. No entanto, um acordo trilateral, assinado em junho de 2017, entre a Indonésia, a Malásia e as Filipinas, o Indomalphi, para o patrulhamento marítimo e aéreo destes mares, já começou a surtir efeito e, conseqüentemente, o número de incidentes nesta área está sendo reduzido. Para proteger a navegação da pirataria, foi criado um corredor de tráfego recomendado na região entre o Golfo de Moro e o Estreito de Basilan.

Nesta zona do globo, a informação existente sobre os custos associados ao combate à pirataria não é ainda muito consistente; contudo, apresentam-se alguns dos valores que estão disponíveis em relação ao ano de 2017: a Malaysian Maritime Enforcement Agency, conhecida como a guarda-costeira da Malásia, gastou cerca de US\$ 23,138

8 Nimasa – Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.

9 Desde a costa leste da Índia até ao Mar de Banda, na Indonésia.

10 Não estão incluídos os ataques nos portos.

milhões no combate à pirataria; a carga e os objetos pessoais das tripulações que foram roubados importaram em cerca de US\$ 6,320 milhões e o orçamento para o ReCAAP<sup>11</sup> foi de cerca de US\$ 2,256 milhões. Assim sendo, podemos inferir que foram gastos nesta região cerca de US\$ 31,714 milhões.

As águas da América Latina e das Caraíbas ainda são menos faladas, no que diz respeito à pirataria marítima, do que as da Ásia. Contudo, o número de atos de pirataria nestas tem aumentado. Segundo a OBP, houve 71 incidentes em 2017, enquanto em 2016 só tinha havido 27. Dos ataques cometidos pelos piratas em 2017 resultaram dois tripulantes mortos e oito maltratados. Os atos praticados nesta região têm como alvo, normalmente, os iates que se encontram fundeados (ancorados). Os países mais afetados ultimamente, entre outros, têm sido a Venezuela e a Colômbia.

Nesta região, os cálculos dos custos associados à pirataria só tiveram em conta o valor do material roubado a bordo, que rondou os US\$ 948.690.

Podemos, assim, considerar que, durante o ano de 2017 e em termos globais, foram gastos no combate à pirataria marítima cerca de US\$ 2.250 milhões. Este montante, à primeira vista, pode até parecer muito elevado, contudo, se levarmos em conta que, por exemplo, um superpetroleiro do tipo *Very Large Crude Carrier*<sup>12</sup> totalmente carregado transporta uma carga avaliada em cerca de US\$ 119 milhões (24 de maio de 2017), podemos afirmar que o combate à pirataria marítima a nível mundial custou em 2017 o equivalente à carga de 19 navios deste gênero. Se tivermos em consideração que só diariamente existem entre 30 a 40 navios deste tipo navegando, muitos deles em áreas onde a pirataria está ativa atualmente, e que o comércio marítimo internacional movimenta bilhões de dólares por ano, pode-se considerar que os cerca de US\$ 2.250 milhões empregues a nível mundial no combate à pirataria não têm grande expressão, atendendo ao benefício, em termos de segurança marítima, resultante do seu emprego.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:  
<PODER MARÍTIMO>; África; Pirataria; Segurança;

11 ReCAAP – Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia.

12 Um navio deste tipo tem um comprimento entre 300 e 330 metros e uma boca (largura) de cerca de 60 metros e pode transportar entre 1,9 e 2,2 milhões de barris de petróleo bruto, ou seja, entre 302 e 350 mil m<sup>3</sup> de petróleo. Se considerarmos o preço do barril de Brent nos US\$ 54,14 (24 de maio de 2017), um navio deste gênero, com 330 m de comprimento, totalmente carregado transporta uma carga avaliada em cerca de US\$ 119 milhões.