



DEPARTAMENTO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Nuno Miguel Costa Gaspar Duarte Ramos

**Ameaças ao transporte marítimo – A Pirataria:
Estudo do Caso Somali**

Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre em
Estudos da Paz e da Guerra nas Novas Relações Internacionais

Orientador: Professor Doutor Luís Alves de Fraga

Abril 2012

**Ameaças ao transporte marítimo – A Pirataria:
Estudo do Caso Somali**

Orientador: Professor Doutor Luís Alves de Fraga

Candidato: Nuno Miguel Costa Gaspar Duarte Ramos

(Texto segundo o novo acordo ortográfico)

Agradecimentos

Um trabalho desta natureza subentende e requer muitas fontes de informação e muitos apoios implícitos e explícitos sem os quais seria difícil concretizá-lo.

Deste modo, não esquecerei todos aqueles que de uma forma ou de outra contribuíram para que fosse possível levar este esforço a bom termo, mas agradeço especialmente às seguintes pessoas:

Ao Professor Doutor Luís Alves de Fraga, orientador desta dissertação de mestrado, que na sua consecução, evidenciou permanente disponibilidade, apoio e superior orientação, contribuindo dessa forma para a consolidação final do estudo em epígrafe.

Ao Capitão-de-mar-e-guerra Gonçalves Alexandre, antigo Comandante do NRP “Corte Real” pelos valiosos contributos e múltiplas perspetivas de análise à presente problemática.

Ao Capitão-de-fragata Neves Correia, pela sua imediata disponibilidade e ensinamentos transmitidos sobre Direito Internacional Marítimo, que me alertaram definitivamente para a importância das questões relacionadas com esta matéria relativamente ao tema a desenvolver.

Ao Capitão-tenente Bulha Almeida e Capitão-tenente Ferreira de Azevedo, antigos Chefes do Departamento de Operações do NRP “Corte Real” e NRP “Álvares Cabral”, respetivamente, pela sua superior colaboração, derivada das suas experiências no teatro de operações, revelando grande sensibilidade sobre esta temática.

Um agradecimento especial à minha família, em particular à minha mulher e aos meus filhos, pelo apoio incondicional durante a realização desta dissertação, pelo estímulo permanente de fazer mais e melhor e pela sobrecarga acrescida à vida familiar.

Resumo

A **Pirataria Marítima** não é um fenómeno novo. Historicamente, a sua preponderância e importância era considerável porque a insegurança dos mares foi, durante séculos, um fator dominante.

A realidade da existência da Pirataria Marítima, apesar de nunca ter desaparecido do mapa mundial, sofreu uma redução muito significativa ao longo dos anos, tendo recrudescido nos últimos tempos. Anualmente eram reportadas às autoridades entre 250 a 450 casos de pirataria, aos quais deve ser acrescido um número não estimado de incidentes que carecem de informação.

A Pirataria Marítima existe à escala global, tendo no ano de 2007, o número de casos aumentado, o mesmo acontecendo nos anos subsequentes. No ano de 2011, até um de dezembro, foram reportados 449 casos, sendo 256 perpetrados por Somalis nas águas do Golfo de Áden e Bacia da Somália, em grande parte devido à deterioração da situação de segurança naquele país.

Pretende-se com este trabalho verificar de que forma a Comunidade Internacional tem combatido este flagelo de forma a diminuí-lo ou se possível erradicá-lo.

Como instrumentos metodológicos para a sua consecução são considerados primordialmente a análise de monografias, de publicações em série, relatórios institucionais e entrevistas exploratórias a militares que estiveram em missão a bordo das unidades navais portuguesas que contribuíram para o combate à Pirataria Marítima na Somália.

Os resultados mostram que a atuação dos diversos atores internacionais, com forças de cariz conjunto e combinado, devido à sua complementaridade aos potenciais militares e seu efeito multiplicador na capacidade operacional, têm reduzido a ação dos piratas. Verifica-se, assim, uma diminuição na Pirataria Marítima na Somália tendo os piratas deslocado o seu campo de atuação para outras áreas.

Este facto demonstra que somente com meios militares não será possível dar uma resposta cabal à resolução da problemática da Pirataria Marítima, sendo necessária uma intervenção no terreno com meios não militares.

Palavras-chave: Somália, Pirataria Marítima, Golfo de Áden, Bacia da Somália

Abstract

Maritime Piracy and armed robbery against ships is not a new phenomenon. In the past centuries the History tell us that his preponderance and importance was so considerable because the lack of safety at seas was, in those times, a predominant factor.

The reality of the marine piracy still exists, considering that it never disappeared in the world map, was strongly reduced but in the last years having stepped in recent times.

Yearly are reported from 250 till 450 sea piracy events, number to be increased by other not reported or without information.

This issue is global, and during 2007, the number of sea piracy events was increased, as happen the same during the following years. During 2011, until the first of December was reported 449 events, 256 occurred by Somali people actions, mainly due to the deterioration of safety in Somali and in sea wares in Horn of Africa.

The aim of this work is to verify how the international community has been fighting this scourge in order to reduce it or eradicate it if possible.

The methodological tools for this endeavour are primarily the analysis of monographs, periodicals, institutional reports and exploratory interviews with military officers who were on Portuguese war ships in several occasions, during the fight against maritime piracy in Somalia.

The results show that the performance of the various international actors in joint and combine forces, considering their complementarity to potential military and its multiplier effect on operational capability, have reduced the actions of pirates. There is thus a decrease in Maritime Piracy in Somalia with the pirates shifting their actuation fields to other areas.

This demonstrates that only by military means is not possible to give a complete answer for addressing the problem of maritime piracy, is necessary to interview on the ground with non-military means.

Keywords: Somalia, Piracy, Golf of Aden, Somalia Basins

Índice

Agradecimentos	ii
Resumo	iii
Abstract	iv
Índice	v
Índice de figuras	vii
Índice de tabelas	viii
Lista de abreviaturas e acrónimos	ix
1. Introdução.....	1
2. Enquadramento.....	5
3. O Transporte marítimo	22
a. Importância.....	22
b. Porquê o transporte marítimo.....	27
c. Rotas mais importantes.....	28
d. Síntese conclusiva	31
4. A Somália.....	33
a. Enquadramento	33
b. Antecedentes Históricos	37
c. Da independência (1960) à queda de <i>Siad Barre</i> (1991).....	38
d. De 1991 à atualidade	41
e. Consequências.....	45
f. Síntese conclusiva	49
5. A pirataria marítima na Somália	50
a. Raízes e evolução da Pirataria Marítima na Somália	51
b. Grupos identificados a operar nas águas da Somália	53
c. <i>Modus operandi</i> dos piratas e divisão do resgate	56
d. Fatores condicionantes às ações de Pirataria.....	59
e. Impacto da pirataria marítima somali	62
i. Nível local	62

ii. Nível regional	63
iii. Nível global.....	63
f. Síntese conclusiva	68
6. A ação da comunidade internacional	70
a. Ação militar.....	74
i. Organizações envolvidas	74
ii. Operações conjuntas e combinadas	76
(1) Componente marítima	77
(2) Componente aérea.....	79
(3) Componente terrestre	79
(4) Componente operações especiais	80
b. Apoio à navegação mercante. O MSCHOA	81
c. Medidas de auto proteção	83
d. Resultados obtidos e perspectiva futura.....	89
e. Síntese conclusiva	93
7. Conclusões.....	95
Referências bibliográficas.....	101
Anexo A – Fatores que contribuíram para o recrudescimento da pirataria	A-1
Anexo B – Regiões com maior incidência.....	B-1
Anexo C – O Caso Português	C-1
Anexo D – Resumo dos <i>Basic Principles for a Comprehensive Approach Reconstruction and Stabilization</i>	D-1
Anexo E – Tipos de Navios	E-1
Anexo F – Clãs existentes na Somália e sua divisão territorial.....	F-1
Anexo G - Breve Cronologia Histórica da Somália até 2007.....	G-1
Anexo H – Indicadores da vulnerabilidade dos Estados	H-1
Anexo I – Condições meteorológicas no Golfo de Áden e Bacia da Somália	I-1
Anexo J – Navios sequestrados e localização do sequestro à data de 21Dez.....	J-1
Anexo K – Matriz de Validação	K-1

Índice de figuras

Figura 1 – Limites estabelecidos pela CNUDM.....	15
Figura 2 - Tipos de navios.....	26
Figura 3 - Rotas marítimas mais utilizadas no transporte marítimo	29
Figura 4 – Rotas marítimas mais importantes para o transporte marítimo	31
Figura 5 – Grupos identificados.....	54
Figura 6 – Ataque típico dos piratas somalis	56
Figura 7 - MV <i>Sirius Star</i> a receber pagamento de resgate por paraquedas.....	58
Figura 8 - Esquema de divisão do resgate.....	59
Figura 9 – Navio INA sem carga e carregado.....	61
Figura 10 - Comparação entre a Europa e a Área de Operações	76
Figura 11 – <i>International Recommended Transit Corridor</i>	82
Figura 12 – Exemplos de SPM	88
Figura 13 – Ataques de piratas entre 2006 e Dez 2011	89
Figura 14 - Distância dos ataques consumados desde 2005 até 2011.....	90
Figura 15 – Atos de Pirataria nas costas da Somália	91
Figura 16 - Localização dos incidentes de Pirataria Marítima a nível mundial	B-1
Figura 17 – Os principais clãs somalis e os seus sub-grupos.....	F-1
Figura 18 - Mapa de distribuição Grupos Étnicos na Somália	F-2
Figura 19 – Estado do vento e do mar de janeiro a junho.....	I-1
Figura 20 – Estado do vento e do mar de julho a dezembro	I-2

Índice de tabelas

Tabela 1 - Evolução do transporte marítimo a nível mundial (1).....	23
Tabela 2 - Evolução do transporte marítimo a nível mundial (2).....	24
Tabela 3 - Frota mundial em 2009	25
Tabela 4 – Ranking dos Estados Falhados.....	46
Tabela 5 - Indicadores Sociais e Económicos.....	47
Tabela 6 – Indicadores Políticos e Militares	47
Tabela 7 – Acréscimo de custos com atividade de pirataria no Golfo de Áden e Bacia da Somália	65
Tabela 8 - Custos com o desvio pelo Cabo da Boa Esperança	66
Tabela 9 - Comparação de custos	67
Tabela 10 - Total dos custos da pirataria em 2010.....	67
Tabela 11 - Distância entre os principais portos e tempos de trânsito	77
Tabela 12 - Localização da pirataria marítima	B-3
Tabela 13 – Classificação dos petroleiros.....	E-1
Tabela 14 – Classificação dos Graneleiros	E-2
Tabela 15 – Classificação dos Porta-contentores	E-3

Lista de abreviaturas e acrónimos

- A -

ACNUR – Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados

AFC - *Asian Financial Crisis*

AIS – *Automatic Identification System*

AMACN - Assaltos à Mão Armada Contra Navios

AMISOM – *African Union Mission in Somalia*

ANE – Atores não estatais

ARPCT – *Alliance for the Restoration of Peace and Counter-Terrorism*

ARS – Aliança para a Relibertação da Somália

ASW – *Ahlu Sunna Waljama*

- B -

BMP – *Best Management Practice*

- C -

C2 – Comando e Controlo

CFR - Capitão-de-fragata

CIF - *cost, insurance, freight*

CMG – Capitão-de-mar-e-guerra

CNUDM – Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar

COI – *Contact of Interest*

COP - *Common Operating Picture*

CSNU - Conselho de Segurança das Nações Unidas

CTF – *Combined Task Force*

- D –

DSC – *Digital Selective Calling*

DWT – *Deadweight tonnage*

- E –

EMP – Empresas Militares Privadas

EO – *Electro optical*

ESM – *Electronic Support Measures*

EUA – Estados Unidos da América

EUNAVFOR - *European Union Naval Force*

- F –

FCC - *Full container carrier*

FfP – *Fund for Peace*

FPSO – *Floating, Production, Storage and Offloading*

FEU – *Forty foot equivalent units*

- G –

GMDSS - *Global Maritime Distress and Safety System*

GPS – *Global Positioning System*

GT – *Gross Tonnage*

- H –

HMS – *He/his Majesty Ship*

- I -

IA - *Integrated Approach*

IMB - *International Maritime Bureau*

IMCO – *International Maritime Consultative Organization*

IMO – *International Maritime Organization*

IR – *Infrared*

IRTC - *International Recommended Transit Corridor*

ISAF - *International Security Assistance Force*

- J –

JOA – *Joint Operations Area*

- K –

KSC - *Kenyan Shippers Council*

- L –

LRAD – *Long Range Acoustic Device*

- M –

M – *Milhas Náuticas*

MIO – *Maritime Interdiction Operations*

MNE - *Multinational Experiment*

MODU – *Mobile Offshore Drilling Unit*

MPA – *Maritime Patrol Aircraft*

MSA - *Maritime Situational Awareness*

MSCHOA - *Maritime Security Center Horn of Africa*

MT – Mar Territorial

MV – *Merchant Vessel*

- N -

NATO – *North Atlantic Treaty Organization*

NRP – Navio da República Portuguesa

NU – Nações Unidas

- O –

OBO - *Ore/Bulk/Oil*

OO - *Ore/Oil*

OUA – Organização de Unida Africana

ONG – Organização Não-governamental

ONU – Organização das Nações Unidas

- P –

PC – Plataforma Continental

PSO - *Peace Support Operations*

- R –

RIEAM – Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar

RMP – *Recognized Maritime Picture*

ROE – Regras de empenhamento

RPG - *Rocket-propelled Grenade*

- S –

SDA - *Somali Democratic Alliance*

SDM - *Somali Democratic Movement*

SMG - *Somali Manifest Group*

SOLAS – *Safety Of Life At Sea*

SNM - *Somali National Movement*

SPM – *Self Protective Measures*

SPMo - *Somali Patriotic Movement*

SRC – *Supreme Revolutionary Council*

SRSP – *Somali Revolutionary Socialist Party*

SSAS - *Ship Security Alert System*

SSDF - *Somali Salvation Democratic Front*

- T -

TDL - *Tactical Data Links*

TEU – *Twenty foot equivalent units*

TF – *Task Force*

TFG – *Transitional Federal Government*

- U -

UA – *União Africana*

UCI – *União das Cortes Islâmicas*

UE – *União Europeia*

UEO - *União da Europa Ocidental*

UKMTO – *United Kingdom Maritime Trade Operations*

UNITAF - *Força-Tarefa Unificada*

UNOSOM - *United Nations Somalia Mission*

USC - *United Somali Congress*

USD - *United States Dollar*

USS – *United States Ship*

- V -

VHF – *Very High Frequency*

VLCC - *Very Large Crude Carrier*

- W -

WFP – *World Food Programme*

- Z -

ZC – *Zona Contígua*

ZEE – *Zona Económica Exclusiva*

“Desde que há navegação marítima existem piratas no mar. Hoje utilizam armas pesadas e põem em causa o comércio marítimo mundial. O mundo não sabe ainda bem como lidar com esta ameaça”.

(Diário de Notícias Magazine, 2009)

1. Introdução

A atual ordem internacional, caracterizada por uma multidisciplinaridade de assuntos complexos e comuns aos vários Estados-Nação, releva para o primeiro plano da discussão política, a operacionalização das estratégias da segurança e defesa dos Estados e dos grandes espaços regionais, como vetores cruciais para a consecução da segurança, incluindo o progresso e o bem-estar das respetivas populações.

Os novos riscos e ameaças que caracterizam o ambiente estratégico tais como o terrorismo transnacional, a proliferação de armas de destruição massiva, a imigração ilegal, os conflitos regionais, os Estados Falhados, o crime organizado e a **Pirataria Marítima**, assumiram-se desde a última década do século passado como os grandes desafios à segurança da comunidade internacional.

O incremento do comércio mundial, de acordo com Guedes (2008:12) e Kirby (2008:125) cerca de 90% do movimento das mercadorias é efetuado por transporte marítimo¹, fruto de uma globalização em que a matéria-prima e o seu processo de transformação se encontram cada vez mais afastados do consumidor.

Dado o crescimento do comércio marítimo, os atos de Pirataria Marítima representam uma ameaça crescente e de extrema perigosidade para a segurança marítima tendo em consideração a sua imprevisibilidade e consequências.

A intensificação das atividades de pirataria no Golfo de Áden e na Bacia da Somália é uma consequência da grave crise política, económica e social que assola o país. Este ponto de passagem obrigatória para um número elevado de navios e que se encontra numa importante área de confluência que une três continentes, trouxe de novo à ribalta a problemática da segurança gerando grande apreensão na comunidade internacional.

Diversos países em estruturas conjuntas, alianças e mesmo a título individual já iniciaram o combate a este flagelo na tentativa de o diminuir ou erradicar.

¹ Envolve cerca de 50.500 navios mercantes de carga. Pode-se exemplificar com o caso de um navio porta contentores que transporta em média, o equivalente a 10.000 camiões de Transporte Internacional Rodoviário e o caso de um navio graneleiro que leva cerca de 200.000 toneladas de trigo, permitindo alimentar cerca de 500.000 pessoas durante um ano.

A contribuição dos países e das suas forças militares, com predominância para as forças navais tendo em consideração o meio, ligados por diversos acordos, apesar de interesses por vezes antagónicos e não complementares, têm o desejo de fomentar a liberdade do mar e dissuadir a possibilidade de agressão.

Face o que antecede, estudar o tema proposto, *Ameaças ao Transporte Marítimo – A Pirataria: estudo do caso somali*, torna-se de inegável interesse, na medida em que impõe discorrer sobre o papel relevante da Comunidade Internacional no combate à Pirataria Marítima tendo como quadro conceptual as relações internacionais.

Analisar a temática proposta é um trabalho de dimensão global. Tal facto, implica a necessidade imperativa de delimitar o presente estudo em espaço e em tempo. Neste seguimento, o desenvolvimento do trabalho incidirá sobre a problemática da Pirataria Marítima na Somália, facto orientador da investigação, utilizando dados recolhidos até dezembro de 2011 e não focando de forma específica o caso português e da sua ação na Somália.

O título deste trabalho sugere à partida a seguinte questão central: *“Tendo em conta as medidas adotadas pela Comunidade Internacional no combate à Pirataria Marítima na Somália como se perspectiva a evolução deste combate?”* que será o ponto de partida da investigação.

Para a seleção do quadro conceptual adaptado ao problema, foi necessário recorrer a diversas áreas do conhecimento, nomeadamente, o **direito**, a **história** e as **relações internacionais** tendo sido definidos os seguintes objetivos específicos:

- Analisar a relevância e quais as rotas mais importantes utilizadas pelo transporte marítimo;
- Caracterizar a Pirataria Marítima nas costas da Somália;
- Analisar a ação da Comunidade Internacional no combate à Pirataria Marítima;
- Analisar a efetividade desse combate.

O enquadramento do trabalho sugere **três questões derivadas** que se procurará responder ao longo da sua execução:

QD1 - De que forma a Pirataria Marítima na Somália ameaça o transporte marítimo?

QD2 - Como tem reagido a comunidade internacional a esta ameaça?

QD3 - De que forma o combate à Pirataria Marítima e as alterações de segurança instaladas a bordo dos navios mercantes tem sido efetiva para a diminuição de sequestros?

O presente trabalho de investigação tem como base a construção de um modelo teórico², que procura encontrar respostas para as perguntas formuladas, emergindo necessariamente hipóteses, ou seja, uma resposta provável e provisória. Assim, neste estudo foram equacionadas as seguintes hipóteses³:

H1 - O transporte marítimo alterou o seu comportamento ao largo da Somália.

H2 - Foram empregues meios militares, de forma conjunta e combinada, no combate à Pirataria Marítima;

H3 - O número de sequestros dos piratas diminuiu com o combate à Pirataria Marítima na Somália e com os dispositivos de segurança instalados a bordo dos navios mercantes;

Como instrumentos metodológicos são considerados primordialmente a análise de monografias, de publicações em série, relatórios institucionais e entrevistas exploratórias a militares que estiveram em missão a bordo das unidades navais portuguesas que contribuíram para o combate à Pirataria Marítima na Somália.

O trabalho articula-se em **sete** partes distintas, mas inter-relacionadas. No **primeiro capítulo** é efetuada a **introdução** a este trabalho, no qual fica plasmado o objeto do estudo e respetivos objetivos que devem ser encarados como complementares à questão central; os caminhos de pesquisa que se traduzem nas questões derivadas e por fim nas hipóteses. Estas pretendem responder à questão central. A sua verificação ou não, resultam das conclusões a que se chegar através do caminho proposto pelas questões derivadas. No **segundo capítulo** será efetuado o enquadramento a este trabalho com a definição de alguns conceitos chave; ameaça, segurança, pirataria e *comprehensive approach* que complementarão o seu entendimento. No **terceiro capítulo** será analisado o transporte marítimo e a sua importância nesta nova era da economia global e quais as rotas mais importantes fruto de uma globalização em que o fator produtivo da matéria-prima e de transformação se encontra cada vez mais afastado do consumidor e onde existe uma cada vez maior conexão e interdependência entre os Estados, sendo o transportador de cerca de 90% do comércio internacional.

² O método hipotético-dedutivo constrói conceitos sistémicos, hipóteses deduzidas e um modelo teórico no verdadeiro sentido do termo (Quivy e Campenhoudt, 2005: 138). Este método não é induzido pela experiência; é construído por raciocínio abstrato – dedução, analogia, oposição, implicação – ainda que se inspire forçosamente no comportamento dos objetos reais e nos conhecimentos anteriormente adquiridos acerca desses objetos (Quivy e Campenhoudt, 2005: 125).

³ Uma hipótese é uma proposição que prevê uma relação entre dois termos, que, segundo os casos, podem ser conceitos ou fenómenos. Uma hipótese é, portanto, uma proposição provisória, uma pressuposição que deve ser verificada (Quivy e Campenhoudt, 2005: 136).

No **quarto capítulo** será verificada a situação da Somália desde a sua criação até à atualidade, fazendo um breve enquadramento político, económico, social e ambiental para que seja possível entender as razões que fazem com a pirataria marítima tenha eclodido nas suas águas. Durante o **quinto capítulo** pretende-se analisar a Pirataria Marítima na Somália, verificando-se o porquê da sua existência, o que pretendiam com esses atos e a sua evolução até aos dias de hoje. Considera-se também relevante identificar quais são os grupos a operar nas águas da Somália e como efetuam a divisão do resgate obtido quando conseguem sequestrar um navio. Será também efetuada uma abordagem específica ao impacto económico que a pirataria marítima na Somália tem tido a nível local, regional e global.

O **sexto capítulo** examinará de que forma a comunidade internacional respondeu a esta ameaça à segurança marítima verificando que alterações a comunidade marítima perpetrou para diminuí-la, como agiu militarmente e de que modo são empregues os meios militares nas operações conjuntas⁴ e combinadas⁵ colocados à disposição das diversas alianças ou a título individual pela comunidade internacional. Será verificado como, nos últimos anos, evoluíram os casos de pirataria na Somália, apurando se os piratas alteraram o seu comportamento e se o combate tem sido efetivo. Neste capítulo pretende-se, também, após análise dos dados obtidos efetuar uma breve visão prospetiva relativamente ao combate à Pirataria Marítima.

O trabalho terminará com **conclusões** acerca dos resultados obtidos, pretendendo-se responder à problemática central em estudo.

Esta dissertação de Mestrado está redigida em concordância com o novo acordo ortográfico, tendo sido adotado no corpo do trabalho o sistema de citação autor data.

⁴ É uma operação em que participem forças de mais do que um ramo das forças armadas do mesmo país.

⁵ É uma operação conduzida por forças de duas ou mais nações aliadas, operando juntamente no cumprimento de uma missão.

2. Enquadramento

Para a consecução deste trabalho devem ser explanados alguns conceitos que já foram devidamente pesquisados por outros autores.

Assim, convém, em primeiro lugar e de forma muito sucinta, definir o conceito de **ameaça**. Para Abel Cabral Couto ameaça era *“qualquer acontecimento ou acção, em curso ou previsível, que contraria a consecução de um objectivo e que, normalmente é causadora de danos materiais ou morais. As ameaças podem ser de variada natureza (militar, subversiva, ecológica, entre outros)”* (Couto, 1988: 329), ou seja, tem de corresponder a uma forma de coação, feita por um desejo convicto, tendo em vista o atingimento de objetivos próprios. Essa coação poderá ser efetuada de diferentes modos e formas, dependendo dos meios empregues, podendo ser efetuados como ações psicológicas, diplomáticas, políticas, económicas e militares.

De qualquer modo, era ponto assente que, para existir uma ameaça, seria necessário existir uma vontade expressa de outrem para que ela se efetivasse. Com essa premissa, existindo pleno conhecimento de qual o antagonista era mais simples prever as suas intenções e vontades, diminuindo desse modo os riscos que o Estado enfrentava, devendo ser portanto devidamente considerados e acautelados para não serem utilizados por parte de uma vontade opositora consciente.

Tendo em consideração as diferenças consideráveis existentes no Mundo atual com o existente antes do fim da guerra-fria e da queda do muro de Berlim, as ameaças atuais sofreram também alterações significativas no seu conceito.

A alteração a esta ordem internacional fez com que as ameaças passassem a ter um carácter multifacetado, difuso e que se encontrem geograficamente dispersas por todo o globo. O conhecimento anteriormente existente e a perceção de onde estaria a ameaça, estando o seu autor material perfeitamente identificado, modificou-se de forma radical, deixando o inimigo/oponente de ser aquele com quem se combate ou se virá a combater, passando a ser aquele que pela sua natureza, comportamento ou objetivos pode abalar ou pôr em risco a segurança das Nações ou dos seus interesses.

Existem diversas definições de ameaça a serem adotadas por diversos Governos e Organismos Internacionais, tendo algumas diferenças entre elas, mas vão todas confluir nos mesmos itens: terrorismo, crime organizado, entre outros.

O Ministro da Defesa dos Países Baixos, em 1994, num relatório apresentado à Assembleia da União da Europa Ocidental (UEO) definiu como *ameaça* *“as coletividades e os indivíduos que recorrem à violência para atingirem os objetivos iníquos e ilícitos. Estas*

coletividades são Estados governados por bandos de criminosos, grupos étnicos, teocráticos linguísticos ou ideológicos que pregam o ódio e a dominação, ou organizações criminosas que sabotaram as bases de numerosas nações (i.e. Estados), dando origem a uma praga poderosa que é o meio da droga, do branqueamento do dinheiro, do tráfico de armas e da violência” (IDN, 2002:14).

O Congresso dos Estados Unidos da América define ameaça transnacional como: “a) qualquer atividade transnacional (incluindo o terrorismo internacional, o tráfico de drogas, a proliferação de Armas de Destruição Maciça e os seus vetores de projeção e o crime organizado) que ameace a segurança nacional (...); b) qualquer indivíduo ou grupo que intervenha em atividades referidas no parágrafo anterior” (Garcia, 2006: 345).

As Nações Unidas em 2004, revelam extrema preocupação com: “ameaças económicas e sociais, onde se incluem a pobreza, as doenças infecciosas e a degradação ambiental; conflitos entre Estados; conflitos internos, incluindo a guerra civil, o genocídio e outras atrocidades em larga escala; as armas NBQ; o terrorismo e o crime organizado transnacional (Garcia, 2006: 345). Este conceito permite a inclusão das consideradas ameaças não tradicionais, com implicações graves, como é o caso das catástrofes naturais ou da ocorrência de fenómenos de cariz ambiental sejam eles derivados de causas naturais ou derivados da ação humana.

As ameaças atualmente existentes são algumas novas, mas outras já existiam, as suas características é que diferem, anteriormente eram menos expressivas e menos disseminadas. Contudo, é possível distingui-las e prendem-se com o reacender dos nacionalismos, a disputa pelo controlo de zonas de matérias-primas, a proliferação de armas de destruição maciça, fluxos migratórios, crime organizado, pirataria entre outros, possuindo novos contornos, não só de índole militar mas de natureza multifacetada que obrigaram os Estados a alterar a sua hierarquia de preocupações por poderem pôr em causa a **segurança**.

A palavra “segurança” provem do latim e significa “sem preocupações”, e a sua etimologia sugere o sentido de “ocupar-se de si mesmo” (*se+cura*) (Matos, 2011). É um dos objetivos fundamentais de qualquer sistema que se deseje equilibrado, devendo e tendo que ser considerada prioritária relativamente a todos os outros, sendo um pré-requisito para o desenvolvimento de todas as outras atividades.

A Segurança é uma das mais ambíguas, debatidas e contestadas noções em todo o edifício conceptual das relações internacionais (Tomé, 2010:33).

De acordo com Cabral Couto, “segurança é um estado ou condição que exprime a ausência de perigos porque estes não existem ou porque foram removidas as suas causas” (Couto, 1988).

A noção de maior ou menor segurança determinam a tomada de decisões. Contudo, parece no entanto haver consenso para o princípio de que a segurança implica a libertação de ameaças em relação a valores centrais, sendo também comum associar ao conceito de segurança, uma certa ausência de risco ou previsibilidade e de certeza quanto ao futuro.

Esse conceito não está somente associado à existência de um território delimitado por fronteiras e à existência de um espaço de identidade onde está integrado, uma dada comunidade, possuidora de valores comuns – individuais e estatais, como também à existência de um governo que conduz a comunidade de forma a garantir os meios necessários e suficientes para responder a ameaças e agressões, respeitando as redes normativas estabelecidas (Silva, 2009)⁶.

“A ampliação da agenda de segurança⁷ e a multiplicação das “novas dimensões” acarretam também uma maior abrangência em termos de instrumentos de segurança, bem para lá dos meios militares, desde a ajuda ao desenvolvimento a novos regimes jurídicos e financeiros, da diplomacia à promoção dos direitos humanos ou ao fortalecimento do Estado de Direito. Além disso, estão claramente envolvidos muito mais atores para além do Estado e que tanto podem ser perturbadores da segurança (grupos terroristas ou associações criminosas) como promotores da segurança (das organizações internacionais (OI) às organizações não governamentais (ONG))” (Tomé, 2010:37).

Consequentemente, o conceito de segurança também se alterou, sendo hoje um conceito direcionado para ameaças difusas, quer na forma, quer nas suas origens e também nos seus atores, onde predominam fatores como a imprevisibilidade e a transnacionalidade.

Verifica-se que conceptualizar a segurança é sempre um exercício sensível e complexo dada a diversidade de elementos fundamentais, contudo é possível fazê-lo tendo por base seis pressupostos (Tomé, 2010:40):

“1) a referência de segurança são as comunidades; 2) a sobrevivência política e o bem-estar são os interesses e valores fundamentais da segurança, tidos por um prisma relativamente amplo mas não indiscriminado; 3) as ameaças e preocupações respeitantes à

⁶ A segurança foi tradicionalmente estudada nas relações internacionais segundo o velho paradigma *Westfaliano*, isto é, o Estado como objeto e sujeito de segurança, numa dimensão puramente militar.

⁷ Diversas dimensões têm sido criadas através do termo segurança, tais como a segurança económica, a segurança ambiental, entre tantas outras. Contudo, algumas são controversas (a inclusão dos direitos humanos, dos desastres naturais e das doenças infecciosas) outras não (o terrorismo, a pirataria marítima, a criminalidade organizada transnacional, os ciberataques e os componentes biológicos, bacteriológicos e radiológicos).

segurança das comunidades não provêm unicamente de outros Estados – elas também podem provir de dentro dos Estados e de outros atores não estatais; 4) a competição, a cooperação e a construção de comunidades são igualmente relevantes e podem coexistir em simultâneo; 5) a ênfase ou prioridade atribuída a cada dimensão/preocupação/ameaça e a cada instrumento de segurança pode variar de comunidade para comunidade; 6) a conceção genérica de segurança pretende-se abstrata, inclusiva e cautelosa para conciliar complexidade, diversidade e mudança, admitindo diferentes níveis.”

Por outro lado, este conceito é muitas vezes concentrado apenas no sentido objetivo, relativo à ausência de ameaças. Contudo, existe igualmente um sentido subjetivo, que diz respeito ao convencimento das pessoas sobre o sentimento de segurança, que pode, ou não, coincidir com o sentido objetivo. Conforme anteriormente referido, são as percepções existentes de maior ou menor segurança que determinam a tomada de decisões, advindo daí a sua importância. Pode-se então concluir que a segurança é um conceito de natureza multidisciplinar relacionado com um vasto conjunto de fatores, dos quais deriva o seu significado e de acordo com a envolvente na qual está inserido (Cajarabille, 2011:4).

Verifica-se pois, que a atual sociedade globalizada, tornou-se um verdadeiro desafio para os Estados garantirem a sua segurança e a dos seus vizinhos. Os Estados veem a sua importância desvanecer em virtude da interdependência crescente onde os Atores Não Estatais⁸ (ANE) têm cada vez mais preponderância e a cooperação ocupa um lugar de maior importância na formulação das estratégias para fazer face às novas ameaças.

Assim, segurança significa pois “*a proteção e a promoção de valores e interesses considerados vitais para a sobrevivência política e o bem-estar da comunidade, estando tanto mais salvaguardada quanto mais perto se estiver da ausência de preocupações militares, políticas e económicas*” (Tomé, 2010:40).

Quando se aborda a questão dos espaços marítimos, é fulcral refletir sobre as dimensões das relações internacionais e da segurança e defesa que se consideram centrais para o sucesso num mundo globalizado, onde as economias se processam, em que as soberanias são funcionais e as fronteiras de segurança são fluidas.

Neste sentido, considerando o extenso mar como plataforma por excelência para realização de um conjunto de atividades que viabilizam, contribuem e garantem a sustentação e desenvolvimento dos seres vivos ao nível mundial, com especial incidência nos estados

⁸ Consideram-se ANE, nacionais e transnacionais, as grandes multinacionais, organizações criminosas e grupos terroristas e demais organizações pertencentes à sociedade civil, independentemente do ramo de atividade e propósito de agregação (Peralta, 2009:46).

costeiros, surgiu a necessidade de equacionar e definir de forma obrigatória, um conjunto de ações que viabilizem e salvaguardem os pressupostos de segurança no cômputo marítimo e ao nível global. Deste modo, a necessidade de implementação de procedimentos de segurança nas vertentes mais abrangentes e de cariz multidisciplinar, não carece nem de justificação nem de demonstração, já que se torna evidente, independentemente do tipo de ameaça que lhe esteja associado, quais as consequências que se produziriam no mar, resultantes dos fatores de insegurança generalizada que desta área pudessem vir a ocorrer (Cajarabille, 2011:5).

Seja qual for a análise da situação, em função das necessidades de segurança marítima ao nível global, terá que se identificar qual o grau de esforço que se pode desenvolver, podendo desta forma afirmar que a segurança no mar corresponde a uma condição a preservar e melhorar, para evitar as mais severas consequências, garantindo e viabilizando a estabilidade e o equilíbrio ao nível mundial. As ameaças podem ter várias origens e ter como alvo desde as infraestruturas e sistemas marítimos até à exploração ilegal de recursos vivos e competição por recursos não vivos de necessidade universal. A maior parte das atividades marítimas não são fáceis de seguir com exatidão. Os movimentos dos navios, a natureza das cargas e as intenções das ações dificultam a implementação de medidas consistentes para o respetivo controlo.

Por tudo isto que foi referido, observa-se que o ambiente marítimo tem especificidades e características próprias no que concerne à sua defesa, implicando a necessidade de se proceder ao desenvolvimento de um conjunto de ações que permitam que se atinja a segurança total na sua perspetiva mais ampla - e para as quais estão interligadas - e se sobreponha de forma harmoniosa as questões associadas⁹ com a segurança (*safety*) e a proteção (*security*) (Cajarabille, 2011:6).

A perspetiva *safety*¹⁰ traduz a “segurança” e diz respeito, fundamentalmente, à prevenção de acidentes no mar e ações subsequentes em caso de sinistro. Esta vertente reporta-se, essencialmente, a questões como a segurança na navegação, a certificação e inspeção de embarcações, a proteção do meio marinho e a busca e salvamento. Deste modo, observa-se que este tipo de segurança está direcionado primordialmente para os riscos que derivam da atividade marítima.

⁹ Este conjunto de singularidades sobre a segurança no mar permite desde logo verificar que serão muito diversas as entidades que contribuem para a segurança no mar.

¹⁰ Exploração ilegal dos recursos marinhos, poluição do mar, ameaças naturais, furto de materiais de fundo ou de património cultural subaquático, entre outros (Cajarabille, 2011:7).

Pelo contrário, a perspectiva *security*¹¹ representa a condição de “proteção”. Neste propósito significa que cuida da proteção contra as ameaças conscientes aos navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados às atividades marítimas. Envolve instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos, isto é, preconiza o combate das ameaças que ultrapassam de forma objetiva as fronteiras entre defesa e imposição da lei no **mar que é livre**.

Contudo nem sempre assim foi. O *mare clausum*¹², que não será tratado nesta dissertação, veio a transformar-se em *mare liberum*, tese desenvolvida na obra “*De jure praedae commentarii*”, pelo jurista holandês *Hugo Grocius*¹³, (1583 – 1645). Um dos capítulos do estudo¹⁴ feito por *Hugo Grocius* sobre o direito de presa trata da liberdade dos mares, onde se reforçava a necessidade de questionar, no âmbito internacional, a posição de Portugal e Espanha face à posse do mar alto. Com este intuito a pedido da Companhia das Índias foi publicado um documento da autoria de *Grocius*, denominado *Mare Liberum, sive de jure quod batavis competit ad Indicana commercia dissertatio* (Dissertação sobre o mar aberto e o direito ao comércio das Índias pelos Holandeses) (Oliveira, 2010: 24).

¹¹ Traficâncias, imigração clandestina, pirataria, terrorismo, proliferação e outras atividades criminosas com base em Estados falhados e outros (troca de registos, proteção portuária, mudança de pavilhão e pontos focais) (Cajarabille, 2011:8).

¹² Segundo o Tratado de Alcáçovas-Toledo (1479) o globo era dividido em dois hemisférios, Norte e Sul, a partir de um paralelo traçado à latitude das Canárias. Pertenciam a Portugal os mares e as terras a sul do Bojador. Espanha ficava na posse da zona a Norte, consequentemente com as Canárias, com exceção dos arquipélagos da Madeira e dos Açores. Consagra-se, assim, o princípio jurídico do *mare clausum*, com as duas principais potências da época. Posteriormente, são iniciadas as negociações diretas entre os dois Estados que resultaram na assinatura do Tratado de Tordesilhas (1494). Com este tratado a Terra é dividida em duas áreas de descobrimento e conquista, segundo uma linha meridiana que passava então a 370 léguas (1.184 milhas) a oeste das ilhas de Cabo Verde, ficando a parte ocidental para a Espanha e a oriental para Portugal.

¹³ Hugo Grócio é, por muitos, considerado o pai do direito internacional graças à elaboração do mundialmente famoso tratado *Do direito da guerra e da paz*, publicado em 1625. Nascido na Holanda em 1583, iniciou a sua vida profissional com uma missão diplomática em França e que, graças ao seu desempenho, lhe fez merecer do rei Henrique IV o epíteto de “o prodígio da Holanda”. Sempre dedicado às letras escreveu diversas obras sobre relações internacionais. Em 1609 publica o décimo segundo capítulo do aclamado estudo “O Direito de Presa” com o título de *Mare Liberum* atingindo assim a fama mundial (Oliveira, 2010: 24-25).

¹⁴ O referido capítulo doze, encontrava-se dividido em treze subcapítulos, que se passam a enumerar: 1º Pelo Direito das Gentes (Ramo do direito que regula o relacionamento entre os Estados. Os romanos utilizavam a expressão *ius gentium* (latim para “direito das gentes” ou “direito dos povos”)). a navegação é livre a todos e seja para onde for; 2º Os portugueses não têm nenhum direito de domínio por motivo de descobrimentos sobre as Índias para onde os holandeses navegavam; 3º Os portugueses não têm sobre as Índias o direito de domínio por dação pontifícia; 4º Os portugueses não têm o direito de domínio sobre as Índias por motivos de guerra; 5º Nem o mar que conduz às Índias nem o direito de nele navegar pertencem aos portugueses a título de ocupação; 6º O mar e o direito de navegar não pertencem aos portugueses a título de prescrição pontifícia; 7º O mar e o direito de navegar não pertencem aos portugueses a título de prescrição ou por costume; 8º Pelo Direito das gentes o comércio é livre a todos; 9º O comércio com as Índias não pertence aos portugueses a título de ocupação; 10º O comércio com as Índias não pertence aos portugueses a título de doação pontifícia; 11º O comércio com as Índias não pertence aos portugueses a título de prescrição ou por costume; 12º A proibição do comércio pelos portugueses não se apoia em nenhum princípio de equidade; 13º Os holandeses devem manter o seu comércio com as paragens indicadas, na paz, durante as tréguas ou em guerra (Oliveira, 2010: 24-25).

Em resposta, Frei Serafim Freitas¹⁵ escreveu a tese *mare clausum*. A posição portuguesa era ambígua, porque embora no Atlântico Norte concordasse com a liberdade dos mares, no Atlântico Sul e Índico considerava que a doação pontifícia prevalecia sobre a liberdade dos mares para os restantes Estados.

A partir de 1609, como a posição holandesa prevaleceu¹⁶, o regime de “liberdade do mar” foi ganhando força até ser generalizadamente aceite em finais do século XVII, estando, assim, na base de todo o processo de implementação de uma nova ordem pública permitindo a igualdade soberana dos Estados e que fossem firmados acordos de comércio e de utilização de rotas marítimas por todas as nações¹⁷ que durariam até aos nossos dias.

A liberdade dos mares e o direito ao seu uso¹⁸, contudo, manteve-se um tema controverso, existindo a necessidade de definir regras e doutrina sobre os assuntos do mar. Foi em 14 de abril de 1912, em virtude do trágico naufrágio do *Titanic*, que surgiu a preocupação de legislar a atividade marítima, nomeadamente, em relação à segurança. Assim, em 1914 realizou-se a primeira convenção *Safety of Life at Sea*¹⁹ (SOLAS) (IMO, 2011b).

A convenção SOLAS foi responsável pela criação da *Intergovernmental Maritime Consultative Organization* (IMCO), que produziu grande parte da legislação aplicada no âmbito marítimo e que a partir de maio de 1982 se passou a denominar *International Maritime Organization*²⁰ (IMO). O seu principal objetivo é desenvolver e manter um quadro legislativo que promova regras para toda a navegação, uniformizando assim, procedimentos para todos os países com o objetivo de normalizar as regras aplicadas no mar (IMO, 2011b).

Devido a diversas reivindicações²¹ sobre as zonas marítimas houve a necessidade de reunir as mais altas instâncias internacionais, sob a égide das Nações Unidas (NU), para

¹⁵ Jurista português, reconhecido internacionalmente pelas suas alegações jurídicas e pareceres morais, teve como obra principal *Do Justo Império Asiático dos Portugueses*, publicada em Valhadolid em 1625 (Ribeiro, 1992). Os argumentos usados por Frei Serafim para contestar *Grocius* já tinham sido defendidos pelos jurisconsultos portugueses anteriores, sendo um deles, Bento Gil.

¹⁶ Apesar da grande controvérsia que esta questão suscitou nos meios jurídicos e diplomáticos da época.

¹⁷ Contudo, o Tratado de Tordesilhas só foi revogado em 1750, na sequência da alteração dos conceitos da medida de Longitude, facto provavelmente explicável pelo Costume ser a principal fonte de direito da época.

¹⁸ O Direito do Mar (*Law of the Sea*) é responsável por regular os espaços marítimos, o que é diferente do Direito Marítimo (*Maritime Law*) que regula os transportes marítimos.

¹⁹ Convenção Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar.

²⁰ Constituída em Genebra no ano de 1948 com o nome de Organização Consultiva Intergovernamental Marítima, alteraria o seu nome para Organização Marítima Internacional. É a agência especializada das NU, tendo como objetivo a criação de um sistema de colaboração entre os governos no que concerne a questões técnicas que são do domínio da navegação comercial internacional, bem como encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação. A organização tem 168 países membros e três associativos (IMO, 2011b).

²¹ Na segunda metade do século XX, o regime de “liberdade do mar” estava prestes a terminar, uma vez que apenas os países desenvolvidos poderiam ter acesso aos recursos marinhos, os Estados costeiros começaram a reivindicar para si os espaços marítimos adjacentes aos seus territórios.

iniciar um processo de regulamentação da ordem dos oceanos à escala global que teve o seu início com as convenções de Genebra de 1958²² e ²³ e terminaria com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), em 1982.

As NU em 1982, conscientes de que os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados e devem ser considerados como um todo, reconheceram a conveniência de estabelecer por meio de uma Convenção, com a devida consideração pela soberania de todos os Estados, uma ordem jurídica para os mares e oceanos que facilitasse as comunicações internacionais e promovesse os usos pacíficos dos mares e oceanos, a utilização equitativa e eficiente dos seus recursos, a conservação dos recursos vivos e o estudo, a proteção e a preservação do meio marinho, aprovando, em 14 de abril de 1982, a convenção, também conhecida por Convenção de *Montego Bay*²⁴ (CNUDM, 1982).

Assim, os espaços marítimos, de acordo com as convenções internacionais e legislações nacionais, obedecem a normas jurídicas específicas, que conferem direitos e impõem deveres diferenciados, conforme as áreas a que se aplicam. Mar Territorial, Zona contígua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental e Alto Mar são os espaços mais conhecidos e que necessitam de melhor explicação.

O **Mar Territorial** é o espaço marítimo que mais controvérsia tem suscitado ao longo dos tempos no âmbito do direito internacional porque os Estados desde muito cedo pretenderam criar uma zona de proteção²⁵, impedindo os eventuais inimigos de ameaçarem diretamente os seus territórios.

Assim de acordo com o art.º 3º da CNUDM, ficou estabelecido que “*todo o Estado costeiro 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 de conformidade com a Convenção*” (CNUDM, 1982). A largura do Mar Territorial pode, assim, estender-se da linha de base normal – ou de base reta, se for o caso – até um máximo de 12 milhas marítimas.

A fixação de uma zona adjacente ao Mar territorial, a **Zona Contígua**, com largura igual à deste ficou prevista na Convenção de Genebra sobre o Mar Territorial tendo a CNUDM

²² As convenções de Genebra deram um primeiro grande contributo “*consagrando regras até então apenas firmadas no costume, ditadas pela jurisprudência, integradas no direito interno, sugeridas pelos jurisconsultos ou previstas nos tratados bilaterais*” (Brandão: 1995: 84).

²³ Não se afigurando ainda como a situação ideal, tiveram início novos trabalhos para a realização de uma outra convenção, versando os mesmos assuntos, mas que tentasse reunir o máximo consenso possível.

²⁴ Na Convenção participaram mais de 160 (cento e sessenta) países tendo sido ratificada em Portugal pela Assembleia da República através da Resolução nº60-B/97, de 14 de novembro.

²⁵ Começou por ser considerado o alcance visual, teoria de Perno no séc. XV, mais tarde adotou-se o critério do alcance do tiro de canhão, teoria de *Binkershoek* no séc. XVII até à atual largura de 12 milhas marítimas (Oliveira, 2010:52).

reiterado a existência desta figura no seu art.33.º que abre a possibilidade de “numa zona contígua ao seu mar territorial, (...) o Estado costeiro pode[r] tomar as medidas de fiscalização necessárias a:

a) evitar as infracções às leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários no seu território ou no seu mar territorial;

b) reprimir as infracções às leis e regulamentos no seu território ou no seu mar territorial”.

De acordo com o mesmo artigo, “a zona contígua não pode estender-se além das 24 milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial” (CNUDM, 1982).

A matéria relacionada com a **Zona Económica Exclusiva**²⁶ é tratada na CNUDM nos seus arts.55.º a 75.º referindo o art.57.º que: “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”. Nesta área o Estado costeiro possui (CNUDM, 1982):

“a) direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo, e no que se refere a outras actividades com vista à exploração e aproveitamento da Zona para fins económicos, como a produção de energia a partir da água, das correntes e dos ventos;

b) jurisdição, de conformidade com as disposições pertinentes da presente convenção no que se refere a:

i) colocação e utilização de ilhas artificiais, instalações e estruturas;

ii) investigação científica marinha;

iii) protecção e preservação do meio marinho”.

²⁶ A necessidade em delimitar um espaço com as características que as Zonas Económicas Exclusivas atuais possuem foi ganhando consistência no seguimento das reivindicações de alguns estados da América Latina nas décadas de cinquenta e sessenta que pretendiam ter direitos de jurisdição sobre vastas áreas marítimas que se estendiam para lá do respetivo MT e onde os recursos, sobretudo piscícolas, abundavam. O Perú e o Chile foram pioneiros a considerarem, unilateralmente, uma faixa de 200 milhas para si onde detinham jurisdição dos recursos vivos ali existentes, na declaração de Santiago do Chile em 18 de agosto de 1952. A aceitação de uma tal área a nível internacional revestiu-se de grandes dificuldades na medida em que com a entrada em vigor da CNUDM - que viria a legitimar as reivindicações dos Estados mencionados -, 35% da superfície do oceano ficou sob controlo dos Estados ribeirinhos no que respeita à gestão dos recursos naturais da coluna de água dessas vastíssimas áreas. Tal facto tem ainda um grande significado económico uma vez que as águas costeiras representam “cerca de 8% da superfície da Terra, 2,5% da produtividade primária mundial e 90% da captura mundial de peixe”. Acrescente-se “que os ecossistemas marinhos e costeiros abrangidos por estas ZEE representam, segundo estimativas recentes, 43% do valor dos serviços ecossistémicos mundiais (...) (CMIO, 1998:59).

A **Plataforma Continental**²⁷ é um dos espaços marítimos com mais potencialidades de exploração. Inicialmente, limitava-se a pequenas profundidades dada a dificuldade em aceder aos recursos que se situavam em zonas mais profundas. Hoje, porém, com as mais modernas tecnologias, tal já não sucede havendo países desenvolvidos²⁸ que levam a exploração até às planícies abissais atingindo os dois mil ou mesmo três mil metros de profundidade.

Assim a CNUDM instituiu no seu art.77.º que os Estados costeiros exercem “*direitos de soberania sobre a plataforma continental para efeitos de exploração e aproveitamento dos seus recursos naturais*” e que “*a plataforma continental de um Estado costeiro compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até ao bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância*”. A CNUDM prevê ainda no seu art.76.º a possibilidade de os Estados costeiros poderem alargar a Plataforma Continental para lá das duzentas milhas marítimas até um limite máximo de trezentas e cinquenta milhas marítimas, aumentando substancialmente as áreas sob controlo dos mesmos (CNUDM, 1982).

Os restantes espaços marítimos são considerados **Alto Mar** que de acordo com o art.87.º da CNUDM refere que “*O alto mar está aberto a todos os Estados, quer costeiros quer sem litoral. A liberdade do alto mar é exercida nas condições estabelecidas na presente Convenção e nas demais normas de direito internacional. Compreende, para o Estado quer costeiros quer sem litoral:*

- a) Liberdade de navegação;*
- b) Liberdade de sobrevoo; (...)*

Tais liberdades devem ser exercidas por todos os Estados, tendo em devida conta os interesses de outros Estados no seu exercício da liberdade do alto mar, bem como os direitos relativos às actividades na área previstos na presente Convenção” (CNUDM, 1982).

²⁷ Tem origem na declaração do Presidente dos EUA, *Harry Truman*, que em 28 de setembro de 1945 reivindicou o controlo da exploração e conservação dos recursos do subsolo e do leito do mar dos fundos contíguos à costa americana para lá das águas pertencentes ao Mar Territorial. Essa declaração baseava-se no pressuposto de que a plataforma constituía o prolongamento natural do território dos EUA e que, por isso, os direitos do Estado sobre essa área teriam de ser semelhantes aos que detinha em território continental. Este precedente levou a que outros Estados proferissem declarações similares abrindo o caminho para que em Genebra, em 1958, se consubstanciassem essas reivindicações através da Convenção de Genebra sobre a Plataforma Continental.

²⁸ Esta perspetiva alertou os Estados com níveis mais elevados de desenvolvimento tecnológico para a possibilidade de irem explorar os recursos existentes na plataforma até junto dos limites do Mar Territorial de outros Estados costeiros.

É relevante ainda de forma sucinta referir que de acordo com o art.88.º da CNUDM o Alto Mar deve ser utilizado para fins pacíficos e pelo art.89.º da mesma Convenção não pode ser submetido à soberania de nenhum Estado.

Em termos de liberdades no Alto Mar, segundo o art.58.º, as liberdades aplicadas ao Alto Mar são também aplicadas à Zona Económica Exclusiva dado de outros Estados têm os seguintes direitos e deveres: “*Na zona económica exclusiva, todos os Estados, quer costeiros quer em litoral, gozam, nos termos das disposições da presente Convenção, das liberdades de navegação e sobrevoo e de colocação de cabos e ductos submarinos, a que se refere o artigo 87.º, bem como de outros usos do mar internacionalmente lícitos, relacionados com as referidas liberdades, tais como os ligados à operação de navios, aeronaves, cabos e ductos submarinos e compatíveis com as demais disposições da presente Convenção*”(…) (CNUDM, 1982).

Pretende-se, de forma a facilitar a visualização dos conceitos anteriormente referidos, que a Figura 1 aclare a sua contextualização.

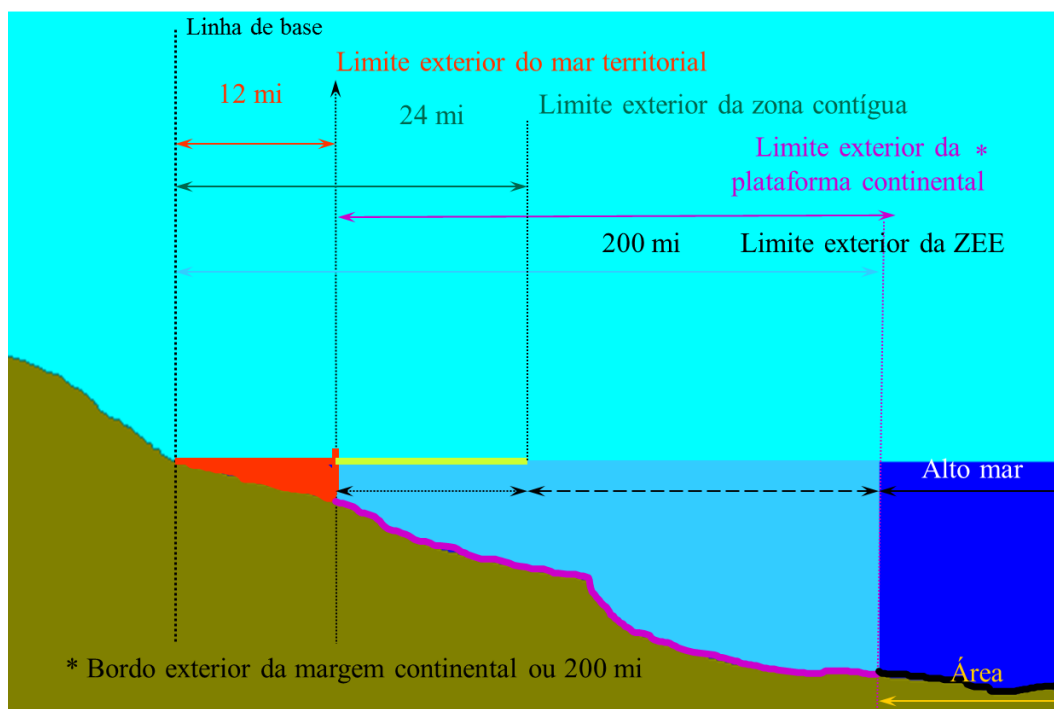


Figura 1 – Limites estabelecidos pela CNUDM
(Correia, 2010:238)

Uma das ameaças que tem de forma ativa afetado a segurança marítima e a liberdade dos mares é a **Pirataria Marítima**.

A existência da Pirataria Marítima encontra-se intimamente associada ao início da navegação não sendo por isso um facto novo. Homero foi o primeiro a usar o termo "pirata" para descrever os homens que na Grécia antiga andavam no mar e pilhavam os navios e as cidades costeiras (Botting, 1978: 14).

Assim, primeiramente, a Pirataria Marítima foi praticada por gregos em 735 a.C., que assaltavam os mercadores fenícios e assírios (Botting, 1978: 15).

Na Idade Média, era praticada principalmente por normandos, e por muçulmanos. Posteriormente, difundiu-se pelas colónias europeias, com maior incidência nas Caraíbas, procurando os piratas uma boa presa que transportasse riquezas das colónias americanas para a Europa (Bohm-Amolly, 2009) não devendo ser confundida com corso²⁹.

No século XVI o Mar das Caraíbas era um local de excelência para a Pirataria Marítima que incidiu inicialmente sobre os navios espanhóis, e posteriormente em navios de qualquer Estado com colónias e postos avançados de comércio naquela zona geográfica. Muito deles eram corsários, estando a sua atuação oficialmente sancionada pelos seus países de origem (Bohm-Amolly, 2009). Nos séculos XVII e XVIII era um fenómeno quase global³⁰, tendo uma época considerada de ouro entre os anos 1650 e 1720 (Rodrigues, 2011: 50).

Embora a Pirataria Marítima nunca tenha desaparecido, houve alturas em que esteve mais ativa e outras em que parecia que se extinguiu. De facto, foi considerada praticamente como extinta durante o século XIX por dois fatores primordiais: em primeiro lugar, o aparecimento do navio a vapor que fez com que os navios pudessem navegar a velocidades mais elevadas o que não permitia a atuação dos piratas e por outro lado o patrulhamento mais efetivo dos oceanos por parte das marinhas de diversos países. Após quase um século de acalmia, em que existem registo de alguns casos esporádicos, a partir da década de oitenta do século XX a pirataria marítima voltou a existir de forma efetiva³¹ (Guedes, 2009:16).

²⁹ Fenómeno que existia com o apoio dos próprios governos, com a instituição das Cartas de Corso ou de Marca (documento emitido pelo governo de um país que autorizava a atacar navios, sendo muito utilizadas na Idade Média e na Idade Moderna, tendo sido utilizadas por todas as grandes nações marítimas, principalmente pela França e a Inglaterra e mais tardiamente pela Espanha (Elleman et al, 2010:3), constando nessa mesma Carta o nome da pessoa que era autorizada a perpetrar esses tipos de atos, a área onde poderiam ocorrer, o espaço temporal e inclusivamente a que navios de que Estado(s) se destinava (Sidak, 2005)).

³⁰ Particularmente no Atlântico, no Mediterrâneo e no Índico, estendendo-se ao Mar Vermelho, ao Mar Árábico, entre outros.

³¹ O aumento dos atos de pirataria está relacionado com o fim da guerra fria, existindo por parte dos países uma prioridade mais elevada no que concerne ao incremento das relações comerciais tendo reduzido de forma considerável o número de esquadras no mar, o que implicou uma menor patrulhamento dos oceanos.

De facto, a pirataria marítima tem perdurado ao longo dos séculos, verificando-se muitas alterações no *modus operandi*, no armamento utilizado e nas implicações socioeconómicas (Bohm-Amolly, 2009).

Dado o crescimento do comércio marítimo e da globalização, os atos de Pirataria Marítima representam uma ameaça crescente e de extrema perigosidade para a segurança marítima tendo em consideração em primeiro lugar a sua imprevisibilidade e consequências (Bohm-Amolly, 2009) encontrando-se nos anexos A e B os fatores que contribuíram para o recrudescimento da pirataria marítima e as regiões com maior incidência de pirataria, respetivamente.

Tal facto fez com que fosse necessário legislar sobre o assunto, sendo a definição internacionalmente admitida para **Pirataria** vertida na CNUDM no seu art.101.º, (CNUDM, 1982) a seguinte:

“Constituem pirataria quaisquer dos seguintes actos:

a) Todo o acto ilícito de violência ou de detecção, ou todo o acto de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

- Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;*
- Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;*

b) Todo o acto de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;

c) Toda a acção que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos actos enunciados na alínea a) ou b).”

Estando também definido que é considerado **Navio ou aeronave Pirata**, de acordo com o art.103.º, *“(…) os navios ou aeronaves que as pessoas, sob cujo controlo efectivo se encontrem, pretendem utilizar para cometer qualquer dos actos mencionados no artigo 101.º. Também são considerados piratas os navios ou aeronaves que tenham servido para cometer qualquer de tais actos, enquanto se encontrem sob o controlo das pessoas culpadas desses actos.”*

No caso de existirem suspeitas e por forma a verificar a sua autenticidade existe também preconizado na lei, art.110.º da CNUDM, o **Direito de visita**³² que *“Permite que os*

³² O navio de guerra inglês *HMS Portland*, efetuou uma abordagem a uma embarcação que continha armamento e meios de escalada, e que, nitidamente, era um navio pirata. No entanto, não havia qualquer prova de ter

navios de guerra, aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves devidamente identificados, sejam autorizados a ir a bordo de qualquer navio no alto mar quando existam motivos razoáveis para suspeitar que o navio está ou esteve envolvido em actos de pirataria, com excepção dos navios com direito a completa imunidade (...)” (CNUDM, 1982).

O **apresamento de um navio** é autorizado a “*Todo o Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por actos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efectuou o apresamento, podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa-fé., conforme referido no art.105.º da CNUDM, sendo que os **Navios e Aeronaves autorizados a efetuar apresamento**, conforme art.107.º são “ (...) os navios de guerra ou aeronaves militares, ou outros navios ou aeronaves que tragam sinais claros e sejam identificáveis como navios ou aeronaves ao serviço de um governo e estejam para tanto autorizados” existindo o **dever de cooperação** de “*Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.*”, conforme estipulado no art.100.º da CNUDM (CNUDM, 1982).*

Existe assim, uma zona problemática no que concerne ao dever de cooperar na repressão da pirataria e apresamento de um navio ou aeronave pirata dado que está explícito que “ *...devem cooperar...*”, o direito a visita é possível e circunscreve-se na condição da restrição a uma suspeita razoável. “*...se existir uma dúvida razoável...*” e pelo outro lado refere que “*...pode apresar...no alto mar...*”, sendo que “*Os tribunais do Estado que efectuou o apresamento pode decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar...*”.

Contudo, muitos atos de Pirataria ocorrem em fundeadouros e aproximações a portos ou ainda quando os navios navegam dentro mar territorial de um Estado. Nesse caso não podem ser considerados atos de pirataria pela sua tipificação na lei.

O aumento deste tipo de ações ilegais fez com que a IMO viesse a legislar de forma a preencher o vazio legislativo existente para este tipo de atos nestas águas, tendo surgido no ano de 2001 a Resolução A.922(22) “*Código de prática para investigação de crimes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios*”, classificando como “Assaltos à Mão

efetuado algum ataque e, muito menos, informação de que ia efetuar ataques. A questão da prova em tribunal é um fator essencial em processos desta natureza e é certamente muito difícil provar que se ia cometer um crime.

Armada Contra Navios”³³ (AMACN), os atos ilícitos cometidos no Mar Territorial, nas Águas Arquipelágicas³⁴, nos Portos³⁵ e inclusivamente nas Águas Interiores³⁶, com a seguinte descrição: é considerado “*Assalto À Mão Armada Contra Navios*” qualquer acto ilícito de violência ou de detenção ou de qualquer acto de depredação ou de ameaça, que não seja um acto de pirataria contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de um navio, em lugar submetido à jurisdição de um Estado relativamente a tais infracções” (IMO, 2001).

Assim, a grande diferença existente entre Pirataria e Assaltos à Mão Armada Contra Navios é o local da ação. A Pirataria Marítima ocorre no Alto Mar, contudo também o é na Zona Económica Exclusiva e na Zona Contígua, de acordo com o art.58.º, enquanto os AMACN é realizado dentro da jurisdição territorial de um Estado.

Conquanto, a importância do Direito Internacional Público e do Direito Interno de cada Estado irá ter influência na possibilidade ou não de julgamento dos presumíveis piratas, dependendo ainda em que missão o navio que efetua o apresamento do navio pirata está integrado. Mesmo os países que condenam a pirataria têm posturas diferentes em relação à sua repressão, existindo países como o caso da Itália que tipifica a pirataria quando desenvolvida nos espaços sob sua jurisdição nos mesmos termos que a CNUDM os define no Alto Mar, outros, como a Alemanha que além de criminalizarem a pirataria quando praticados nas suas águas, assumem ter jurisdição universal contra a pirataria independentemente do local onde seja praticada ou, ainda, países que não atribuem jurisdição universal contra a pirataria. Por outro lado, há países que nem sequer preveem o crime de pirataria nas respetivas legislações estando Portugal incluído neste último caso (Bohm-Ammoly, 2011:590), sendo de forma sucinta explanado o caso particular de Portugal no Anexo C.

Verifica-se que os problemas do mar podem-se resolver em terra utilizando diferentes meios sendo para tal importante definir o conceito de *comprehensive approach*.

Existem diferentes conceitos de *comprehensive approach* consoante o ator. Para as NU, embora não se use o referido termo, surge como denominação de Missões Integradas ou de *Integrated Approach* (IA). O Secretário-geral das NU, na sua *Note of Guidance on*

³³ A expressão *armed robbery* foi traduzida nas Resoluções da IMO como assaltos à mão armada. A definição pretende comparar os assaltos à mão armada à pirataria marítima (IMO, 2001).

³⁴ As linhas de base arquipelágicas definem o que é considerado como Águas Arquipelágicas., conforme definido no art.46.º e art.47.º da CNUDM.

³⁵ Art.11.º da CNUDM.

³⁶ Águas interiores de um Estado são “as águas situadas no interior da linha de base do mar territorial” (art.8.º da CNUDM). Normalmente, esta linha corresponde “à linha da baixa-mar ao longo da costa tal como indicada nas cartas marítimas da grande escala” (art.5.º da CNUDM) mas pode corresponder a uma ou várias linhas de base reta traçadas de acordo com os critérios estipulados no art.7º da mesma Convenção.

integrated Missions^{37 e 38}, descreve o conceito da seguinte forma: “Uma missão integrada tem por base um plano estratégico comum, um entendimento partilhado de prioridades e tipos de programas de intervenção, a vários níveis. Através deste processo integrado, o sistema da organização procura maximizar as suas contribuições, para com países que emergem de um conflito, ao potenciar as suas diferentes capacidades numa forma coerente e mutuamente suportável” (NU, 2006: 2).

A NATO é uma aliança militar e pode apenas dispor-se como tal, não possui todas as capacidades civis que a *comprehensive approach* requer. Pode, contudo, contribuir, sendo no entanto, incapaz de atingir um efeito amplo, por si própria. Assim, a *comprehensive Approach* representa a garantia de uma resposta coordenada e coerente a uma crise, dada por todos os atores relevantes (NATO, 2009b: 1-2) ou ainda de forma mais lata, a cooperação, no planeamento e execução, de um conjunto de protagonistas, tanto nacionais como internacionais, incluindo militares, organizações não-governamentais e agências governamentais (NATO, 2008b: 2).

O Grupo de trabalho^{39 e 40} *Multinacional Experiment 5* está a testar a *comprehensive approach* num contexto de coligação, embora difira das abordagens organizacionais descritas anteriormente, é aqui apresentado em virtude da sua natureza multinacional.

No contexto do MNE5, a *comprehensive approach* é descrita como um “vasto leque de ações desenvolvidas, de forma coordenada e em colaboração com a nação afetada, pelas autoridades nacionais e multinacionais, agências governamentais, forças militares, OI e ONG, para conseguir uma maior harmonização na análise, planeamento, gestão e avaliação das

³⁷ Nota complementar, à diretiva, de 11 de dezembro de 2000, com o objetivo de integração dos representantes da ONU com outros atores em cenários de crise.

³⁸ O documento descreve o conceito de Missões Integradas como um tipo de missão onde existem processos, mecanismos e estruturas, que geram e sustentam um objetivo estratégico comum, assim como uma abordagem integrada entre os sectores políticos, de segurança, de desenvolvimento e de direitos humanos, e onde se inserem também os atores da ONU.

³⁹ O processo *Multinacional Experiment* (MNE) começou em 2001 com o MNE1, que investigou a capacidade de uma *Task Force* combinada e conjunta, de conduzir o planeamento militar, num ambiente de colaboração técnica. Os primeiros participantes foram a Alemanha, a Austrália, o Reino Unido e os EUA Unidos. À MNE2, em 2003, juntou-se a NATO no estudo dos diversos fatores que têm impacto na capacidade das nações partilharem informações vitais para o planeamento militar. Em 2004, no MNE3, a França foi acrescentada à lista de nações participantes. Este grupo de trabalho analisou as questões relacionadas com planeamento baseado em efeitos. No MNE4, realizado em 2006, efetuou-se uma primeira tentativa para expandir a abrangência dos atores envolvidos em operações de coligação. Em Junho de 2006, a comunidade MNE decidiu concentrar os seus esforços no MNE5, focado na integração dos resultados individuais obtidos em experiências anteriores e analisar o envolvimento de todas as agências, nações e organizações, a fim de apoiar o planeamento de gestão de crises. O MNE5 passou a incluir 18 países da NATO e UE, além da Austrália, Japão e Singapura. A Coreia do Sul esteve envolvida como observador.

⁴⁰ O MNE tem sido criticado em virtude de ser liderado por militares e sub-representado por atores civis relevantes, e pelo seu escasso envolvimento com as NU, no entanto este grupo de trabalho tem difundido recomendações sobre o *comprehensive approach*, entre os quais os *Basic Principles for Comprehensive Approach Reconstruction and Stabilization* que estão resumidos no anexo D.

ações necessárias para prevenir, aliviar, atenuar e/ou resolver as condições que precipitam a crise” (MNE, 2009: 6).

Na atualidade a maioria das operações ocorre sobre a égide das NU. Apesar do sucesso desta organização se encontrar dependente do apoio ativo das grandes potências com o respetivo poder de veto no Conselho de Segurança das Nações Unidas, e de, atualmente, devido à recessão mundial sofrer uma diminuição das contribuições para as suas missões⁴¹ a ONU continua a ser uma organização que pelo seu peso, dimensão, experiência e principalmente legitimidade tem um papel fundamental no desenvolvimento e aplicação da *comprehensive approach*, aqui traduzido no *Integrated Approach*.

Na execução deste capítulo pretendeu-se efetuar o enquadramento a este trabalho com a definição de alguns conceitos chave; tais como ameaça, segurança, pirataria, *comprehensive approach* e diversas noções que concorreram para o conhecimento das diferenças entre mar territorial, zona contígua e zona económica exclusiva e plataforma continental que complementaram o seu entendimento. O próximo capítulo versará sobre o transporte marítimo e a sua importância.

⁴¹ Consequência destes países terem de dividir as contribuições no âmbito das várias OI.

3. O Transporte marítimo

Neste capítulo, o transporte marítimo, será analisada a sua importância nesta nova era a economia global, o seu crescimento e quais as rotas mais importantes fruto de uma globalização em que o fator produtivo da matéria-prima e de transformação se encontra cada vez mais afastado do consumidor existindo por isso uma maior conexão e interdependência entre os Estados.

a. Importância

Ao longo da história, as populações ribeirinhas utilizavam primeiramente o mar como fonte de recursos alimentares. Posteriormente, aliaram o transporte de pessoas e mercadorias à necessidade básica da alimentação, sendo que a atividade marítima relevante por parte do homem remonta à Grécia antiga - a primeira talassocracia conhecida (Sacchetti, 2004).

O mar era assim um meio de comunicação entre os povos. É de realçar que as rotas por terra revelavam-se de extrema dificuldade e que as populações se encontravam primordialmente junto ao litoral e na foz dos rios. Foi na época dos descobrimentos, com as conquistas portuguesas além mar que, a globalização, como a conhecemos hoje, se iniciou e se desenvolveu, temática que apesar de ter uma importância relevante não será abordada no estudo em apreço.

Foi contudo, com a revolução industrial que se verificou um aumento exponencial na procura de matérias-primas, com uma necessidade crescente de importação de combustíveis e exportação de produtos manufaturados (Correia, 2010:144).

Durante o final do século XIX e meados da década de sessenta do século XX a população do globo duplicou, chegando ao número de três milhares de milhões de pessoas. A nova dinâmica económica com a sua globalização tem sido acompanhada por um aumento significativo da mobilidade e de melhores acessibilidades, o que fez com que as vantagens comparativas do trabalho global e da utilização de recursos fossem utilizados de forma mais eficiente. Assim, as sociedades tornaram-se cada vez mais dependentes dos seus sistemas de transporte para suportar as diferentes atividades⁴², tais como as deslocações diárias, colmatando as necessidades de energia e a sua distribuição, o transporte de matérias e

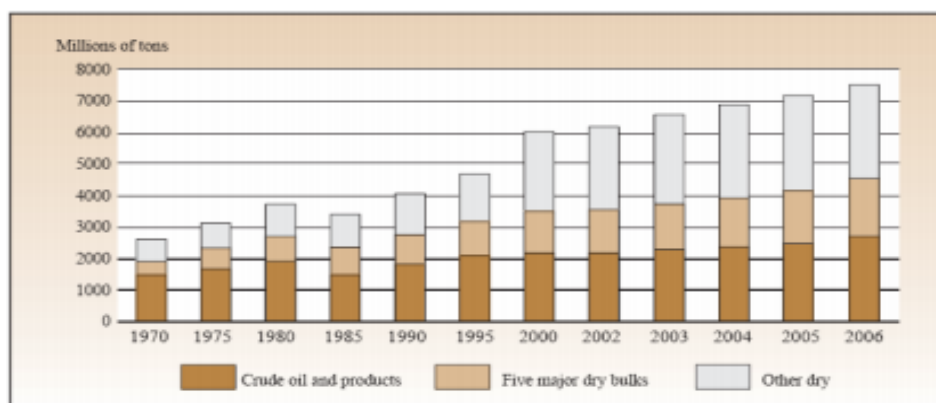
⁴² Entre tantas indústrias e setores de atividade podemos, como exemplo desta globalização, referir a indústria automóvel, em que o *design* da viatura, a construção das suas partes, os componentes eletrónicos e a sua montagem final poder ocorrer nos locais mais distantes do globo, sendo o seu produto final, o automóvel, um produto à escala global com comercialização em diversos países.

produtos acabados, entre tantas outras, sendo o mar atualmente elemento de equilíbrio entre as dimensões económica, social e ambiental do desenvolvimento sustentável do planeta⁴³.

Assim, os sistemas de transporte marítimo têm sofrido inúmeros aperfeiçoamentos para conseguir manter a sua competitividade e responder ao desafio constante para satisfazer as necessidades de mobilidade e de apoio ao desenvolvimento económico e de participação na economia global, o que influenciou o aumento da tonelagem dos navios mercantes, que quintuplicou. Nas últimas quatro décadas o comércio marítimo mais do que triplicou (Correia, 2010:144).

Tabela 1 - Evolução do transporte marítimo a nível mundial (1)
(SAER, 2009:167)

Anos	1970	1980	1990	2000	2002	2003	2004	2005	2006(est.)
Comércio Mundial (milhões ton.)	2.566	3.704	4.088	5.983	6.120	6.500	6.846	7.109	7.416
Comércio Mundial (10 ⁶ t. x milhas)	10.655	16.777	17.121	23.693	24.172	25.854	27.574	29.094	30.686
Frota Mundial (milhões t de porte bruto)	326	683	358	808	844	857	896	960	1.042



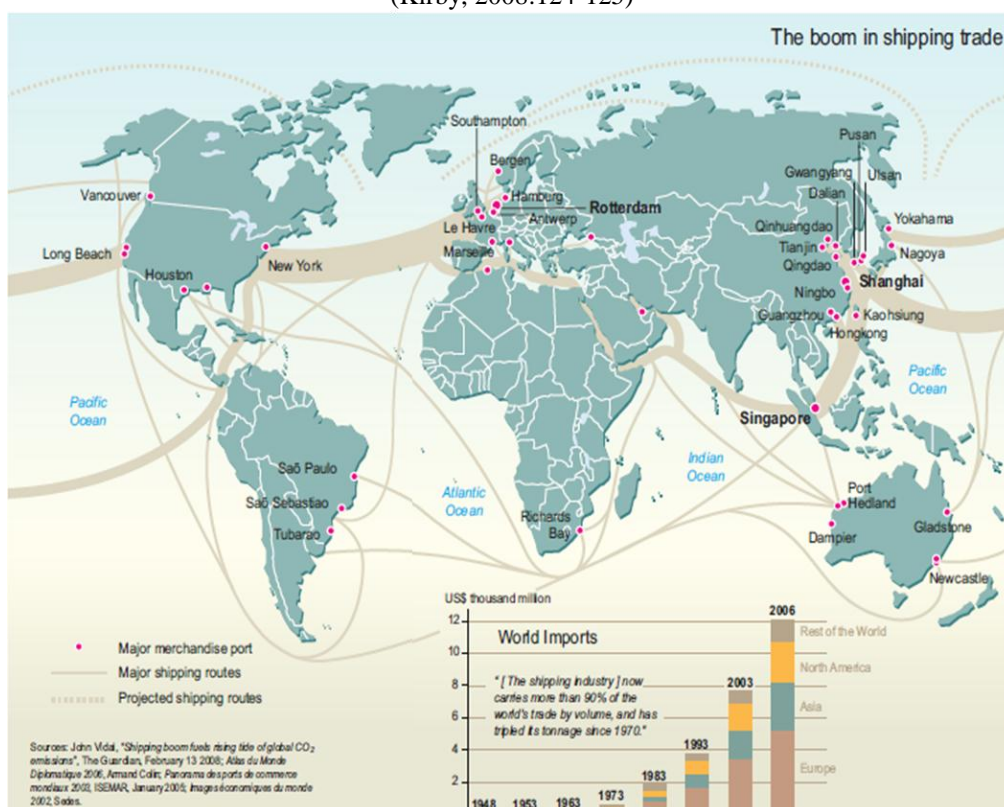
Podemos observar a evolução do transporte marítimo a nível mundial e verificar que independentemente da natureza do transporte considerado, a tendência desde 1970 tem sido um aumento a nível mundial no número de toneladas transportadas.

Presentemente, nesta era da economia global, onde a conexão e interdependência são fatores-chave, o transporte marítimo continua a ser a forma de transporte com o melhor custo – benefício para movimentar mercadorias e matérias-primas em quantidade, sendo o mar o

⁴³ O transporte marítimo e os portos são essenciais para o comércio internacional. Para 90% do comércio externo da União Europeia (UE) e mais de 40% do seu comércio interno o transporte é efetuado por via marítima. A UE com 40% da frota mundial, é incontestavelmente o líder deste sector global. Anualmente, 3,5 mil milhões de toneladas de mercadorias e 350 milhões de passageiros transitam pelos portos marítimos europeus. Cerca de 350.000 pessoas trabalham nos portos e nos serviços associados, que, no seu conjunto, geram um valor acrescentado de aproximadamente 20 mil milhões de euros. Com o aumento do volume do comércio mundial e o desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância e das autoestradas marítimas, as perspetivas para estes sectores são de crescimento contínuo. O transporte marítimo é um catalisador para outros sectores, nomeadamente a construção naval e os equipamentos marítimos (Costa, 2005:10).

espaço por onde circula cerca de noventa por cento do comércio internacional, atividade básica para a expansão e estabilidade económica dos Estados (Guedes, 2008:12) e (Kirby, 2008:125), sendo possível visualizar as rotas mais importantes na tabela dois, que serão de forma mais detalhada abordadas no subcapítulo c.

Tabela 2 - Evolução do transporte marítimo a nível mundial (2)
(Kirby, 2008:124-125)



Releva-se a existência de cerca de cinquenta mil e quinhentos navios⁴⁴, pertencentes a mais de cento e cinquenta países a efetuar transporte de mercadorias entre diversas nações e que representam mais de seiscentos milhões de toneladas transportadas, sendo necessário para a sua operação mais de um milhão de profissionais de distintas nacionalidades devidamente qualificados, tornando o transporte marítimo uma indústria à escala global (NATO, 2008: 1).

⁴⁴ Um navio pode custar cerca de cem milhões de dólares. A indústria mundial de transporte marítimo consegue atingir valores na ordem dos trezentos e oitenta mil milhões de dólares em taxas de frete. Quando analisados estes números de forma pouco cuidada podem parecer elevados, mas, devido às economias de escala, verifica-se que o custo do transporte das mercadorias por mar é o mais baixo de todos.

Tabela 3 - Frota mundial em 2009
(Portline 2010)

	EEA Fleet			World Fleet		
	No	GT	DWT	No	GT	DWT
Bulk/Oil Carrier	14	842	1 448	98	2 454	4 137
Bulk Carrier	1 241	41 800	76 282	7 258	236 326	425 971
Sub Total	1 255	42 642	77 730	7 356	238 780	430 108
Liquefied Gas Carrier	243	7 466	7 178	1 497	44 249	39 109
Chemical Tanker	149	903	1 410	1 265	4 631	7 594
Other Tanker	72	103	136	398	811	1 094
Oil Tanker	2 020	61 561	110 320	10 599	250 859	450 013
Sub Total	2 484	70 033	119 044	13 759	300 550	497 810
Container (FC)	1 149	41 900	47 990	4 702	143 811	166 826
Gen Cargo Multi Deck	546	2 610	3 467	4 009	17 382	23 749
Gen Cargo/Passenger	50	44	15	319	556	265
Specialised Carrier	354	8 065	3 580	2 009	36 125	16 336
Reefer	110	743	807	1 214	6 105	6 517
Ro-Ro Other Cargo	307	4 885	3 017	881	10 114	6 802
Ro-Ro Passenger	1 186	10 482	2 309	2 816	16 827	4 079
Gen Cargo Single Deck	1 620	7 290	10 258	12 807	38 681	55 835
Sub Total	5 322	76 019	71 443	28 757	269 601	280 409
Passenger	779	267	48	2 774	1 063	209
Cruise	119	4 845	592	462	14 698	1 658
Total	9 959	193 806	268 857	53 108	824 692	1 210 194

Geograficamente, as atividades marítimas podem ser divididas em duas categorias principais, as de navegação em águas interiores, relativamente ao transporte fluvial e as de alto mar (Rodrigue e Slack, 2009a).

No que concerne ao transporte fluvial, verifica-se que a dimensão dos navios é menor, implicando diferentes características operacionais, adaptadas aos cursos de água. O transporte fluvial é adequado ao transporte de carga a granel, tendo custos relativamente baixos e em termos ambientais revela-se como uma boa solução (Rodrigue e Slack, 2009a) desempenhando um papel fundamental para vários países industrializados com sistemas de vias de grande porte⁴⁵ verificando-se nos últimos tempos um incremento na sua utilização junto das grandes regiões industriais, especialmente na Europa Ocidental e no interior da China⁴⁶ (Rodrigue e Slack, 2009a).

O transporte efetuado no alto mar também tem sido alvo de elevado crescimento, com especial incidência no oceano Pacífico, estando tal facto muito ligado à dependência dos países desenvolvidos à energia, minérios e produtos agrícolas.

De acordo com dados recolhidos em 2004, verifica-se que 99,7% do comércio intercontinental é efetuado por mar, sendo para isso utilizado mais de quarenta mil navios

⁴⁵ São exemplos desta situação o Volga e o Reno.

⁴⁶ O crescimento e a diversificação das atividades económicas na China, com a sua integração na economia global e crescimento da sua economia interna, resultaram num aumento do afretamento de navios na sua rede fluvial.

com mais de trezentas toneladas de porte bruto, que servem mais de quatro mil portos espalhados pelo mundo⁴⁷ (Correia, 2010:145).

Para a consecução dos objetivos inerentes ao transporte marítimo são utilizados diferentes tipos de navio consoante aquilo que pretendem transportar, existindo por isso a necessidade de classificar e agrupar os navios de acordo com diferentes parâmetros que podem ir desde do tamanho à sua funcionalidade entre tantas outras.

A forma mais comum de classificação de navios é de acordo com a sua atividade, conforme o efetua também “O Regulamento Geral das Capitanias”, sendo esta a sua forma mais comum de classificação. Existem cinco categorias: não-militares: comércio, pesca, recreio, rebocadores e auxiliares.

Contudo, uma outra classificação mais detalhada, com tipo e subtipos que referenciam a natureza do tráfego⁴⁸, o tipo de carga⁴⁹, o sistema de movimentação da carga e o tipo de sistema propulsor é utilizada devido à diversidade de navios existentes.

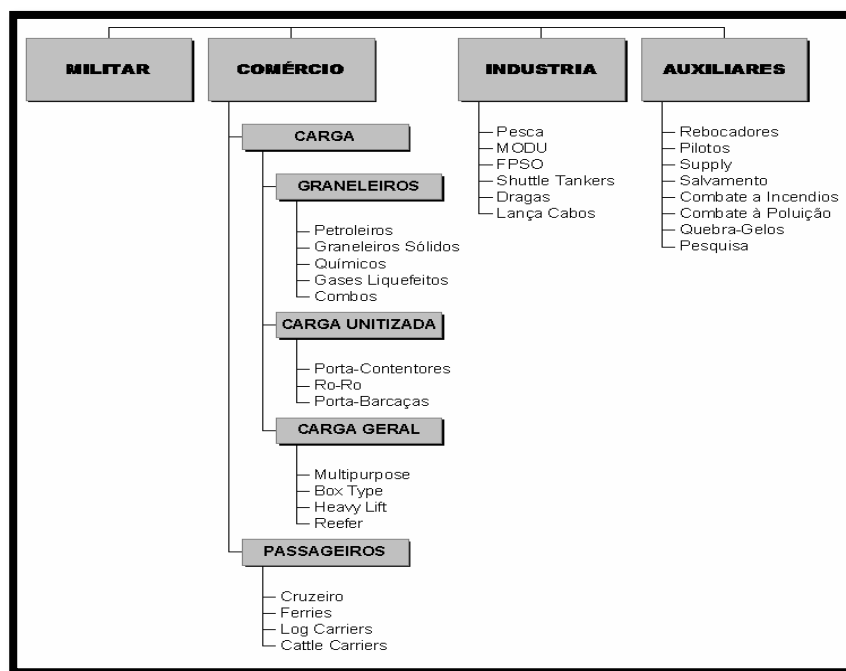


Figura 2 - Tipos de navios
(Ventura, 2009)

Esta classificação, conforme figura dois, divide os navios nas seguintes quatro categorias: militar, comércio, indústria e auxiliares (Correia, 2010:146).

Relativamente à categoria Comércio podem dividir-se em graneleiros, carga geral, carga especializada e passageiros; a nível de Indústria tem os seguintes subtipos: pesca, *mobile offshore drilling unit* (MODU), *floating production, storage and offloading* (FPSO), *shuttle tankers*, dragas e lança cabos e dentro dos navios auxiliares identificam-se os navios rebocadores, pilotos, logística, salvamento, combate a incêndios, combate à poluição, quebra-

⁴⁷ O petróleo e os produtos petrolíferos, que nos anos oitenta representavam mais de metade do tráfego marítimo, representam atualmente um terço desse valor.

⁴⁸ Longo curso, cabotagem, costeiro e de tráfego local.

⁴⁹ Carga geral ou especial.

gelos e pesquisa, estando de forma concisa caracterizados alguns tipos de navios mais usuais no anexo E.

b. Porquê o transporte marítimo

A principal função do transporte marítimo é a movimentação de carga, preenchendo o espaço que medeia o produtor do consumidor. Na alínea anterior, foi referida qual a importância do transporte marítimo. Será agora verificado o porquê da sua procura.

Dada a permanente adequação do transporte marítimo à procura, (segmentação de mercado/especialização dos navios e portos) obtiveram-se ganhos de eficiência, de segurança e de rapidez, que permitiram que o comércio marítimo se tenha desenvolvido muito significativamente nas últimas décadas.

Diversos fatores poderiam ser relacionados com a escolha do transporte marítimo para o movimento de cargas entre portos, contudo, aqueles que são por natureza mais relevantes e essenciais para a sua procura são: o preço, a velocidade, a fiabilidade e a segurança (Stopford, 1997: 10-12).

O custo do transporte é sempre importante. Assim, o **preço** a pagar no transporte de bens é indissociável da escolha do transportador. É relevante referir que quanto maior for a quantidade de bens a transportar menor é o custo associado, existindo por isso uma economia de escala. O custo do transporte marítimo⁵⁰ tem sido reduzido de forma considerável, estando proporcionalmente mais barato relativamente ao que se praticava há algumas décadas⁵¹. Neste momento o preço do frete marítimo é cerca de um décimo do preço do frete terrestre e um centésimo do frete aéreo (Correia, 2010:153).

O tempo que demora o transporte, ou seja a **velocidade** a que é efetuado o trânsito, relacionado à capacidade de transporte também se revela importante. Apesar de existirem meios de transporte mais rápidos⁵², os navios possuem uma capacidade ímpar no transporte de mercadorias. A modernização das frotas mundiais associando as formas de casco de maior dimensão e instalações de propulsão de menor consumo permite atualmente aos navios percorrer um maior espaço em menor tempo, tornando na maioria dos casos o transporte

⁵⁰ O transporte marítimo consome apenas um décimo do combustível por tonelada-milha requerido pelo transporte terrestre.

⁵¹ Por exemplo, na década de 50, o custo de transporte de um barril de petróleo do Médio Oriente para a Europa representava cerca de 49 por cento do custo CIF (*cost, insurance, freight*). Como resultado, as empresas petrolíferas dedicaram um grande esforço para encontrar formas de reduzir o custo de transporte. Na década de noventa o preço do petróleo sofreu um aumento e os custos de transporte caíram para apenas 2,5% do preço CIF.

⁵² A velocidade do transporte marítimo é de cerca de vinte e cinco a trinta vezes mais lento da praticada pelo transporte aéreo.

marítimo vantajoso relativamente a outros meios de transporte⁵³, sendo uma opção privilegiada na sua escolha como meio transportador.

Os navios são um meio de transporte com grande **fiabilidade**. Este fator é potenciado pelos cuidados de condução, operação e manutenção e ainda da fiscalização, não só das respetivas organizações dos Estados do Pavilhão⁵⁴, mas ainda por peritos da Sociedade de Classificação de Navios⁵⁵ e pelo controle a que estão sujeitos pelos Estados dos portos que utilizam e águas costeiras onde navegam.

Com a crescente importância do "*just in time*"⁵⁶ relativamente aos sistemas de controlo de *stocks*, faz com que esta palavra, no que concerne ao transporte, assuma um novo significado. Alguns utilizadores do transporte marítimo estão dispostos a pagar mais por um serviço que é garantido e que funciona em tempo, nos moldes contratualizados.

Por fim, o transporte marítimo é um modo de efetuar a movimentação de materiais em **segurança**, existindo um risco mínimo e segurável na existência de perda ou dano no trânsito. A segurança da navegação marítima tem sofrido uma grande evolução nos últimos anos graças à implementação, não só das normas internacionais, mas também à evolução técnica dos próprios navios, e dos seus equipamentos de navegação⁵⁷.

Verifica-se, então, que o transporte marítimo é veículo privilegiado para a movimentação de cargas entre os diferentes continentes.

c. Rotas mais importantes

O transporte marítimo é o veículo dominante da distribuição de mercadorias a nível internacional utilizando para o efeito o espaço marítimo, sendo os oceanos, os mares e os rios⁵⁸ as suas três principais estradas. Este espaço tem as suas próprias restrições, em que

⁵³ Para algum tipo de material ainda se privilegia o transporte aéreo e terrestre.

⁵⁴ O Pavilhão de um navio é a bandeira que indica o seu país de registo. Existem diferentes regulamentações internas, escolhendo muitas vezes os armadores o país de registo mediante diversas facilidades das quais se destacam as financeiras (Fonte: Revista jurídica – artigos da área jurídica (<http://www.juristas.com.br/informacao/revista-juristas/venda-internacional-de-navios/35/>)).

⁵⁵ As sociedades de classificação de navios indicam um conjunto de regras técnicas, confirmam que os desenhos e cálculos cumprem essas mesmas regras, durante o processo de construção e periodicamente efetuam vistorias aos navios para garantir que eles continuam a cumprir as regras estabelecidas. Também são responsáveis por classificar plataformas petrolíferas, outras estruturas *offshore* e submarinos.

⁵⁶ O *Just in time* é um sistema de administração que determina que nada deve ser produzido, transportado ou comprado antes da hora exata. Pode ser aplicado em qualquer organização para reduzir *stocks* e os custos decorrentes da sua armazenagem, libertando liquidez para outros fins. (Fonte: Ciências Económicas e Sociais (<http://www.knoow.net/cienceconempr/gestao/justintime.htm>))

⁵⁷ Podemos incluir aqui o *Global Positioning System* (GPS), o *Automatic Identification System* (AIS), os diversos meios de comunicação incluindo o *Inmarsat* e as facilidades concedidas pela Previsão Meteorológica que é efetuada cada vez mais com maior eficiência.

⁵⁸ Dada a irrelevância dos rios para este trabalho, as suas rotas não serão abordadas.

podemos relevar o perfil das massas continentais e os imperativos que cria em termos de desvios e passagens.

Os oceanos representam perto de 71% da superfície terrestre tendo relevância para a circulação marítima o Oceano Pacífico com cerca de cento e sessenta e cinco milhões de km², o Oceano Atlântico com oitenta e dois milhões de km² e o Oceano Índico com cerca de setenta e três milhões de km². Outros dois grandes espaços utilizados para a circulação marítima são o Mar Mediterrâneo com dois milhões e quinhentos mil km² e o Mar Vermelho com quatrocentos e cinquenta mil km², não devido à sua extensão, mas tendo em consideração a quantidade de navios que navegam nas suas águas (Rodrigue e Slack, 2009b).

O mar, contudo, é um meio adverso para o ser humano e apesar dos navios terem, ao longo dos anos, sofrido diversas melhorias a nível da sua construção, tais como condições de habitabilidade e de capacidade de transporte, aumentando de forma notável a sua segurança e fiabilidade, verifica-se ainda que em determinadas latitudes, as condições meteorológicas e as correntes continuam a impedir, de uma forma geral, as rotas marítimas (Rodrigue e Slack, 2009a).

O Oceano Atlântico e o Oceano Pacífico, nas suas latitudes mais a norte, entre os 50 e os 60 graus, estão sujeitos a diversas intempéries durante o Inverno, que prejudicam a navegação, e que por vezes, obrigam os navios a seguirem rotas em latitudes mais a sul, aumentando deste modo o trajeto a efetuar. O mesmo se verifica, mas por outras razões, durante a época das monções no Oceano Índico e no Mar da China Meridional, onde a navegação se pode tornar mais perigosa (Rodrigue e Slack, 2009a).

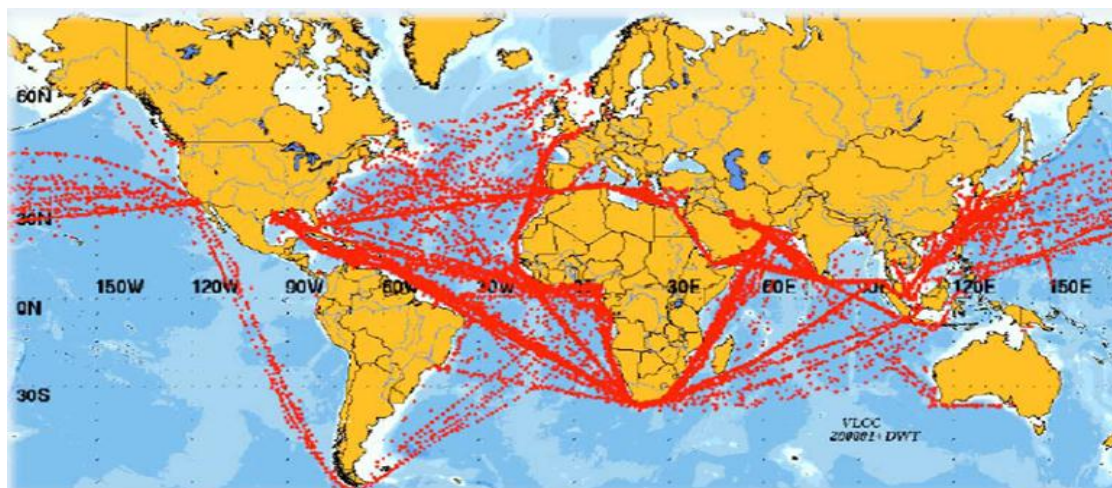


Figura 3 - Rotas marítimas mais utilizadas no transporte marítimo
(ICC, 2010)

Como anteriormente referido, as fontes de acesso à maioria das matérias-primas encontram-se fora da esfera de influência europeia e americana, existindo longas linhas de comunicação marítima que se estendem entre essas nações e as regiões que são detentoras das matérias-primas (Ponte, 1986).

No transporte marítimo, existem determinados pontos, conhecidos como *chokepoints*⁵⁹, pelos quais a maioria da navegação durante as suas rotas terá forçosamente de passar. Essas rotas são espaços com algumas milhas de largura que são pontos obrigatórios de passagem, que confluem com locais estratégicos onde se verifica restrições derivadas das condições físicas da costa, dos ventos predominantes, das correntes marítimas, da profundidade existente, da possibilidade de recifes ou de gelo.

Assim, podemos relevar as seguintes rotas marítimas (Le Marin, 2007: 24-26):

A grande rota marítima Leste - Oeste⁶⁰ (E-W) com origem no Mar da China que inclui o Estreito de Malaca navegando em direção ao Mar Vermelho para passar o Canal do Suez⁶¹, seguindo posteriormente para os portos do Mar Mediterrâneo, do Norte da Europa e América do Norte ou para o Canal do Panamá⁶². Esta rota é apelidada por “rota real”.

A rota que passa no Estreito de Ormuz onde passa a navegação vinda do Golfo Pérsico seguindo para Leste ou para Oeste para o Cabo da Boa Esperança ou Cabo *Horn*, rota efetuada pelos petroleiros considerados como *Very Large Crude Carrier* (VLCC) que devido ao seu calado⁶³, comprimento e boca⁶⁴ não conseguem atravessar nem o Canal do Suez nem o Canal do Panamá.

A rota que passa no Estreito do Bósforo, referente aos navios vindos do Mar Negro para o Mar Mediterrâneo.

⁵⁹ São canais estreitos utilizados como rotas marítimas por onde passa um número elevado de navios (Fonte: *Straits, Passages and Chokepoints - A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution* (http://people.hofstra.edu/jean-paul_rodrigue/downloads/CGQ_strategicoil.pdf)).

⁶⁰ O fluxo estimado em 2010 foi de cento e quarenta mil navios.

⁶¹ A dragagem em curso no Canal do Suez em que a profundidade irá aumentar mais vinte metros de profundidade irá permitir a passagem dos VLCC prevendo-se que estes trabalhos estejam concluídos durante o ano de 2012.

⁶² Está a ser alargado por forma a permitir a passagem de navios porta contentores com capacidade para transportar doze mil contentores, prevendo-se que os trabalhos estejam concluídos em 2014.

⁶³ Altura da distância vertical entre a superfície da água, linha de água e a parte inferior do casco do navio, a quilha (Fonte: Dicionário Náutico (<http://www.transportes-xxi.net/tmaritimo/dicionario>)).

⁶⁴ Largura máxima do casco de um navio, sendo uma das principais medidas que o caracterizam (Fonte: Dicionário Náutico (<http://www.transportes-xxi.net/tmaritimo/dicionario>)).

A rota que passa ao largo de *Ouessant*, seja de navios vindos do Sul ou de Oeste e que demandam portos do Canal da Mancha, do Canal de S. Jorge⁶⁵, do Mar do Norte ou do Mar Báltico.

A rota marítima do Norte - Oeste (N-W) ligando os portos da China, Coreia do Sul e Japão com os portos ocidentais do Atlântico passando ao norte do Alasca e do Canadá e ao oeste da Gronelândia, sendo vocacionada principalmente para o transporte marítimo de petróleo, carvão, gás, minérios e cereais.

A rota marítima do Norte - Leste (N-E) ligando os portos da Europa e do Atlântico com os portos do norte da Rússia passando ao norte do Reino Unido, Noruega, Suécia e Rússia, principalmente para o transporte marítimo de petróleo, gás e minérios.

A rota marítima do Corredor Sul ligando os portos do Índico com os portos atlânticos da América do Sul.

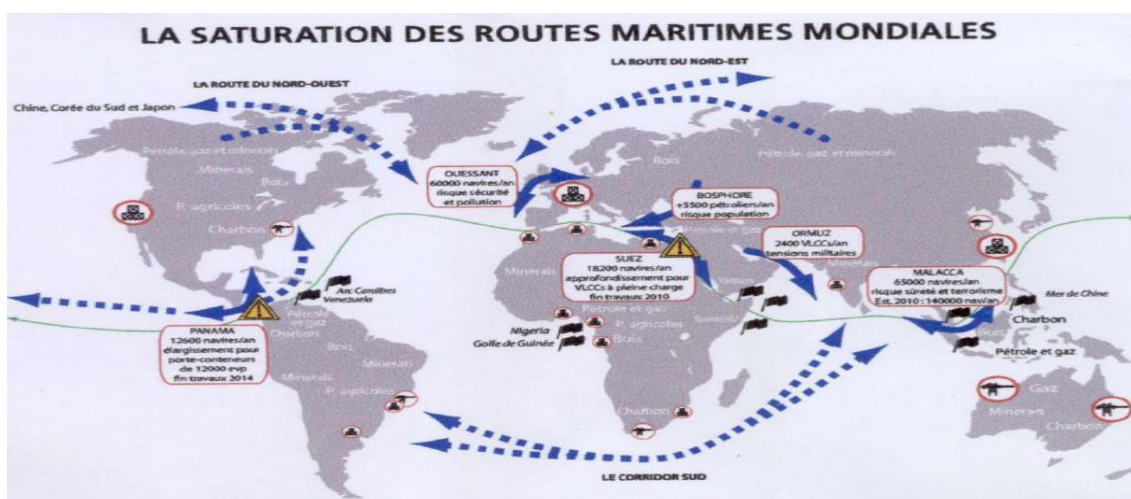


Figura 4 – Rotas marítimas mais importantes para o transporte marítimo
(Le Marin, 2007: 26)

d. Síntese conclusiva

No que concerne ao transporte marítimo, constatou-se que, o mar, nesta nova era da economia global, fruto de uma globalização em que o fator produtivo da matéria-prima e de transformação se encontra cada vez mais afastado do consumidor e onde existe uma cada vez maior conexão e interdependência entre os Estados, é o transportador de cerca de noventa por cento do comércio internacional.

Dada a permanente adequação do transporte marítimo à procura, (segmentação de mercado/especialização dos navios e portos) obtiveram-se ganhos de eficiência, de segurança

⁶⁵ É um canal que separa o País de Gales e a Irlanda, ligando o mar da Irlanda com o mar Celta. Tem cerca de 80 milhas de comprimento e entre 38 e 75 milhas de largura.

e de rapidez, que permitiram que o comércio marítimo se tenha desenvolvido muito significativamente nas últimas décadas fazendo com que o eficiente transporte de mercadorias por via marítima e o bom funcionamento das ligações intermodais sejam fatores tidos como adquiridos por parte dos consumidores, dos produtores, dos políticos e dos governos.

De facto, a sua elevada procura baseia-se em quatro condições essenciais: o preço, a velocidade, a fiabilidade e a segurança. Contudo, os “caminhos” marítimos não são todos iguais. Devido às condições climatéricas e geográficas, existem determinados locais por onde a maioria da navegação terá forçosamente de passar, sendo as mais importantes, a grande rota marítima Leste – Oeste, a rota que passa no Estreito de Ormuz, a rota que passa no estreito do Bósforo e a rota que passa ao largo de *Ouessant*.

Para este trabalho, uma das linhas de comunicação marítima tem interesses primordial, a grande rota marítima Leste – Oeste, que obriga os navios que entram ou demandam o mar vermelho a passar junto das costas da Somália, deste modo, no próximo capítulo será analisada a situação da Somália desde a sua criação até à atualidade.

4. A Somália.

No seguimento do capítulo anterior, em que foi analisada a importância do transporte marítimo a nível mundial com as rotas mais importantes em que se destaca a rota leste - oeste que passa junto à Somália, será neste capítulo efetuado um enquadramento à situação deste país desde a sua criação até à atualidade de forma a mais facilmente se compreender a génese do aparecimento da pirataria naquelas águas.

a. Enquadramento

A localização geográfica da Somália confere a este país uma grande importância estratégica.

Está situada ao longo do Golfo de Áden, em frente à península arábica e é caracterizada como o próprio Corno de África (*Horn of Africa*). O mar das suas costas é uma das opções de acesso ao Mar Vermelho, passando assim junto do seu território a maioria dos navios que efetuam o transporte marítimo entre a Ásia e a Europa que navegam em direção ao

Canal do Suez⁶⁶.

A Somália está localizada na ponta mais oriental do continente africano, e consiste na junção da ex-Somalilândia, antigo protetorado britânico e da ex-Somália italiana. A capital, Mogadíscio, situa-se na costa leste, na região de *Banaadir* (DI, 2008: 4).

A sua área territorial é de 637.657 km², com uma extensão de costa de cerca de 3.025 km, sendo banhado a Este pelo oceano Índico e a Norte pelo Golfo de Áden. Tem fronteiras terrestres, com o comprimento total de 2.366 km, com



Figura 5- Mapa da Somália
(Fonte: Nações Unidas)

⁶⁶ A abertura do Canal de Suez, em 1869, fez com que a região passasse a ter vital importância para as potências coloniais europeias. Foi concebido particularmente para os barcos a vapor, conferindo um valor estratégico à região. Esse valor derivava da diminuição da extensão e duração da viagem entre o Extremo Oriente e a Europa.

três países. A noroeste com o Djibouti, com a dimensão de 58 km, com a Etiópia, a oeste, 1.626 km e com o Quênia, a sudoeste, com a extensão de 682 km (DI, 2008: 5).

O país, nas suas regiões sul e centro é predominantemente plano com pequenas elevações, sendo a sua zona mais montanhosa a norte, onde nos montes *Galdodon* se encontra o ponto mais alto da Somália, *Shimbir Berris*, com 2.410 m de altitude (DI, 2008: 4).

O único local onde de forma permanente existe água doce é o rio *Jubba* no sudoeste do país. Também é no sul que existe outro curso de água, o rio *Shabelle*, onde existe água durante cerca de sete meses por ano (Fed Research Division, 1993).

A região sul, onde estão situados os rios *Jubba* e *Shabelle* fazem com que seja esta a zona agrícola mais fértil da Somália. As zonas centro e norte são predominantemente de planícies desérticas (Fed Research Division, 1993).

O clima existente é tropical, com poucas alterações sazonais na temperatura, que varia entre os 24°C e os 31°C. O sudoeste do país é mais quente, sendo as temperaturas nas terras altas mais amenas. No que concerne à precipitação, a Somália, na sua zona desértica não tem chuva, enquanto no resto do território existem monções⁶⁷. A monção de inverno⁶⁸ entre dezembro e fevereiro e a monção de verão⁶⁹ entre maio e outubro. Existe um período quente e húmido (*tangambili*⁷⁰) entre as monções (DI, 2008: 4).

É difícil avaliar qual é a população da Somália devido ao colapso do governo central, não existindo índices estatísticos⁷¹ de confiança. Acresce, ainda, a elevada emigração em massa derivada dos constantes conflitos e secas que assolam o país. Realça-se, contudo, que existe uma estimativa de cerca de 9,5 milhões de habitantes, podendo ser entre os 8 e os 11 milhões. (DI, 2008: 5) Devido ao seu clima árido, a população está extremamente dispersa, com uma média de 15 pessoas por km². A densidade populacional tem o seu valor mais baixo nas regiões do nordeste (*Puntland*) e centrais do país sendo mais alta nas zonas centrais e com maior altitude da *Somaliland* (incluindo as cidades de *Hargeysa* e *Berbera*) e nos vales do *Jubba* e *Shabeelle*, a sul. A população na sua capital, Mogadíscio, é estimada em cerca de 1,5

⁶⁷ O nome monção deriva do árabe *mauism*, que significa "sazonal" sendo sistemas de ventos cujo sentido se inverte sazonalmente. Ocorrem em diversos pontos do planeta, mas são mais intensas nas costas de África e da Ásia banhadas pelo oceano Índico. É um vento periódico, característico do Sul e Sueste da Ásia, que, na época mais quente, sopra do mar para a terra (monção marítima, húmida e pluviosa) e, na época mais fria, sopra da terra para o mar (monção terrestre, seca) (Fonte: Dicionário Porto Editora, <http://www.infopedia.pt/lingua-portuguesa/mon%C3%A7%C3%A3o>)).

⁶⁸ A monção de inverno é responsável pela estação seca. Caracteriza-se, pelo tempo seco e por temperaturas relativamente amenas, devido ao vento fresco proveniente do interior do continente. Na parte final da estação seca, as temperaturas aumentam e assiste-se a um período de calor intenso e, mesmo, de seca.

⁶⁹ Durante a Monção de Verão, começa a estação das chuvas. O ar quente e húmido proveniente do mar é responsável por chuvas torrenciais que mudam drasticamente toda a paisagem.

⁷⁰ "Entre dois ventos" em *swahili*.

⁷¹ O último recenseamento oficial foi realizado em 1975, sendo a população cerca de 7,5 milhões de habitantes.

a 2 milhões de habitantes existindo a percepção que há muitos somalis, entre 3 a 4 milhões, a viver em áreas perto da fronteira do Quênia, da Etiópia e do Djibuti aumentando este número em tempos de conflito e seca⁷². Neste momento a Somália tem mais de 1,1 milhões de deslocados⁷³ internos que fogem das zonas de conflito, aumentando o risco de pandemias e escassez de alimentos (FfP, 2011).

A mortalidade infantil é a mais alta do mundo, aproximadamente 109,19 mortes por cada mil crianças. Estima-se que a taxa de crescimento da população entre os 2,5% e os 3% ao ano (2,8%), mas a emigração em massa ocorre com grande frequência, contribuindo para uma grande diáspora internacional⁷⁴ de cerca de um a três milhões de indivíduos.

Cerca de 45% da população está entre os 0 e 14 anos com uma média etária da população de 17,5 anos, colocando a elevada taxa de natalidade (43,7 nascimentos por cada 1000 habitantes) coloca em causa a disponibilidade de recursos, aumentando consideravelmente a pressão demográfica em algumas regiões (FfP, 2011).

A Somália é quase inteiramente povoada por indivíduos da etnia somali, cerca de noventa e seis por cento, sendo os restantes *Bantu* e apesar de falarem a mesma língua, o somali⁷⁵ e de pertencer à mesma religião, a corrente sunita do Islão, o povo somali encontra-se fortemente dividido segundo um sistema genealógico baseado na estrutura de clãs. Podemos identificar seis clãs principais, quatro dos quais são nómadas (*Darod*, *Hawiye*, *Issaq* e *Dir*) e dois predominantemente agrícolas (*Digil* e *Rahawayn*), estando discriminado de forma mais detalhada os principais clãs e subclãs no anexo F. No que concerne à religião, mais de noventa e nove por cento dos somalis são muçulmanos sunitas⁷⁶, estando o número de salafistas a aumentar (DI, 2008: 6).

O Islão tem tentado ganhar uma posição mais preponderante, contudo a maioria dos somalis não são dogmáticos e têm uma abordagem moderada do Islão, mantendo-se a religião secundária ao papel do clã⁷⁷.

⁷² Como exemplo pode-se referir três campos de refugiados junto à cidade queniana de *Dadaabdetter* com mais de 150.000 somalis.

⁷³ Centenas de milhares de somalis foram deslocados das suas casas, ou refugiados nos países vizinhos. Esta situação precária fez com que nos próprios campos de refugiados, proliferem abusos aos direitos humanos, incluindo o estupro, as redes de tráfico, recrutamento de crianças, ameaças e intimidações por parte de grupos insurgentes, entre outros.

⁷⁴ A diáspora é uma das principais fontes de financiamento para muitos somalis. Como exemplo pode-se referir que a população somali no Reino Unido é de cerca de 200 000 indivíduos.

⁷⁵ A língua dominante no país é o somali, mas o árabe é também uma língua comum, principalmente dentro dos círculos religiosos. Alguns dialetos (O *Maxaa* é o dialeto mais utilizado e como resultado dos tempos coloniais, o inglês ainda pode ser ouvido na *somaliland* e o italiano (muito mais raro) no sul são também utilizados).

⁷⁶ A escola *Naqshbandi* da seita *Sufi* do Islão é a mais difundida.

⁷⁷ Devido à prestação de serviços como os tribunais e as escolas nos anos 90 a sua influência cresceu ao ponto de tentarem sobrepor-se, sem sucesso, ao sistema de clãs, em 2006.

Devido à incapacidade do governo conseguir fazer cumprir a lei, a justiça aplicada é a dos clãs, a lei *Xeer*⁷⁸, sendo a *Sharia*⁷⁹ só é aplicada em assuntos familiares e heranças, nos casos em que exista conflitos entre a *Xeer* e a *Sharia*, o *Xeer* prevalece (JCL KC, 2010: 11).

Em termos económicos verifica-se que a força de trabalho se encontra na agricultura, que emprega setenta e um por cento da população enquanto somente vinte e nove por cento trabalha na indústria e serviços. O produto interno bruto é de 600 USD *per capita* e cerca de quarenta por cento do rendimento da Somália é oriundo de transferências monetárias da diáspora. Estima-se que nas zonas urbanas o desemprego se situa acima dos oitenta por cento e que quarenta e três por cento vive na pobreza extrema (com cerca de 2 USD por dia) (JCL KC, 2010: 5).

O sistema económico central falhou, o dinheiro cunhado pelo estado só é utilizado em *Puntland* e em Mogadíscio, o sistema bancário foi substituído pelo *Hawala*, um sistema baseado na confiança em que indivíduos emprestam dinheiro e cobram comissões (JCL KC, 2010: 11).

Militarmente, existem diferentes forças de segurança e grupos armados na Somália. Estes podem ser divididos entre as forças de segurança propriamente dita, milícias ligadas a diferentes clãs, guarda-costas de empresários e ainda duas forças estrangeiras. A lealdade dos grupos armados, com exceção com a do próprio clã é instável e depende exclusivamente de dinheiro e de qual o lado vencedor.

Apesar de não terem uma classificação rígida podem ser divididos em quatro categorias: governo e forças de segurança (pertencentes à milícia e polícia) do *Transitional Federal Government* (TFG), de *Puntland* e da *Somalilândia*; a milícia local, constituída por milícias ligadas a clãs e senhores da guerra e organizações que controlam partes de território ou recursos naturais; organizações com atividades ilegais tais como piratas, criminosos, entre outras incluindo as forças não-somali que compreende as Forças etíopes e da *African Union Mission in Somalia*⁸⁰ (AMISOM).

Somente 49,8% dos homens e 25,8% das mulheres é alfabetizada enquanto 62,2% da população é analfabeta. A grande maioria da população não tem acesso a água potável ou

⁷⁸ Os anciãos servem como juizes e ajudam a mediar casos utilizando situações análogas. É um exemplo de como o direito consuetudinário funciona numa sociedade sem Estado. Há uma pequena variação na interpretação dos *xeer* entre as diferentes comunidades. As leis que são amplamente aceites são chamadas de *xeer guud* e as que são particulares a uma determinada comunidade são referidas como *xeer tolnimo*.

⁷⁹ A *sharia* é o corpo da lei religiosa islâmica. Significa "caminho" ou "rota para a fonte de água" e é a estrutura legal onde as ações públicas e privados da vida estão reguladas. A *sharia* lida com diversos aspetos da vida quotidiana, bem como a política, a economia, a família, entre outros.

⁸⁰ Força mandatada para conduzir uma *Peace Support Operation* (PSO) na Somália para estabilizar a situação no país, a fim de criar condições para a realização de atividades humanitárias.

hospitais (FfP, 2011), não existindo serviços públicos, embora *Puntland* tenha acordos com as NU para ajudar a estabelecer esses serviços a nível regional com algum sucesso. No campo dos direitos humanos, os jornalistas e ativistas são os grupos mais ameaçados sendo vítimas de violência e abusos. Também a luta por recursos entre clãs é constante provocando um aumento de violência e de deslocados (UN, 2010c: 9).

b. Antecedentes Históricos⁸¹

O território que hoje constitui a Somália foi durante séculos constituído por pequenas unidades políticas dispersas, cujas fronteiras foram significativamente alteradas consoante o país colonizador ficando o povo nómada somali espalhado por cinco territórios: a Somalilândia francesa⁸², a Somalilândia inglesa⁸³, a Somalilândia italiana⁸⁴, o nordeste do Quênia⁸⁵ e o território de *Ogaden*⁸⁶ (Ferreira, 2001: 14).

Desde a época pré-colonial que a Somália é um país propenso a conflitos marcando o século XIX marca o início do interesse das potências europeias, tendo italianos e britânicos ocupado e dividido a maior parte do território que é hoje a Somália, tentando impor as leis vigentes no mundo ocidental, facto mal recebido pelas populações locais. Esse acontecimento foi responsável para que o equilíbrio existente entre os sistemas de clãs que controlavam o território fosse corrompido. Os dois países também tinham formas diferentes de controlar as regiões sob sua jurisdição. A norte os ingleses tinham uma gestão mais leve do que aquela que era praticada no sul pelos italianos que castigavam os clãs que não lhes eram leais contribuindo desta forma para aumentar o conflito entre eles (Draper, 2009: 4).

Após a Segunda Guerra Mundial, a Grã-Bretanha manteve o controlo como protetorados⁸⁷ da Somalilândia britânica e italiana. Em 1948 os britânicos "devolveram" o *Haud* (a maior área de pastagem da Somália) e *Ogaden* à Etiópia, com base num tratado assinado em 1897 com o Imperador etíope *Menelik*⁸⁸, em que os britânicos cederam território

⁸¹ No anexo G está uma breve cronologia histórica da Somália até 2007.

⁸² Hoje o Djibuti, independente desde 1977.

⁸³ Que se tornou independente em junho de 1960.

⁸⁴ Esteve temporariamente sob administração britânica (1941-48) tendo-se juntado em 1960 à Somalilândia inglesa para formar a República da Somália.

⁸⁵ O *Northern Frontier District*, que tentou sem sucesso a separação de Nairobi aquando da independência do Quênia, em 1963.

⁸⁶ Conquistado pelo império etíope entre 1887 e 1895 e atualmente parte integrante da Etiópia.

⁸⁷ Situação em que um Estado estrangeiro é colocado sob autoridade de outro Estado, principalmente no que concerne às relações exteriores e à segurança. Os protetorados possuem geralmente alguma autonomia, mas a nação "protetora" tem a palavra final nos assuntos importantes. As potências protetoras conduzem todas as relações externas do protetorado, além de manipularem a sua defesa e as suas finanças.

⁸⁸ Imperador da Etiópia, um dos responsáveis pela reunificação territorial e fundador da atual capital do país, *Adis Abeba*.

da Somália, em troca da sua ajuda no combate aos saques perpetrados por clãs somalis (ESFAS, 2010:15).

Em novembro de 1949, as NU concederam à Itália a tutela da Somalilândia italiana em conjunto com um Conselho Consultivo (composto pela Colômbia, pelo Egito e pelas Filipinas) com a condição de que esta se tornasse independente no prazo de dez anos. Tal facto permitiu que os somalis desse território pudessem ganhar experiência política e de governação, que foi uma vantagem sobre a Somalilândia britânica que foi um protetorado até à independência. (ESFAS, 2010:15).

Esta disparidade no desenvolvimento económico e experiência política entre os dois territórios causaria sérias dificuldades quando chegou a hora de integrar as duas partes aquando da independência (Metz, 1992).

c. Da independência (1960) à queda de *Siad Barre* (1991)

Nos mais de trinta anos compreendidos entre a independência da Somália e a sua formação como Estado⁸⁹ em 1960 e a falência efectiva do Estado, em 1991, o país passou por breves períodos de estabilidade e por longas crises políticas, sociais e humanitárias.

A independência da somalilândia britânica ocorreu em 26 de junho de 1960, e, cinco dias mais tarde, a somalilândia italiana seguiu o mesmo caminho. Em 1 de julho de 1960, os dois territórios uniram-se para formar a República da Somália dentro dos limites acordados⁹⁰ pela Itália e pela Grã Bretanha. (Metz, 1992) sendo o seu presidente *Aden Abdulla*⁹¹ e primeiro ministro *Ali Abdirashid Shermarke*⁹².

De acordo com Ferreira (2001:14) os anos que se seguiram a independência da Somália foram confusos e orientados para os conflitos devido principalmente a dois fatores: por um lado, a existência de duas tradições políticas coloniais diferenciadas (britânica no norte do território e italiana no sul) conforme referenciado anteriormente e, por outro lado, devido à variedade de partidos políticos representantes de grupos de interesses particulares fundamentados na segmentação de clãs.

Em 20 de julho de 1961 através de um referendo popular, o povo somali ratificou uma nova Constituição, redigida em 1960. Em 1967, *Ali Abdirashid Shermarke* tornou-

⁸⁹ A ideia de Estado soberano comporta três elementos fundamentais: o elemento humano: o povo, conjunto de pessoas que se ligam por um vínculo de cidadania; o elemento territorial, representa o âmbito espacial de projeção da sua ordem jurídica e pelo elemento funcional, a soberania, poder máximo de auto-organização (Gouveia, 2005: 430).

⁹⁰ Com um regime parlamentar, pluripartidário e com sufrágio universal.

⁹¹ Governou no período compreendido entre 1 de julho de 1960 e 10 de junho de 1967.

⁹² Entre de 12 de julho de 1960 a 14 de junho de 1964.

se presidente e nomeou como primeiro-ministro *Muhammad Ibrahim Haji Egal*, que mais tarde, durante a Guerra Civil se tornou presidente da região autónoma da Somalilândia (1993-2002) (Geels, 2009:4).

Em 15 de outubro de 1969 o presidente *Shermarke* foi assassinado por um dos seus guarda-costas. O seu assassinato foi seguido por um golpe militar em 21 de outubro de 1969 (no dia seguinte ao seu funeral), liderado pelo general *Mohamed Siad Barre*, chefe do Exército, com forte apoio da União Soviética⁹³, que tomou o poder sem qualquer tipo de oposição armada (Ferreira, 2001:15).

Junto com o general *Barre*, chegou ao poder o *Supreme Revolutionary Council* (SRC), chefiada pelo General *Salaad Gabeyre Kediye* e pelo Chefe de Polícia *Jama Korshel*. O SRC alterou o nome do país para República Democrática da Somália, dissolveu o Parlamento, a Corte Suprema e suspendeu a Constituição (Haldén, 2008: 23).

Para o mesmo autor, diversas alterações foram preconizadas⁹⁴ dado que para além da nacionalização da indústria e da terra, foram criadas em larga escala programas de obras públicas e foi implementada uma campanha de alfabetização bem sucedida. No que concerne à política externa do novo regime, foram estreitados laços com o mundo árabe, culminando com a entrada da República Democrática da Somália na Liga Árabe em 1974, ano em que o General *Barre* foi também presidente da Organização da Unidade Africana⁹⁵ (OUA), antecessora da União Africana⁹⁶ (UA).

Em julho de 1976, a SRC foi dissolvida por *Barre* apareceu no seu lugar o *Somali Revolutionary Socialist Party* (SRSP), tendo como base o socialismo científico e os princípios islâmicos.

No ano seguinte, em julho de 1977, eclodiu a guerra em *Ogaden* após a tentativa do governo de *Barre* incorporar na Somália aquele território, predominantemente habitado por somalis, tendo as relações com os países da região se deteriorado progressivamente. O exército somali foi somando vitórias sucessivas sobre o exército etíope e em setembro de 1977 já controlava 90% do *Ogaden* (ESFAS, 2010:12).

⁹³ Apoio vital dado que os potenciais inimigos (Etiópia, Quênia e França) eram na altura e num contexto de Guerra Fria, aliados dos EUA.

⁹⁴ O novo presidente, propunha, no seu programa de governo, combater o tribalismo, o analfabetismo, o nepotismo e a corrupção e assegurar a democracia e a justiça.

⁹⁵ Criada a 25 de maio de 1963 em *Addis Abeba*, Etiópia, por iniciativa do Imperador etíope *Haile Selassie* através da assinatura da sua Constituição por representantes de 32 governos de países africanos independentes. Em 9 de julho de 2002 foi substituída pela União Africana.

⁹⁶ Promove a democracia, os direitos humanos e o desenvolvimento em África, especialmente no que concerne ao aumento dos investimentos estrangeiros. Tem como objetivos a unidade e a solidariedade africana. Defende a eliminação do colonialismo, a soberania dos Estados africanos e a integração económica, além da cooperação política e cultural no continente.

Contudo, a Etiópia teve ajuda providencial da União Soviética⁹⁷ e de Cuba que composta por cerca de 20.000 soldados soviéticos e vários milhares de assessores cubanos, conseguiram em 1978, expulsar as tropas somalis de *Ogaden* (Haldén, 2008: 25).

Essa mudança de apoio da União Soviética fez com que o governo do general *Barre* fosse procurar alianças com outros países, tendo-se aliado aos Estados Unidos da América⁹⁸. Estas duas alianças consecutivas permitiram à Somália edificar o maior exército de África (ESFAS, 2010:12).

O governo de *Barre* beneficiou particularmente a população do sul do país, principalmente os *Darod* do qual o próprio Presidente fazia parte⁹⁹, em detrimento não só do clã *Majerteen* como de todos os outros grandes clãs, nomeadamente os *Hawiye* e os *Issaq* do norte, que constituíam cerca 80 por cento da população da antiga Somália Britânica (Ferreira, 2001:16).

Este comportamento fez com que a partir de 1978 a Somália fosse palco de várias tentativas de golpes de Estado, fazendo com que o regime apenas sobrevivesse graças às forças policiais que protegiam o seu “núcleo duro”.

Em 1979 foi promulgada a nova constituição¹⁰⁰. Em outubro de 1980, o SRSP foi dissolvido e a SRC restaurada. A autoridade do Governo de *Barre* estava destruída em consequência da decepção de muitos somalis que não concebiam viver sob uma ditadura militar ao contrário dos tradicionais clãs somalis. Estava proibida a estrutura de clãs, promovia-se o socialismo em vez o tribalismo retirando aos anciãos a autoridade judicial.

A revolução na Somália iniciou-se em 1986, quando *Barre*, com as forças especiais¹⁰¹, começaram a atacar clãs dissidentes que se opunham ao seu governo. O regime começou a enfraquecer ainda mais com o fim da guerra fria dado que a sua importância estratégica decresceu. O governo tornou-se mais totalitarista e, com a vontade da maioria dos clãs e com o apoio externo que estes tinham por parte da Etiópia, conduziram o país à guerra civil (Ferreira, 2001:17).

⁹⁷ A invasão de território etíope pelas tropas somalis motivou mesmo a perda do apoio do Bloco de Leste, já que as autoridades soviéticas decidiram tomar partido pelo regime da Etiópia, enviando tropas para expulsar o exército somali.

⁹⁸ Dada a presença soviética em pontos estratégicos da região (Etiópia, Iémen do Sul), os EUA e a Somália assinaram, em agosto de 1980, um acordo de cooperação militar que colocou o país africano na esfera norte-americana. Durante a guerra fria apoiaram o regime ditatorial do general *Barre* com aproximadamente 500 milhões de dólares em material bélico.

⁹⁹ O Presidente *Siad Barre* confiava particularmente em três clãs, todos integrantes do grande clã *Darod*: os *Marehan*, da parte do seu pai, os *Ogadeen*, da parte da sua mãe, e o clã do norte, os *Dolbahante*.

¹⁰⁰ Com aprovação presidencial a 23 de setembro de 1979.

¹⁰¹ Os *Duub Cas* eram uma tropa de elite também conhecida pelo nome de boinas vermelhas.

Entre os grupos militantes podem ser realçados os movimentos de oposição violentos tais como a *Somali Salvation Democratic Front* (SSDF), o *United Somali Congress* (USC), o *Somali National Movement* (SNM) e o *Somali Patriotic Movement* (SPMo), juntamente com os não-violentos políticos como o *Somali Democratic Movement* (SDM), a *Somali Democratic Alliance* (SDA) e do *Somali Manifest Group* (SMG) (ESFAS, 2010:13).

Assim, no ano de 1991, o governo militar de *Siad Barre* foi deposto¹⁰² e as disputas pelo controle da nação foram ainda mais acesas. Na prática, o problema existente com o governo ditatorial foi trocado não por outro qualquer tipo de governo mas sim pela ausência de governo.

d. De 1991 à atualidade

O Presidente *Barre* foi derrubado em 26 de janeiro de 1991 por forças dos clãs do Norte e do Sul, apoiados e armados pela Etiópia. *Ali Mahdi Muhammad*¹⁰³ foi eleito presidente provisório pela SMG até à realização de uma conferência nacional entre todas as partes para escolher um novo líder nacional. No entanto, o líder militar da USC, o general *Mohammed Farrah Aidid*, o líder do SNM, *Abdirahman Ahmed Ali Tuur* e o líder da SPMo *Col Jess* recusaram-se a reconhecer *Mahdi* como presidente. Este facto causou uma cisão colocando de um lado o SNM, o USC e o SPMo e do outro os grupos armados do SPMo, do SDM e do SNA, além de uma divisão interna no seio das forças do USC que veio a devastar a região de Mogadíscio. (ESFAS, 2010:14)

Em maio de 1991, após uma reunião do SNM e dos anciãos dos clãs do Norte, a antiga parte britânica do país declarou a sua independência com o nome de *Somalilandia*¹⁰⁴ liderada pelos clãs do noroeste¹⁰⁵.

Ao mesmo tempo, era efetuado um esforço na tentativa de eliminar *Barre*, que ainda se autodenominava presidente legítimo da Somália e permanecia juntamente com os seus

¹⁰² As consequências foram muito diferentes para as duas ex-colónias que se tinham unido para formar a República Somali em 1960. Na ex- Somalilandia italiana existiram confrontos violentos entre os diversos clãs, enquanto na ex- Somalilandia britânica foi possível manter a paz tendo levado à independência com apenas alguma turbulência política inicial.

¹⁰³ Entre janeiro de 1991 e novembro de 1991.

¹⁰⁴ Esta independência não foi reconhecida por nenhum governo estrangeiro, apesar da sua independência conferir uma relativa estabilidade em comparação com a zona sul do país.

¹⁰⁵ Somente a partir de 1993 com o presidente do novo “Estado”, *Muhammad Ibrahim Egal*, utilizando mecanismos de processos de reconciliação através de métodos tradicionais, do diálogo constante com os clãs e a sociedade civil, foi possível chegar a uma paz duradoura. Em 1997, a nova Assembleia Nacional adotou uma Constituição, mas estes progressos ainda não permitiram o reconhecimento internacional do novo Estado, o que se afigura como o maior obstáculo a vencer na atualidade.

apoiantes armados no sul do país até meados de 1992, o que causou uma nova escalada de violência, à qual chamava de contra-revolução (ESFAS, 2010:14).

Esse facto, aliado às lutas ferozes que existiam por parte das facções rivais de forma a tomarem o poder, resultaram na morte e no deslocamento de milhares de somalis. A fome resultante (cerca de 300.000 pessoas) fez o Conselho de Segurança das Nações Unidas¹⁰⁶ (CSNU) intervir no país. O agravamento do combate entre as duas facções e as forças do antigo regime levaram o CSNU a autorizar a Operação da UNOSOM I¹⁰⁷ e ¹⁰⁸ intervindo militarmente no país em 1992 (ESFAS, 2010:15).

No ano seguinte já a ajuda humanitária era distribuída de forma regular e o espectro da fome tinha sido ultrapassado, mas, contudo, a situação securitária mantinha-se ainda instável. Assim, com a segurança do país ainda deficitária, nesse mesmo ano, 1993, as tropas dos Estados Unidos da América (EUA) sofreram um elevado número de baixas¹⁰⁹ numa operação contra militantes somalis (Ferreira, 2001:23).

A mesma autora refere que em maio de 1993, os EUA retiraram a maioria das suas tropas, sendo substituída a UNOSOM II¹¹⁰. No entanto, *Mohamed Farrah Aidid*¹¹¹ considerou a UNOSOM II como uma ameaça ao seu poder e em junho de 1993 as suas milícias atacaram tropas paquistanesas em Mogadíscio infligindo mais de 80 vítimas.

¹⁰⁶ O envolvimento das NU no conflito somali teve início em janeiro de 1992, com a aprovação pelo Conselho de Segurança da Resolução 733, que apelava a um cessar-fogo, a um embargo de armamento e à abertura de corredores humanitários.

¹⁰⁷ A adoção da Resolução 751 em 24 de abril de 1992 criou a *United Nations Somalia Mission* (UNOSOM) com a finalidade de enviar 50 observadores militares para monitorar um cessar-fogo acordado entre as partes em março desse ano. A constatação de que o número de observadores era insuficiente e o seu mandato extremamente limitado conduziu à Resolução 775 em 28 de agosto que previa, para além do número de efetivos, a criação de quatro “zonas de intervenção”, sem contudo especificar de forma clara o conteúdo da intervenção.

¹⁰⁸ De abril de 1992 a março de 1993. Foi criada para monitorizar o cessar-fogo em Mogadíscio e proporcionar proteção e segurança aos elementos das NU na ajuda humanitária na cidade e arredores. Em agosto de 1992, o mandato foi ampliado para habilitá-lo a proteger os comboios humanitários e centros de distribuição em toda a Somália. Em dezembro de 1992, com o deteriorar da situação, o Conselho de Segurança autorizou os Estados-Membros a formar uma Força-Tarefa Unificada (UNITAF), com o nome de “*Restore Hope*” para estabelecer um ambiente seguro para a prestação de assistência humanitária autorizada a usar “todos os meios necessários” para estabelecer um ambiente seguro para operações de ajuda humanitária na Somália.

¹⁰⁹ Dezanove mortos e mais de oitenta feridos.

¹¹⁰ De março de 1993 a março de 1995. Criada para tomar as medidas adequadas, incluindo medidas de execução, para estabelecer em toda a Somália um ambiente seguro para assistência humanitária. Deveria concluir, por meio do desarmamento e da reconciliação, a tarefa iniciada pela UNITAF. As suas principais responsabilidades incluíam a vigilância do cessar das hostilidades, impedindo a retomada da violência, a apreensão de armas leves não autorizadas, a manutenção da segurança nos portos, aeroportos e linhas de comunicação necessários para a prestação de assistência humanitária, continuando de remoção de minas, e ajudar na repatriação de refugiados.

¹¹¹ Presidente da Somália por um curto período de tempo depois de forçar as forças da ONU a abandonar o país em 1995.

As NU retiraram suas forças da Somália através da Operação "*United Shield*"¹¹². Em agosto de 1996, *Aidid* foi morto em Mogadíscio.

Durante toda a década de noventa o conflito entre os senhores da guerra rivais manteve-se, não tendo existido qualquer tipo de governo que pudesse fazer face à situação caótica que o país atravessava. Esta ausência de administração central abriu espaços à existência de iniciativas de autonomia regional, especialmente a partir da segunda metade da década de noventa, culminando em 1998 com a auto proclamação do estado autónomo de *Puntland*¹¹³, nas regiões de *Bari*, *Nugaal* e parte norte de *Mudug* (ESFAS, 2010:16).

No final da década de noventa uma relativa acalmia surgiu e foi possível ao país desenvolver-se economicamente de forma pouco acelerada.

Em 1999, um grupo começou a afirmar a sua autoridade tendo criado a União das Cortes Islâmicas (UCI). Em abril do mesmo ano tomou o controlo do principal mercado de Mogadíscio e, em julho, já detinha o controlo entre Mogadíscio e *Afgoi*.

No ano de 2000 surgiu um governo de transição que nunca conseguiu obter de forma sustentada o apoio da população tendo perdido assim legitimidade.

Após os ataques de 11 de setembro de 2001 às Torres Gémeas os EUA tornaram-se mais interventivos naquela zona do globo, principalmente na Somália, temendo que o país, dada a sua condição, se viesse a tornar um refúgio para terroristas. Este pensamento foi acompanhado por outros governos ocidentais.

Em janeiro de 2004 após negociações que tiveram lugar no Quênia, os senhores da guerra chegaram a um acordo de partilha de poder, reconhecido e apoiado pela ONU, pela UA e pelos EUA. Foi então criado um parlamento de 275 membros com o nome de ¹¹⁴. Contudo, apesar da formação do TFG e dos seus esforços para se estabelecer em Mogadíscio, a Somália não conseguia ter um governo central efetivo que controlasse o país (International Expert Group, 2008:1).

Em resposta ao crescente poder da UCI, um grupo de senhores da guerra em Mogadíscio formaram a *Alliance for the Restoration of Peace and Counter-Terrorism* (ARPCT), o que representou uma mudança significativa no *status quo* do país, uma vez que estes senhores da guerra tinham lutado uns contra os outros durante muitos anos. No início de 2006, os dois grupos combateram várias vezes, e em maio de 2006 a luta estendeu-se para as

¹¹² Efetuada entre 9 de janeiro e 3 de março com a participação dos EUA, Itália, Grã-Bretanha, França, Paquistão, Bangladesh e Malásia.

¹¹³ A palavra "*Punt*" era a designação dada pelos marinheiros do antigo Egipto à costa somali.

¹¹⁴ Foi a décima quarta tentativa de governo desde 1991. Foi considerado um prazo de cinco anos para o estabelecimento de uma nova constituição e uma transição para um governo representativo a surgir após as eleições nacionais.

ruas da capital. Em 5 de junho de 2006, a UCI declarou que detinha o controle de Mogadíscio (ESFAS, 2010:18).

Em maio de 2006, eclodiram violentos combates entre a ESFAS e a UCI, tendo a UCI tomado o controle de Mogadíscio e de grande parte do sul da Somália. Mais tarde, foram efetuadas reuniões em *Cartum*, para conversações de paz, não tendo sido possível atingir qualquer tipo de acordo (Norell, 2008:18).

O governo interino com a ajuda das tropas etíopes atacou as posições da UCI, tendo infligido uma pesada derrota à UCI¹¹⁵, tendo deste modo o TFG assumido o poder.

Em janeiro de 2007 a Etiópia referiu que iria retirar do país, mas o TFG e as NU pretendiam que aquele país estendesse a sua permanência no território de modo a não criar de novo uma ausência de segurança, não estando em consonância com o pretendido pela UCI que exigia a retirada imediata das tropas etíopes. (ESFAS, 2010:19).

Em setembro de 2007 surgiu a *Alliance for the Re-liberation of Somalia* (ARS) como um movimento militar que se opunha à TFG e os seus principais aliados militares. Mais tarde, o grupo dividiu-se em duas facções principais: os que pretendiam a reconciliação com a TFG, com base no Djibouti, e aqueles que se opõem à reconciliação, com base na Eritreia (Norell, 2008:19).

Ao mesmo tempo, os elementos mais radicais, incluindo o *Al-Shabaab*¹¹⁶, reagruparam-se para continuar a sua insurgência contra o TFG e a oposição à presença militar etíope na Somália. Ao longo de 2007 e 2008, a *Al-Shabaab* somou várias vitórias militares e assumiu as principais cidades e portos no sul e centro da Somália, mas não conseguiu tomar Mogadíscio (ESFAS, 2010: 20).

Entre 31 de maio e 09 de junho de 2008, representantes da TFG e da ARS mantiveram conversações de paz no Djibouti. A conferência terminou com um acordo de cessar a luta armada em troca da retirada das tropas etíopes (Norell, 2008:20).

Em janeiro de 2009 as tropas etíopes retiraram da Somália, deixando uma força de paz mal equipada para ajudar as tropas da UA, voltando os confrontos a agudizarem-se.

Na sequência do acordo alcançado no Djibouti, o Parlamento foi ampliado para acomodar os membros da ARS, cujo líder, o xeque *Sharif Sheikh Ahmed*, foi eleito presidente, tendo nomeado *Omar Abdirashid Ali Sharmarke*, filho do assassinado ex-presidente *Sharmarke* como novo primeiro-ministro da nação (ESFAS, 2010: 20).

¹¹⁵ Nas batalhas de 20 a 26 de dezembro e, após capitulação, retiraram-se da capital em 28 de dezembro.

¹¹⁶ É um grupo fundamentalista islâmico que atua primordialmente na Somália. A *Al-Shabaab* surgiu como o braço armado da UCI, mas após a invasão da Etiópia restringiu-se a uma guerra de guerrilha, tendo depois evoluído para o grupo mais forte militarmente no teatro da Somália.

A *Al-Shabaab* declarou guerra ao novo presidente e prometeu continuar os seus ataques contra a TFG.

Como gesto de boa vontade, em março de 2009, o governo de coligação recém-criado anunciou que iria reimplementar a *Sharia* como sistema judicial da nação. No entanto, os combates continuaram no centro e sul do país entre tropas do governo e militantes islâmicos com ligações com extremistas da *Al-Qaeda*. Desde a retomada das hostilidades na metade sul do país no final de 2009 estavam sob a responsabilidade do Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados (ACNUR) cerca de 678.000 refugiados e 300.000 deslocados¹¹⁷ (ESFAS, 2010: 20).

De acordo com o mesmo documento, em 14 de outubro de 2010, o diplomata *Mohamed Abdullahi Mohamed* foi nomeado novo primeiro-ministro da Somália, substituindo o anterior, *Abdirashid Ali Sharmarke*, após sua renúncia em setembro devido a uma diferença de opinião com o presidente *Sharif* relativamente ao projeto da nova constituição. Depois de formar o governo, que tem sido elogiado pela comunidade internacional, continua com as reformas e melhorias na capacidade administrativa do governo de transição, com o estabelecimento de metas para as possíveis eleições nacionais em 2011, quando expira o mandato do Governo Provisório.

e. Consequências

Analisando as cinco instituições base de um estado: a liderança (governo central), a instituição militar, as forças de segurança, o poder judicial e os serviços públicos (FfP, 2011) verifica-se que não existe um governo central reconhecido pela população e o presidente *Sharif Sheikh Ahmed* proclamado em janeiro de 2009 não conseguiu diminuir a corrupção nem acabar com a violência que existe no país. O seu controlo direto limita-se a alguns distritos de Mogadíscio sob a proteção da AMISOM e indireto, através do seu recente aliado ASW (*Ahlu Sunna Waljama*), a uma pequena zona da Somália central (JCL KC, 2010:11).

A TFG não tem uma força militar nacional permanente operacional e necessita da ONU para sua proteção e de assistência para o treino de forças militares no estrangeiro. Também não existe uma força policial legítima, sendo a ordem local mantida por milícias que se regem pela lei dos clãs (FfP, 2011).

¹¹⁷ Constitui o terceiro maior grupo de refugiados, atrás dos povos afetados pelas guerras no Iraque e no Afeganistão.

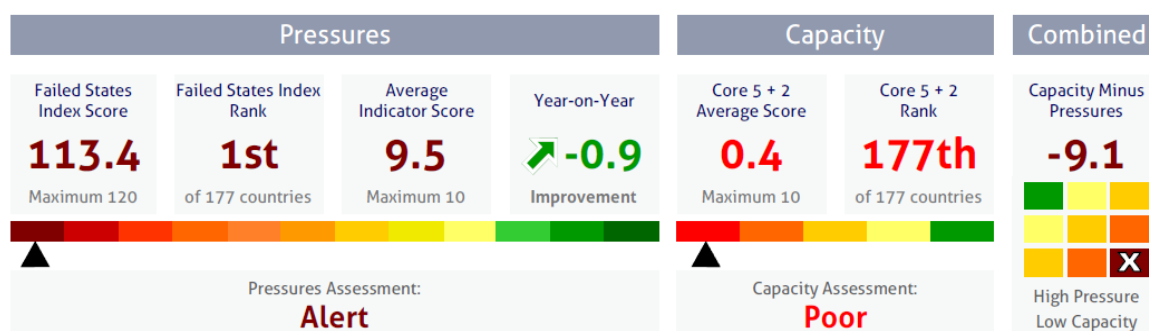
Não existe um sistema judicial nacional, as leis variam de região para região conforme o clã que as aplica (FfP, 2011) sendo os serviços públicos ineficazes ou inexistentes na Somália (FfP, 2011).

Da mesma forma, não se consegue também vislumbrar qualquer tipo de desenvolvimento económico e político e nem que tenham sido atenuados ou colmatados os conflitos sociais.

Assim, o Estado da Somália não está a assegurar o cumprimento da lei em todo o seu território, onde se incluem os espaços marítimos sob a sua jurisdição, e sobre toda a sua população que o ocupa, não exercendo o monopólio legítimo da força e não garantindo os direitos inalienáveis de todos os cidadãos (Moreira, 1999: 291-293).

Acresce ainda que, de acordo com a *Fund for Peace* (FfP), relatório de outubro de 2011, a Somália está colocada no primeiro lugar dos países considerados como Estados Falhados¹¹⁸, sendo já, segundo alguns autores, considerada um Estado colapsado¹¹⁹.

Tabela 4 – Ranking dos Estados Falhados
(FfP, 2011)



¹¹⁸ No Anexo H pode-se visualizar quais são os Indicadores da vulnerabilidade dos Estados.

¹¹⁹ No conceito de «Estado falhado» inserem-se três níveis de que aparecem de uma forma crescente de grau:

- Como «Estado fraco» entende-se aquele cujos órgãos de soberania e as suas instituições funcionam com grandes deficiências, não exercendo a sua atividade plena em toda a extensão do território e caracteriza-se por uma existência parcial de um Estado de direito. As elites que o governam têm uma visão patrimonial do Estado, em que se aproveitam desse controlo para o seu benefício privado;
- Na posição intermédia surge o «Estado falhado», e refere-se aquele que na ordem interna não tem o monopólio da legítima violência, surgem outras entidades, como milícias, exércitos privados ou uma qualquer organização subversiva, nas suas variadas tipologias, que competem com o poder formal, por vezes controlando partes significativas do território e da sua população;
- O «Estado colapsado» aparece-nos no topo desta escala crescente de inviabilidade do Estado, onde o poder formal não existe, ou seja, vive-se uma situação de caos jurídico, legislativo e administrativo onde prevalece a lei do mais forte, surgindo ou subsistindo diversas formas de organização social e comunitária, que possuem capacidade de exercer a força e conduzir operações armadas, que competem entre si pelo controlo de território e pelo acesso a recursos, e que controlam e exercem alguma forma de responsabilidade social sobre as populações residentes (Pureza, 2005: 13-17).

Tabela 5 - Indicadores Sociais e Económicos
(FfP, 2011)

Social & Economic Indicators

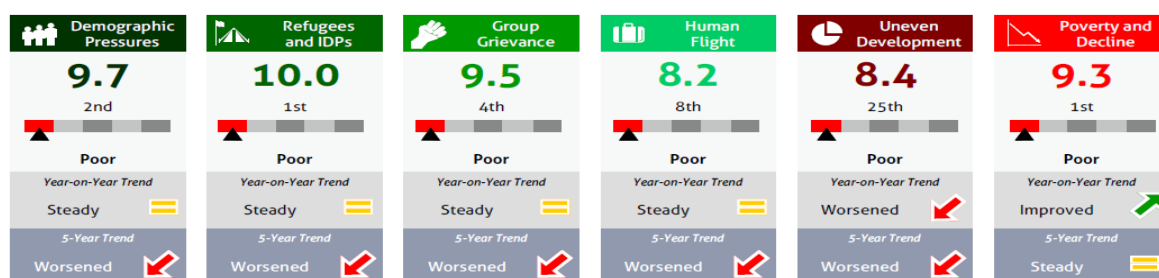


Tabela 6 – Indicadores Políticos e Militares
(FfP, 2011)

Political & Military Indicators



Assim, do estado da nação somali, entre muitas outras que possam ser aquilatadas, podem ser referidas as seguintes consequências derivadas das convulsões internas ao longo destes últimos anos (ESFAS, 2010:39-41):

Insegurança: As NU descreveu o nível de insegurança na Somália como o pior que o país já viveu desde o início dos anos 90. Os civis somalis continuam a morrer no meio do fogo cruzado entre as duas partes bilagerantes que lutam pelo controlo das áreas estratégicas;

Dificuldades de acesso ao país: a ajuda pelas agências internacionais de ajuda humanitária é muito limitada devido à extrema insegurança e aos ataques cada vez mais frequentes aos funcionárias dessas organizações. A Somália é considerada um dos locais mais perigosos do mundo para a assistência humanitária.

Pobreza Extrema: O resultado do círculo vicioso da sua economia, a destruição das suas infra-estruturas básicas e os problemas sócio-político e militares fazem com que o objetivo principal da população seja sobreviver¹²⁰;

A falta de exploração de recursos: a instabilidade e o acesso limitado por falta de condições de segurança faz com que não exista desenvolvimento dos negócios privados ou desenvolvimento industrial;

Armas e tráfico de drogas: afeta diretamente a situação na Somália impedindo o processo de paz ou de imposição da paz. Este negócio aumenta o poder militar dos grupos permitindo-lhes controlar certas regiões do país. Esse dinheiro também é utilizado em corrupção;

Aumento da instabilidade regional: a incapacidade da Somália resolver este problema interno contribui para a falta de controlo na movimentação de pessoas e bens no seu território e nos países vizinhos, pode fazer com que alastre a países vizinhos como a Etiópia, Eritreia, entre outros;

Utilização de crianças soldados: a utilização de crianças soldado é uma das consequências que mais afetam a opinião pública internacional dado a sua inaceitabilidade pelos padrões ocidentais;

Exodus Humano: acordo fontes das NU, estima-se que poderão existir cerca de um milhão de deslocados, estando fora das suas zonas habitacionais, área de trabalho e completamente desprotegidos;

Oportunidade para a paz: é uma meta muito difícil de alcançar devido às condições internas na Somália. Como as pessoas não têm esperança no desenvolvimento sustentado é muito difícil acabar com o confronto entre as parte;

Pirataria: vários fatores têm contribuído para o surgimento deste fenómeno. Podemos destacar a extrema pobreza, a falta de emprego, as constantes secas e a pesca ilegal, que será devidamente analisado no próximo capítulo.

¹²⁰ "Cerca de 2,5 milhões de pessoas podem morrer de fome por causa dos danos causados pela seca e se não receber apoio internacional imediata, certamente terá de enfrentar uma situação catastrófica na Somália", declarações de Mohamed Abdullahi Mohamed, primeiro-ministro do TFG em 14 janeiro de 2011 após deixar uma reunião no CSNU.

f. Síntese conclusiva

No decorrer deste capítulo foi efetuado um enquadramento à situação na Somália desde a sua criação até à atualidade de forma a mais facilmente se perceber a génese do aparecimento da pirataria naquelas águas. A Somália está situada ao longo do Golfo de Áden sendo o mar das suas costas uma das opções de acesso ao Mar Vermelho, passando assim junto do seu território a maioria dos navios que efetuam o transporte marítimo entre a Ásia e a Europa que navegam em direção ao Canal do Suez. O território que hoje constitui a Somália foi durante séculos constituído por pequenas unidades políticas dispersas, cujas fronteiras foram significativamente alteradas consoante o país colonizador, sendo desde a época pré-colonial um país propenso a conflitos.

Em 1991, o governo militar de *Siad Barre* foi deposto e as disputas pelo controle da nação foram ainda mais acesas. Na prática, o problema existente com o governo ditatorial foi trocado não por outro qualquer tipo de governo mas sim pela ausência de governo. Durante toda a década de noventa o conflito entre os senhores da guerra rivais manteve-se, não tendo existido qualquer tipo de governo que pudesse fazer face à situação caótica que o país atravessava. No ano 2000 surgiu um governo de transição que nunca conseguiu obter de forma sustentada o apoio da população tendo perdido assim legitimidade. Verifica-se que a Somália, inclusivamente, está no primeiro lugar dos países considerados como estados falhados e que não está a assegurar o cumprimento da lei em todo o seu território, onde se incluem os espaços marítimos sob a sua jurisdição, facto responsável pela Pirataria Marítima.

No próximo capítulo será analisada como surgiu e como tem evoluído a Pirataria Marítima na Somália ao longo dos últimos anos.

5. A pirataria marítima na Somália

No seguimento dos capítulos anteriores, em que foi analisado o transporte marítimo no contexto mundial, com as linhas de comunicação mais importantes onde se inclui a grande rota marítima Leste – Oeste e a situação existente no Estado da Somália, será neste capítulo analisada como evoluiu a situação da pirataria marítima na Somália. Primeiramente será realizada uma abordagem às raízes da Pirataria Marítima na região e como foi evoluindo ao longo dos anos. Serão pesquisados posteriormente os principais grupos de Piratas identificados que realizam ações de Pirataria Marítima, como é o seu *modus operandi* assim como é efetuada a divisão do resgate. Por fim, será analisado o impacto económico que a pirataria tem tido na comunidade internacional. De forma muito sintética será abordado o problema a nível local e regional, sendo de forma mais particular tratada a problemática a nível global.

A pirataria é o negócio mais lucrativo na Somália. Um país onde setenta e três por cento da população vive com menos de dois USD por dia e mais de metade da população necessita de ajuda alimentar para sobreviver, a pirataria é vista como uma saída e enriquecimento fácil (JCL KC, 2010a: 15). Por um lado, a pirataria é vista como algo aceitável, sendo muitas vezes os piratas tratados como celebridades e vistos como bom partido para casamento, por outro, a população que não beneficia com a pirataria é contra pois está a provocar um aumento generalizado dos preços dos bens essenciais, dado que os piratas não discutem as importâncias na hora de comprar. (IFC, 2009a: 8) Os imãs também são contra a pirataria influenciando uma parte considerável da comunidade ribeirinha da Somália porque à pirataria está associado o consumo de álcool e drogas, festas, prostituição e outras atividades anti-islâmicas levando-os a pregar contra a pirataria, proibindo a sua prática e impedindo casamentos dos piratas por o *dowry* ser dinheiro sujo (MCC Northwood, 2010:7).

De qualquer modo existe uma grande facilidade no recrutamento de piratas. A extrema pobreza da população somali atrai cada vez mais jovens para a pirataria em busca do dinheiro fácil (JCL KC, 2010a:10). A falta de capacidade para pagar às forças de segurança, elementos da guarda costeira e outros militares faz com que estes desertem para se juntar à pirataria, contribuindo com a sua experiência e conhecimento para expandir a atividade (IFC, 2009:15).

a. Raízes e evolução da Pirataria Marítima na Somália

A Pirataria Marítima na Somália não é uma questão nova. Já existe este fenómeno há cerca de 30 anos (SIED, 2008b:6-7).

As raízes da Pirataria Marítima na Somália surgem nos anos setenta e oitenta, quando a atividade preconizada pelos criminosos locais era efetuada em pequena escala e somente até cerca das doze milhas de distância de costa (SIED, 2008b: 6-7), ou seja, dentro do mar territorial somali.

No início dos anos noventa, a falência do Estado foi determinante e teve consequências relevantes para os pescadores¹²¹ do país (Guedes e Monteiro, 2010:29), existindo fontes que indicam o aparecimento da pirataria como atividade profissional em 1994 (Hansen, 2009:9).

A ausência de um Estado com capacidade para efectuar o patrulhamento marítimo fez com que grandes navios pesqueiros estrangeiros fossem pescar para as águas da Somália (SIED, 2008b: 6-7).

Além do elevado índice piscatório, surgiram problemas decorrentes do depósito, por parte de embarcações estrangeiras, de lixo tóxico na costa do país. Como consequência, o rendimento dos pescadores da região decaiu e a sua sobrevivência ficou comprometida (Guedes e Monteiro, 2010: 29).

Não existindo um Estado com capacidade de defender os interesses nacionais e efectuar a vigilância adequada a costa da Somália, os próprios pescadores e outros habitantes da região iniciaram as ações de Pirataria Marítima sequestrando navios estrangeiros só os libertando mediante o pagamento de resgate (Zago e Minillo, 2008).

O primeiro grande objetivo desta forma de actuação era, por meio dos sequestros, intimidar as grandes companhias pesqueiras e, dessa forma fazer com que deixassem de pescar nas suas águas, podendo dessa forma recuperar a rentabilidade da pesca tradicional somali (SIED, 2008a): 6-7).

No entanto, outras fações da população, em especial os senhores da guerra e homens de negócios, foram atraídos para este modo de vida, dado que verificaram que a contrapartida financeira para a libertação de tripulantes, carga e próprios navios dos sequestros era rentável e fácil de obter (Zago e Minillo, 2008).

¹²¹ Praticavam pesca de subsistência.

O atual sistema de pirataria somali começou na região de *Haradhere* em 2004 com *Mohamed Abdi Hassan “Afweyne”*¹²² (Hansen, 2009:23) existindo uma grande alteração na forma de atuação, mudando de forma drástica a sua tática e natureza: passaram a ser mais e maiores os navios atacados, com tomada de reféns e desvio de embarcações cujos resgates serviam para efetuar investimentos, de forma a poder efetivar novos ataques (Zago e Minillo, 2008).

Durante o segundo semestre de 2006, a UCI¹²³ declarou a Pirataria Marítima como uma atividade ilegal, tendo executado uma campanha contra esse tipo de atuação. Asseguraram o patrulhamento das águas da Somália concentrando os esforços nas cidades portuárias que eram um foco de Pirataria Marítima¹²⁴. Estas ações obtiveram resultados muito positivos “quase” desaparecendo a Pirataria Marítima daquelas paragens, demonstrando deste modo que uma autoridade estável na Somália tinha capacidade para controlar esse fenómeno (Zago e Minillo, 2008).

Com a intervenção das forças da Etiópia nos finais de 2006, inícios de 2007, que afastou do poder a UCI, os ataques recomeçaram, com um nível de agressividade que ainda não se tinha verificado¹²⁵ (Zago e Minillo, 2008).

Durante o ano de 2007, os piratas somalis efetuaram diversos ataques contra navios de ajuda humanitária do *World Food Programme* (WFP)¹²⁶ o que fez com que os navios comessem a ser escoltados por unidades militares¹²⁷ para que essa ajuda chegasse ao povo somali¹²⁸ (SIED, 2008b: 6-7).

Desde o fim de 2007 verifica-se que os piratas têm redefinido as suas áreas de atuação, que deslocizaram a incidência das suas operações para o Golfo de Áden, costa norte da Somália, onde passam os navios de transporte com mercadorias da Ásia em direção à Europa e aos EUA (Zago e Minillo, 2008).

¹²² Um pirata do subclã Suleiman do clã *Hawiye*, um excelente organizador que recolheu cerca de 2000 USD de investidores e iniciou aquilo a que apelidou de excelente negócio, escolhendo criteriosamente a sua equipa baseando-se na premissa de manter os custos baixos, e maximizando a eficiência, deu origem à pirataria somali moderna (IFC, 2009:1).

¹²³ As áreas que eram dominadas pela UCI tinham maior respeito pelas leis e menor índice de criminalidade. Muitas vezes essa autoridade era exercida pelos governantes violando os direitos humanos da população local.

¹²⁴ Esta medida também foi tomada com a intenção de destruir a base económica dos Senhores da Guerra pertencentes à facção contrária.

¹²⁵ Começaram a surgir as primeiras vítimas mortais causadas pelo assalto de piratas com o recurso a lança-granadas e armas automáticas russas AK-47, ou armas automáticas americanas, M-16.

¹²⁶ Cerca de 80% dos abastecimentos que se destinam à Somália são transportados por via marítima.

¹²⁷ A escolta aos navios da WFP começou a ser realizada por navios da Marinha francesa, dinamarquesa, holandesa e canadiana, assim como por navios da CTF 150 (Operação Liberdade Duradoura) cuja prioridade é a luta contra o terrorismo.

¹²⁸ A ajuda alimentar chegou a estar temporariamente suspensa, deixando de existir a entrega de bens alimentares, essenciais para a sobrevivência da população somali.

Durante o ano de 2008, o aumento de violência continuou, potenciado pela ineficácia das autoridades em terra, tendo o número de casos de Pirataria Marítima conhecidos quase duplicado relativamente a 2007 (SIED, 2008b: 6-7).

O crescimento da pirataria em 2008 levou-a à sua fragmentação, resultando em diferentes grupos de pirataria com diferentes características e composição¹²⁹. Assim, a pirataria atual na Somália tem três tipos de organização (Hansen, 2009:34). No primeiro, toda a operação pertence somente a um indivíduo, sendo o detentor das embarcações, das armas, dos alimentos e dos equipamentos de comunicação, ou seja, de todas as necessidades físicas para a consecução da operação. Nestes casos, o proprietário concorda com as pessoas envolvidas na missão na percentagem de pagamento aos executores se conseguirem capturar um navio.

Na segunda, existe um número de indivíduos que se articula, trazendo cada elemento a sua própria comida e armamento, sendo contudo, o barco pertença de uma pessoa específica. No terceiro, há um conjunto de investidores que angaria fundos a utilizar nas suas missões. Pode-se resumir desta forma as três diferentes abordagens: a primeira envolve uma estrutura de grupo dentro da qual existe um investidor com funções de líder, tendo todos os custos mas obtendo também a maior parte do resgate; o segundo tem uma estrutura acionista em que os piratas investem para atender às despesas correntes de funcionamento do grupo. O terceiro e último tem também uma estrutura acionista em que um líder reúne os valores dos investidores locais e contrata uma equipa, que ganha à comissão. Nos três casos, o líder tem de estar bem relacionado e deve ser respeitado pela comunidade conseguindo desta forma estar devidamente integrado, ter proteção e solucionar qualquer problema que possa surgir.

b. Grupos identificados a operar nas águas da Somália

Atualmente, verifica-se que os grupos de piratas somalis se encontram extremamente bem organizados em sistemas hierárquicos, em paralelo com as estruturas existentes dos clãs e respectivas etnias, possuindo treino adequado e competências para usarem o mar. As suas bases estão situadas em terra, onde dispõe de aquartelamentos, estando já diversos grupos devidamente identificados (Sied, 2008b: 8):

Os *Punteland Pirates* são o grupo mais antigo e está localizado na zona do Cabo Alula, na ponta nordeste do país, na província de Punteland. Este grupo tem experiência no

¹²⁹ Os grupos variam em entre o pequeno grupo que consiste de um pai, um filho e uma simples *skiff* até grupos com mais de 200 indivíduos.

sequestro de navios e possui uma moderna frota de navios pesqueiros, tendo já raptado diversos cidadãos ocidentais (SIED, 2008b: 8).

O grupo que se presume que esteja numa fase mais avançada de organização e com uma estrutura militarizada são os *Somali Marines*¹³⁰, que conseguem efectuar acções de Pirataria Marítima até às 1500 milhas de costa. Estima-se que o seu quantitativo seja superior a 100 homens e têm a sua localização na cidade de *Harardheere*, próximo de *Hoby*, a 350 km a nordeste de Mogadíscio (SIED, 2008b: 8).

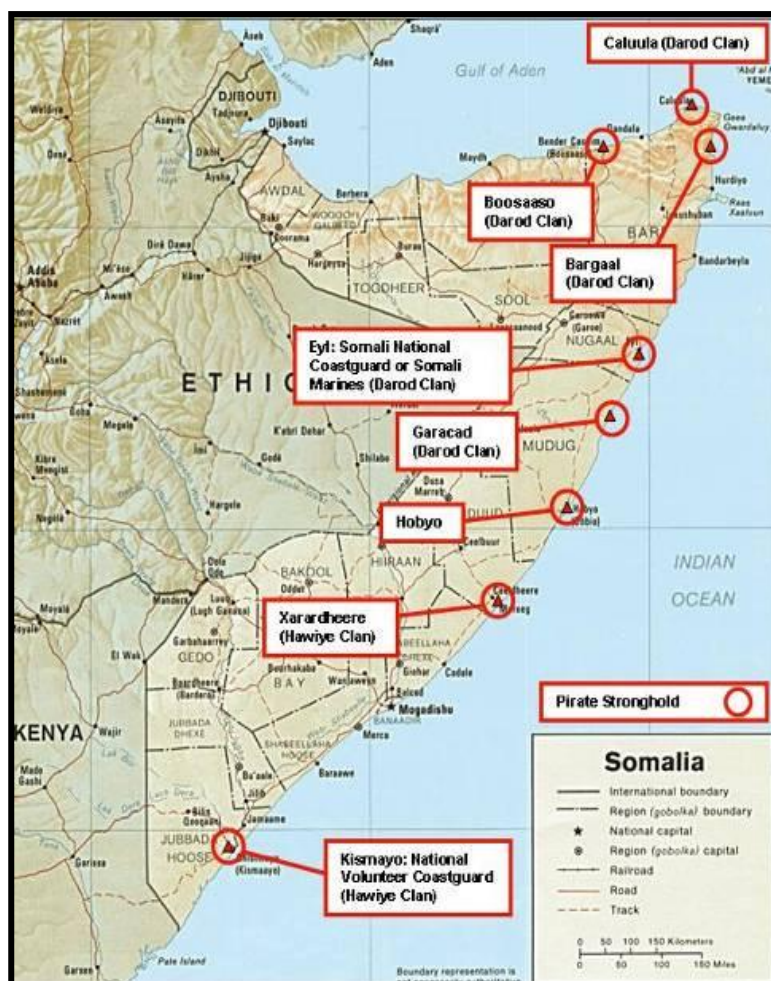


Figura 5 – Grupos identificados
(Nato, 2011)

A maior parte dos rendimentos obtidos por este grupo é investido em armamento e apoio às milícias do clã *Hawiye*, ao qual pertencem.

O *National Volunteer Coast Guard*¹³¹, é um grupo que está localizado perto de *Kismayo*, sendo um dos maiores grupos armados da Somália que tem como alvo preferencial dos seus ataques de Pirataria Marítima os navios de pesca, tendo já raptado tripulações de vários pesqueiros. Verifica-se, contudo, desde 2006 que os seus ataques têm vindo a diminuir (SIED, 2008b: 8).

Por fim, os denominados *Merka Pirates*, localizados junto à cidade de *Merka*¹³², que são grupos não tão bem organizados nem sofisticados como os grupos anteriores, mas que já demonstraram capacidade para atuar em áreas distantes. Estão envolvidos em outras

¹³⁰ Dois dos líderes são *Mohammad Ali Hassan* e *Mohammad Osman*.

¹³¹ O seu líder é *Mohammed Garaad*.

¹³² A 50 km a sudoeste de Mogadíscio.

actividades ilícitas, das quais se destacam o contrabando e diversos tipos de tráfico (SIED, 2008b: 8).

Existem também relatórios que dão corpo à informação de que existem outros atores, tais como as Forças de Segurança Somali que estão a engrossar, a tempo parcial, os grupos de piratas, com o objetivo de ganharem dinheiro.

A maioria desses relatos dizem também respeito às forças de segurança do governo de *Puntland* que foram cooperar com os piratas que operam fora de *Eyl*. As próprias autoridades de *Puntland* não negam esse facto, informando que não têm capacidade de fazer face a este flagelo de forma autónoma.

Há elementos pertencentes às próprias autoridades regionais de *Puntland* e da TFG que estão envolvidos nos actos de Pirataria Marítima, facto corroborado por diversos relatórios (NATO, 2008b: 26).

Até ao verão de 2009, havia duas células de pirataria bem definidas, a do norte, constituída por grupos do clã *Darood* e a do Sul constituída por grupos do clã *Hawiye*. Na célula do norte os grupos agiam de forma independente, baseados em pontos isolados da costa onde a divisão dos resgates se restringia à família. A célula do Sul reunia todos os grupos sob um único comando, com uma organização logística bem definida tendo uma política de financiar as obras públicas em *Haradhere*, ganhando o apoio generalizado da população. Os dois grupos mantinham reuniões periódicas de coordenação de atividades (IFC, 2009:3).

Desde agosto de 2009 começaram a aparecer grupos interclãs, com os clãs do norte a adotarem algumas táticas características dos grupos do sul e apareceram elementos do clã de *Darood* nos grupos do Sul. Os grupos do norte começaram a utilizar fundeadouros na costa leste da Somália e a organização logística começou a ser muito semelhante. Há especialistas que afirmam existir uma união logística entre os grupos e consideram a possibilidade de se terem unido sob uma única organização (MCC Northwood, 2010:4).

Contudo, como referido anteriormente, o aumento da pirataria, levou à sua fragmentação, resultando em grupos de piratas mais pequenos e mais variados. Esses grupos alteram em complexidade e tamanho podendo variar entre um grupo de subsistência constituído somente por elementos da mesma família até grupos com duzentos indivíduos, tendo, também por isso, índices diferentes de eficácia (Sorensen, 2008:20).

c. *Modus operandis* dos piratas e divisão do resgate

Para a consecução dos seus ataques, os piratas, fazem frequentemente, uso de navios-mãe (*dhow*¹³³ ou navios de pesca) para daí lançarem os seus ataques¹³⁴ e concretizarem os sequestros de navios mercantes, No Golfo de Áden esta forma de atuação é mais rara¹³⁵ (MCC Northwood, 2010:11).

Estes navios mãe navegam nos corredores de tráfico de forma aleatória, inclusivamente no IRTC, misturados com as outras embarcações envolvidas nas mais diversas atividades¹³⁶ devido à sua similaridade, dificultando assim a sua identificação (MCC Northwood, 2010:11).

Trazem normalmente a reboque as pequenas *skiffs*¹³⁷ a quem fornecem o apoio logístico necessário

que lhes permite estender o seu raio de ação a muitas dezenas de milhas de costa e permanecer vários dias no mar aguardando a melhor oportunidade¹³⁸ para efetuar os seus ataques, permitindo-lhes assim, escolher cuidadosamente os seus alvos (MCC Northwood, 2010:11).

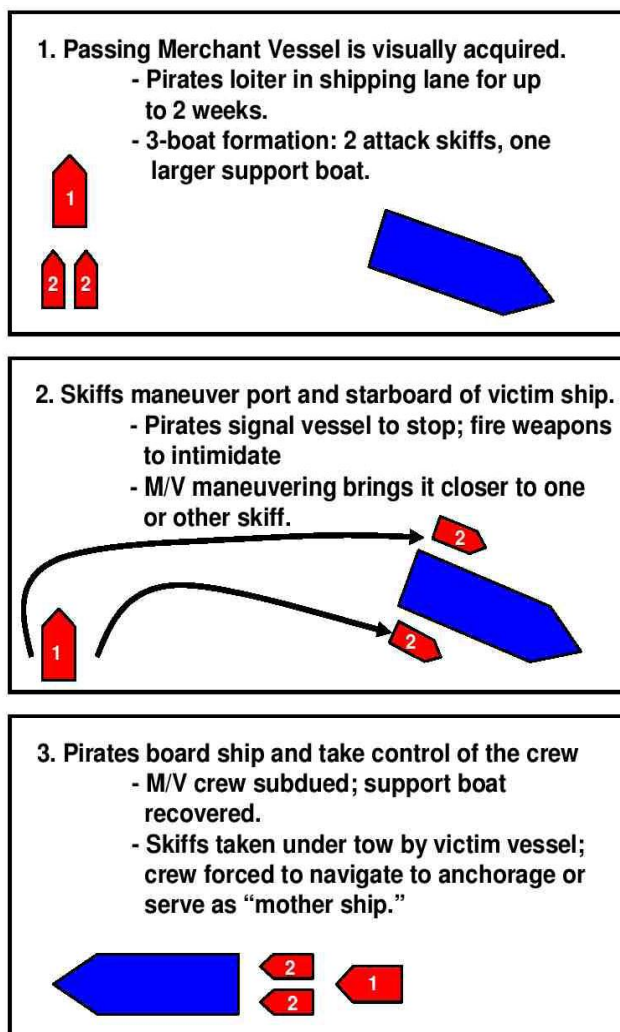


Figura 6 – Ataque típico dos piratas somalis
(MCC Northwood, 2010:14)

¹³³ São pequenas embarcações à vela tradicionais dos árabes. Os *dhow*s de maiores dimensões possuem motores que lhes permitem realizar viagens oceânicas. Esse tipo de embarcação/navio existe em grande quantidade nos países árabes.

¹³⁴ Devido à sua extensão este método é sempre utilizado na Bacia da Somália.

¹³⁵ Como o IRTC fica perto da costa, é utilizado como padrão o ataque por *skiff*.

¹³⁶ Pesca, transporte de carga e inclusivamente em atos de imigração ilegal.

¹³⁷ Os *skiffs* somalis são pequenas embarcações com 6 a 8 metros de comprimento.

¹³⁸ Há ainda informação que os piratas podem utilizar o sistema *AIS* para efetuar o *targeting* de navios alvo e que efetuam ações de *spoofing* fazerem-se passar por outros mercantes para obter informação da posição de possíveis alvos) ((MCC Northwood, 2010:11).

Os ataques são desencadeados a partir dos navios mãe utilizando as pequenas *skiffs*, equipadas com potentes motores fora de borda, que lhes permitem atingir velocidades elevadas cerca de vinte e cinco nós, com boas condições de mar (MCC Northwood, 2010:12).

As embarcações são normalmente guarnecidas por seis a oito elementos¹³⁹ fortemente armados, com armas de assalto¹⁴⁰, AK 47, *Rocket Propelled Grenade (RPG's)*, entre outras, que invariavelmente utilizam contra os navios alvo com o objetivo claro de intimidar as tripulações, obrigando-as a reduzir a velocidade ou mesmo a parar o seu seguimento facilitando deste modo a abordagem¹⁴¹ (Stevenson e Wijk, 2010:40).

O seu ataque é normalmente efetuado através da aproximação, a alta velocidade, pelos sectores de popa dos navios mercantes, e por ambos os bordos. Em média, os ataques demoram cerca de vinte minutos. Se o sequestro do navio nesse espaço de tempo não for efetivado o ataque cessa¹⁴² (MCC Northwood, 2010:13).

Quando os ataques resultam em sequestro e têm a tripulação sob controlo, os piratas sabem que estão a salvo. A partir desse momento iniciam a aproximação a um dos vários fundeadouros existentes ao longo da costa onde fundeiam o navio¹⁴³ e iniciam contactos com o armador para a libertação do navio mediante pagamento de resgate (MCC Northwood, 2010:14).

Algumas fontes alegaram que a diáspora somali fornece equipamentos tecnologicamente evoluídos, *GPS* e equipamentos *AIS* contudo a prática demonstra o contrário, nunca foram encontrados esses tipos de equipamentos em nenhum grupo de piratas e recentemente houve relatos das tripulações libertadas afirmando que os piratas utilizavam os equipamentos de *AIS* dos navios apresados (JCL KC, 2010b,11).

A divisão do valor do resgate está organizada em 4 (quatro) níveis diferentes e devidamente estruturado (NATO, 2009b: D-3-2) e baseado em descrições de ex-piratas e piratas capturados e em casos de estudo recentes¹⁴⁴, a divisão dos resgates é a seguinte (IFC Africa, Maritime, Targets and CI/CT Branches, 2009: 7):

¹³⁹ Os piratas efetuam os seus ataques normalmente sob o efeito do *Khat*, uma droga muito utilizada naquela região.

¹⁴⁰ Tem existido especulações quanto aos piratas terem adquirido SA-7 e SA-18, o mesmo equipamento que a *Al-Shabaab*, mas todos os factos apontam para a não existência deste armamento nos piratas, não só pela dificuldade de utilização numa *skiff* mas também porque os líderes piratas querem manter o *status quo* não escalando o conflito (IFC Air and Air Defense Branch, 2009:1).

¹⁴¹ Executam as ações de *boarding* com o recurso a escadas improvisadas pendurando-as na borda falsa do navio por forma a introduzirem-se a bordo do navio e tomarem o seu controle.

¹⁴² Os ataques são também interrompidos a partir do momento em que verificam a aproximação de navios, helicópteros ou aeronaves militares.

¹⁴³ A tripulação do navio permanece a bordo e geralmente é bem tratada.

¹⁴⁴ Especialmente o caso do MV *Lehmann Timber*.

- A Milícia Marítima recebe trinta por cento distribuído igualmente entre todos os participantes. O primeiro a abordar o navio recebe a duplicar ou um carro como prémio. Se o pirata morrer durante a operação de sequestro do navio é a família que recebe a sua parte;
- A Milícia de Terra que assegura a segurança logística e a segurança dos navios em cativeiro recebe dez por cento;
- A comunidade local recebe dez por cento que é dividido pelos anciões, autoridades locais e investimentos na comunidade e;
- Os patrocinadores recebem trinta por cento.

A negociação e o pagamento de resgate por si só é um negócio internacional, que não envolve somente os piratas mas também um negociador, empresas de seguro e a empresa que executa o pagamento (IFC, 2009: 7). O negociador tem de saber falar inglês fluentemente, sendo normalmente um ex diáspora que regressou ao país para efetuar este papel, recebendo por isso uma quota do resgate nunca inferior a trinta mil USD (IFC Africa, Maritime, Targets and CI/CT Branches, 2009: 7).



Figura 7 - MV Sirius Star a receber pagamento de resgate por paraquedas
(Hudson, 2009)

As empresas de seguros fazem a negociação e normalmente pagam vinte e cinco por cento do valor inicialmente pedido. Posteriormente é feita a entrega do resgate por uma única empresa baseada no Dubai (IFC, 2009:8).

No total, os custos da negociação representam um aumento no custo do resgate na ordem dos vinte e cinco por cento. Se utilizarmos o valor pago nos últimos três anos em resgates de duzentos e doze milhões de USD as empresas de negociação e entrega lucraram cerca de cinquenta e três milhões de USD (IFC, 2009:9).

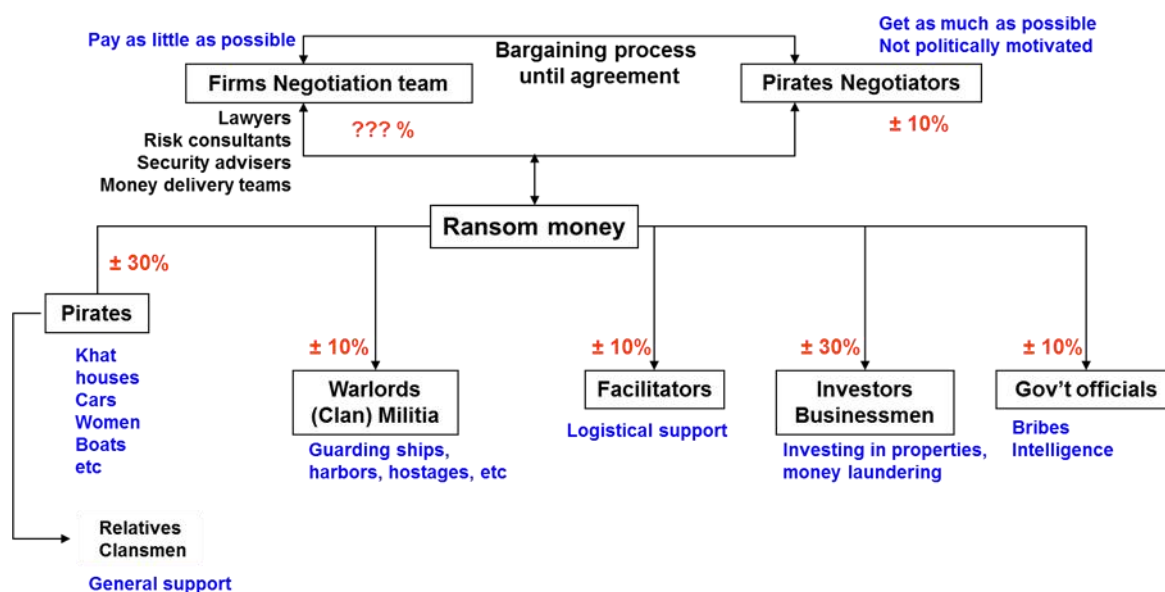


Figura 8 - Esquema de divisão do resgate
(IFC, 2009:7)

Desde dezembro de 2010 verificaram-se algumas alterações nas tendências do *modus operandi* dos piratas, na consecução dos seus ataques dado que começaram a utilizar navios mercantes aprisionados como *motherships*, o que permitiu um sucesso sem precedentes durante as primeiras semanas de 2011; aumentaram os níveis de violência na área de operações¹⁴⁵, começaram a utilizar reféns como escudos humanos como regra e não como exceção¹⁴⁶, concentraram ataques no Mar da Arábia, a maiores distâncias e fora das áreas normais de operação e iniciaram atividades de pirataria no período de monções ao contrário do que sucedia anteriormente (EUNAVFOR, 2011a).

d. Fatores condicionantes às ações de Pirataria

Podemos verificar que existem fatores extrínsecos aos próprios piratas que são aqueles que limitam a sua atividade sem que estes possam ser evitados ou os seus efeitos reduzidos.

Encontram-se identificados por diversas organizações e podem ser resumidos aos seguintes (NATO, 2009b: D-3-4) e (UKMTO, 2011):

Em primeiro lugar **as condições meteorológicas** existentes no local do ataque são da maior importância, sendo aquelas que são apontadas como as que mais condicionam as ações de pirataria conforme se pode atestar pela afirmação “(...) é possível que seja difícil de operar

¹⁴⁵ Incluindo o assassinato a sangue frio de um refém a bordo de MV “*Beluga Nomination*” e de quatro norte-americanos a bordo do S/Y “*Quest*” incluindo relatos de tortura de reféns.

¹⁴⁶ Declarações de membros da tripulação do M/V “*Golden Wave*” e do S/Y “*Vega 5*” relatam que foram forçados a embarcar e a cooperar em ataques reais.

estas pequenas embarcações em estados de mar nível 3 e acima (...) O risco de um ataque de pirataria parece aumentar imediatamente (...) a seguir a um período de mau tempo” (ICC et al., 2009: 4). As embarcações utilizadas para os referidos ataques são vulneráveis às condições meteorológicas adversas devido às suas dimensões e características. Assim, na presença de condições adversas, a conjugação das suas características com a sua forma de emprego nos ataques, sobretudo a alta velocidade, deixa de ser uma vantagem em relação aos navios alvo, pois os piratas deixam de poder manobrar estas pequenas embarcações em segurança. Os efeitos das condições climatéricas neste tipo de embarcações são principalmente ao nível da sua estabilidade, o que vai dificultar a aproximação e a abordagem dos piratas, dado que esta é executada através de escadas colocadas no costado dos navios alvo. Estes factos levam a que exista uma oscilação no risco de sofrer um ataque pirata, consoante a evolução das condições meteorológicas e oceanográficas, destacando-se a altura da ondulação e a velocidade do vento. *“As condições meteorológicas e do estado do mar também têm uma grande influência na capacidade de operar dos atacantes. Forças do vento que excedam os 18 nós e alturas de ondulação acima de 2 metros são consideradas suficientes para conferirem proteção a todos, incluindo os navios mais vulneráveis, especialmente quando o comandante tem em consideração as implementação das Best Management Practice”* (INTERTANKO, et al., 2009: 3).

É lícito afirmar que apenas a intensidade destes fenómenos meteorológicos e oceanográficos interfere diretamente no comportamento dos piratas, facto corroborado pela IMB que relaciona o comportamento dos piratas com as monções, fenómeno intimamente ligado ao mau tempo no mar: *“À medida que a Monção de Sudoeste recua em Setembro de 2009, os piratas deverão começar mais uma vez a atacar os navios na máxima força. Com o fim do período das monções, o vento e as condições meteorológicas são favoráveis aos piratas”* (IMB, 2009).

Assim, o principal fator que determina as condições do estado do mar na região da Somália é a monção¹⁴⁷, sendo possível no anexo I visualizar o estado de vento e de mar predominante ao longo do ano no Golfo de Áden e na Bacia da Somália, sendo as pequenas *skiffs* afetadas de forma muito significativa pelo estado do mar, em que qualquer pequena ondulação já representa um grande perigo para a sua navegação e limita a sua capacidade de navegar a velocidades que permitam a interceção e posterior ataque aos navios (NATO,

¹⁴⁷ Podem ser consideradas quatro “estações” para esta região: a monção de Nordeste nos meses de dezembro a março; a época de transição de abril e maio; a monção de Sudoeste de junho a setembro e a época de transição de outubro e novembro.

2009b: D-3-4). Assim, a possibilidade de sucesso de um ataque com estado do mar alterado é muito pouco provável.

Outro fator relevante para que o ataque seja tentado é a **velocidade do navio alvo**. Os piratas verificam que têm mais possibilidade de sucesso atacando navios que se desloquem a velocidades inferiores a catorze nós (NATO, 2009b: D-3-4) Até à data não existem ataques que tenham tido sucesso a navios com velocidades superiores a dezasseis nós, sendo aconselhável a passagem nas zonas de elevado risco de pirataria à maior velocidade admissível.

A velocidade do navio está normalmente associada ao tipo de produto que transporta. Assim, navios graneleiros, petroleiros e navios de carga geral navegam geralmente a velocidades que variam entre os treze e os dezoito nós. A maioria dos navios que são atacados pertence a este tipo. Os navios porta-contentores que normalmente praticam velocidades superiores a vinte nós raramente foram atacados até aos dias de hoje, não tendo sido concretizado nenhum sequestro.

Navios com um baixo **bordo livre**, por ser o local normalmente utilizado para fazerem a abordagem, principalmente ao nível do través, dado que as escadas que utilizam não têm um comprimento muito grande, são os alvos mais apetecíveis. Navios com bordo livre acima dos 8 metros estão fora de potenciais alvos de ataque. Na figura seguidamente apresentada pode-se verificar que o mesmo navio pode ser mais facilmente abordado quando se encontra carregado, dado que a sua borda falsa fica substancialmente menor e também efetuará o seu trajeto mais lentamente.



Figura 9 – Navio INA sem carga e carregado¹⁴⁸
(Portline, 2010)

¹⁴⁸ Este navio graneleiro representa um alvo praticamente inatingível quando navega em lastro com um bordo livre superior a dezassete metros, mas, quando navega carregado, com um bordo de sete metros, o caso é completamente diferente.

Deste modo, os navios mais vulneráveis, pela sua baixa velocidade e pelas suas obras mortas¹⁴⁹ de reduzidas dimensões, são normalmente as presas mais apetecíveis para os piratas, pois garantem maior taxa de sucesso (NATO, 2009b: D-3-4).

Os piratas efetuam os seus ataques preferencialmente durante o **arco diurno**. Cerca de noventa e cinco por cento dos ataques ocorrem nessa altura, sendo as horas do nascimento e o caso do sol as mais críticas¹⁵⁰. Os ataques noturnos são muito raros e acontecem quase exclusivamente no período da lua cheia, que fornece aos piratas alguma iluminação adicional (NATO, 2009b: D-3-4).

Por fim, devido à **incapacidade de manter mais que 25 navios sequestrados**, a possibilidade de novos ataques aumenta assim que um navio é libertado (NATO, 2009b: D-3-4).

e. Impacto da pirataria marítima somali

Existem alguns estudos que tentam avaliar o custo global da pirataria marítima, tendo o IMB estimado que os custos se cifram entre um e dezasseis biliões de USD por ano. Estes estudos focam-se principalmente na abordagem dos custos diretos com a pirataria (tais como o custo de resgates, equipamentos de segurança e dissuasão e a presença de forças navais internacionais, não refletindo os custos implícitos como o investimento estrangeiro e a inflação de preços (Bowden, 2010:7).

i. Nível local

A pirataria está a afetar de forma muito significativa a economia local. Os piratas com o dinheiro que vão recebendo dos resgates dos navios compram os diversos produtos existentes no mercado sem negociar o valor pedido fazendo com que os vendedores aumentem os seus preços o que inflaciona os custos das mercadorias, obrigando a restante população que não está envolvida nesse negócio a pagar os mesmos montantes (IFC, 2009: 8). Este fenómeno está também a afetar a atividade pesqueira, fazendo com que exista uma maior dificuldade no recrutamento de tripulações para os navios de pesca, dado que os pescadores mais experientes sentem-se atraídos para a pirataria (IFC Africa Branch, 2008: 4).

¹⁴⁹ É a parte do casco do navio que se encontra acima da linha de água.

¹⁵⁰ De manhã cedo, durante o período das 0800 às 0930, hora local, é o momento privilegiado para os ataques dos piratas.

ii. Nível regional

A nível regional o impacto económico da pirataria reflete-se em diferentes sectores que vão desde as trocas comerciais até à aquisição de propriedades fora da Somália. Houve um decréscimo do número de navios que praticam os portos da região devido ao medo da pirataria (Elmaghawry, 2009:6).

No país vizinho, Quénia, os piratas têm comprado grandes propriedades, pagando o preço pedido sem negociar. Esta situação, de iguais repercussões há existente no impacto a nível local, tem inflacionado os preços do imobiliário e também permite a lavagem do dinheiro dos resgates (Middleton, 2008:12).

O *Kenyan Shippers Council* (KSC) estima que a pirataria tenha aumentado o custo das importações em cerca de vinte e quatro milhões USD por mês, e as exportações em dez milhões de USD por mês. Estes custos, estão todos redirecionados para os consumidores do Quénia. Gilbert Langat, chefe executivo da KSC, estimou que a pirataria poderia elevar o preço dos bens importados em cerca de dez por cento (Bowden, 2010:21).

Os pescadores do Iémen têm medo de ir comprar o peixe dos pescadores somalis junto à costa somali, atividade que era comum antes deste flagelo, dado que têm medo de ser sequestrados pelos piratas ou mandados parar pelos navios da coligação, tendo em 2009, o primeiro-ministro iemenita *Mohammed Al Mujawar* anunciado que o setor de pesca iemenita tinha perdido cerca de cento e cinquenta milhões de USD como resultado da pirataria e assaltos à mão armada contra navios (Bowden, 2010:21).

Nas Seychelles, as suas principais atividades económicas e pilares da sua economia são o turismo e a pesca e estão ambas a ser fortemente afetadas pela pirataria. Os turistas recusam-se a fazer os passeios turísticos em embarcações de recreio com receio da pirataria e as frotas pesqueiras são alvos fáceis dos piratas sendo forçados a tomar medidas de proteção aumentando os custos globais da atividade. (Elmaghawry, 2009: 5)

A redução da economia nas Seychelles é de cerca de quatro por cento do PIB em cada ano, estando o impacto negativo orçado em cerca de onze biliões por ano (Bowden, 2010:21).

iii. Nível global

Mais de oitenta por cento do comércio internacional que passa no Golfo de Áden tem como destino a Europa, tendo a pirataria, por esse facto, um impacto direto nas economias europeias (Department of Transportation USA, 2010:1).

Este fenómeno tem um peso crescente nas despesas das companhias de navegação mercante e nos governos (com a necessidade de providenciar proteção às linhas de comunicação marítima e às frotas pesqueiras.) Essas ações podem incluir uma maior presença militar em áreas de alto risco, mudança de itinerário dos navios para zonas de menor propensão de atos de pirataria, pagamento de prémios de seguro mais avultados, contratação de equipas de segurança privadas e instalação de equipamentos não letais de dissuasão, custos que em última análise são transferidos para o consumidor final.

O armador pode, basicamente, ter duas linhas de ação para fazer face à pirataria no Golfo de Áden: evita a área e encaminha os seus navios através do Cabo da Boa Esperança ou aceita o risco do navio cruzar as águas mais perigosas e melhora a segurança do navio por forma a não ser sequestrador (Middleton, 2008:9).

Há custos que as companhias de navegação já suportavam, sendo um deles os seguros obrigatórios para cada tipo de navio e de carga que transportava. De forma simplificada pode-se referir que o seguro é composto por três partes: o seguro do navio, o seguro da carga do navio e um seguro adicional, variável, que depende de onde o navio está a navegar. Ao passar pelo Golfo de Áden, que é considerada uma zona de alto risco pelas companhias de seguros, os seguros aumentam sendo o navio ressegurado através de outras companhias de seguros a fim de disseminar o risco. Um aumento na atividade de pirataria também é suscetível de aumentar os prémios de seguro¹⁵¹ (Bowden, 2010:10).

Um dos aumentos mais espetaculares nos custos de pirataria nos últimos anos tem sido o incremento do preço do resgate pago para libertar os navios sequestrados. Estima-se que foram pagos pelos cinquenta e dois navios sequestrados em 2009, o valor de cento e setenta e sete milhões de USD e em 2010 o montante de duzentos e trinta e oito milhões de USD pelos quarenta e quatro navios sequestrados e libertados, atingindo o valor total de quatrocentos e quinze milhões de USD (Bowden, 2010:10).

Para alguns navios, especialmente os mais lentos e com a borda mais baixa, mais propensos a ataques de pirataria, evitar as zonas de maior risco é a opção mais segura. Assim,

¹⁵¹ O seguro Risco de guerra é um aumento do seguro para um navio em trânsito no Golfo de Áden, classificada como zona de risco de guerra pelo *Lloyds Market Association (LMA) Joint War Comitee* em maio de 2008. Desde essa data, o custo dos prémios de risco de guerra aumentaram 300 vezes, passando de 500 USD por navio e por viagem para até 150.000 USD por navio e por viagem.

O seguro de Kidnap and Ransom (K & R) cobre a tripulação contra pedidos de resgate, mas não o navio ou a carga. Existe no entanto, algumas apólices mais recentes que foram ampliadas para incluir tanto a tripulação como a propriedade. Estima que os prémios de K & R aumentaram dez vezes entre 2008 e 2009.

O seguro de Carga é o seguro que cobre as mercadorias transportadas por um navio. Em regiões que existe pirataria estima-se que o prémio tenha aumentado entre 25 USD e 100 USD por contentor.

O seguro sobre o casco cobre danos físicos ao navio, incluindo danos causados por mar alteroso, colisão, naufrágio, fogo ou pirataria. Estima-se que a pirataria tenha feito com que o seguro do casco tenha duplicado.

alguns navios optam por evitar o risco de transitar pelo Golfo de Áden e Canal de Suez efetuando o seu trânsito em torno do Cabo da Boa Esperança¹⁵². Algumas empresas já desviaram a sua frota do canal do Suez, tais como a *AP Moller-Maersk*¹⁵³, assim como a frota de petroleiros norueguesa *Stolt*, a transportadora *Odffell*¹⁵⁴ e grande operadora de petroleiros *Frontline* (Bowden, 2010:12).

Como modelo para ilustrar os custos referentes à alteração de rota para afastar os navios das zonas de pirataria será utilizado o exemplo fornecido pela empresa *Portline* com dados reais sobre dois navios pertencentes à sua companhia (Portline, 2010).

Tabela 7 – Acréscimo de custos com atividade de pirataria no Golfo de Áden e Bacia da Somália
(Portline, 2010)

Desvio + Golfo de Áden

Richards Bay / Suez – 4400 M (rota direta)					
Richards Bay / Suez - 5535 M (rota evitando pirataria)					
	MV INA – 176.000 DWT				USD
	Tempo (dias)	Combustível (Ton)	Custos navio	Custos combustível	Total
Diferença 1135 M	3,5	210	122.608	99.838	222.446
	MV PORT ESTORIL – 53.000 DWT				USD
	Tempo (dias)	Combustível (Ton)	Custos navio	Custos combustível	Total
Diferença 1135 M	3,5	112	87.577	53.247	140.824
	INA	PORT ESTORIL			
Custos de navio	222.446	140.824			
Seguro de guerra					
Kidnap & Ransom	40.000	30.000			
Espera de escolta navio de guerra (1 dia)	35.000	25.000			
Bónus para a tripulação	4.000	4.000			
TOTAL:	301.446	199.824			

¹⁵² Estima-se que cerca de 10% do tráfego marítimo evita trânsito nesta região, como resultado da ameaça de pirataria.

¹⁵³ Proprietária da maior frota europeia já desvia os seus 83 petroleiros.

¹⁵⁴ Com uma frota de 90 petroleiros.

Tabela 8 - Custos com o desvio pelo Cabo da Boa Esperança
(Portline, 2010)

Indonésia / Roterdão 8980 M (via Suez)					
Indonésia / Roterdão 11780 M (via Cabo da Boa Esperança)					
	MV INA – 176.000 DWT				USD
	Tempo (dias)	Combustível (Ton)	Custos navio	Custos combustível	Total
Diferença 2800 M	8,64	519	302.469	246.296	548.765
	MV PORT ESTORIL – 53.000 DWT				USD
	Tempo (dias)	Combustível (Ton)	Custos navio	Custos combustível	Total
Diferença 2800 M	8,64	277	216.049	131.358	347.407

	INA	PORT ESTORIL
Custos de navio	548.765	347.407
Seguro de guerra	-25.000	-20.000
Kidnap & Ransom	-40.000	-30.000
Espera de escolta navio de guerra (1 dia)	-35.000	-25.000
Bônus para a tripulação	-4.000	-4.000
Menos pagamento do Canal do Suez	-330.000	-190.000
TOTAL:	114.765	78.407

Da análise do primeiro caso, plasmado na tabela sete, foi estudada a alteração de rota entre *Richards Bay* (África do Sul) e o Canal do Suez em que ambos os navios demandam o referido canal existindo somente uma alteração do percurso a realizar, passando os navios mais longe das zonas consideradas de pirataria. Esta mudança de trajeto implica que os navios percorram mais 1135 milhas náuticas, aproximadamente 2100 km, implicando um aumento de navegação de cerca de 3,5 dias, com um acréscimo de custos de cerca de 300 mil USD e 200 mil USD para o MV INA e para MV Port Estoril que advêm essencialmente relativamente a custos de combustível, de afretamento e de operação de navio.

Relativamente ao segundo, tabela oito, no percurso entre a Indonésia e o porto de Roterdão, roteando os navios através do Cabo da Boa Esperança sem passar no Canal do Suez, implica um acréscimo de 8,5 dias de navegação e perto de 2800 milhas náuticas, ou seja, aproximadamente 5200 km à navegação. Esta alteração de itinerário envolve um aumento de cerca de 550 mil USD e 350 mil USD para o MV INA e para MV Port Estoril respetivamente em custos de combustível e custos de afretamento e operação do navio. Tendo em consideração que a não passagem pelo Canal do Suez fará com que alguns valores inerentes a essa passagem tais como os seguro de guerra e *Kidnap & Ransom*, o valor de

espera de escolta navio de guerra (1 dia), o bônus para a tripulação e o pagamento do Canal do Suez para os mesmos navios no valor de 550 mil USD e 350 mil USD não sejam pagos implicando, deste modo, que a não passagem pelo Canal do Suez resulte num acréscimo líquido de 115 mil USD para o MV INA e 80 mil USD para o MV Port Estoril.

A tabela seguinte, tabela nove, resume as diferenças principais entre o custo de evitar o risco através do roteamento através do Cabo da Boa Esperança e incorrer no risco de atravessá-lo recorrendo ao reforço das medidas de proteção:

Tabela 9 - Comparação de custos
(Department of Transportation USA, 2010:2)

Additional Cost Estimates Summary		
Category	Via Suez	Via Good Hope
War Risk Insurance	\$20,000	NA
Suez Canal Toll	\$200,000	NA
Crew Cost (while in Maritime Security Patrol Area only)	2x basic rate	NA
5,000 TEU Containership Charter Hire (per day)	0	\$40,000
5,000 TEU Containership Fuel (per day)	0	\$125,000
300,000 DWT VLCC Charter Hire (per day)	0	\$48,000
300,000 DWT VLCC Fuel (per day)	0	\$47,500
Licensed Security Guard for voyage through the Gulf of Aden	\$60,000	
Sonic deterrent equipment and operators (per trip)	\$20,000 to \$30,000	

Numa análise global, se o tráfego para a Europa fosse redirecionado pela Rota do Cabo o incremento de custos anuais seria da ordem dos oitenta e nove milhões de USD e um aumento de seis dias na duração das viagens (Elmaghawry, 2009:14). Na opção de assumir os riscos de passagem no Golfo de Áden, os custos associados são um prémio de vinte mil USD por viagem em prémios de seguros (não inclui riscos de saúde e resgates. Considerando que passam 20.000 navios no Golfo de Áden anualmente perfaz um acréscimo de custos global anual de quatrocentos milhões de USD (Department of Transportation USA, 2010: 2).

Contudo, outros valores podem ser aferidos se forem utilizadas diferentes fontes de custo tais como as forças navais existentes na área para fazer face à pirataria e as economias regionais entre tantas outras o que permite ter valores diferentes dos apurados. Deste modo, na tabela dez apresenta-se os valores de outro autor.

Concluimos, assim, que o custo global da pirataria está estimado entre 7 e 12 biliões de USD por ano.

Tabela 10 - Total dos custos da pirataria em 2010

(Bowden, 2010:25)

Cost Factor	Value (Dollars)
Ransoms: excess costs	\$176 million ⁷⁶
Insurance Premiums	\$460 million to \$3.2 billion
Re-Routing Ships	\$2.4 to \$3 billion
Security Equipment	\$363 million to \$2.5 billion
Naval Forces	\$2 billion
Prosecutions	\$31 million
Piracy Deterrent Organizations	\$19.5 million
Cost to Regional Economies	\$1.25 billion
TOTAL ESTIMATED COST	\$7 to \$12 billion per year

f. Síntese conclusiva

Neste capítulo foi analisada a Pirataria Marítima na Somália, relevando-se o porquê da sua existência e evolução até aos dias de hoje. Verificou-se que esse fenómeno existe há cerca de trinta anos em pequena escala, tendo a falência do Estado, em 1991, implicações diretas no mar. Assim, o objetivo primário desta forma de atuação era, por meio dos sequestros, intimar as grandes companhias pesqueiras a deixar de pescar nas suas águas. Contudo, os senhores da guerra e homens de negócios, foram atraídos para este modo de vida, dado que verificaram que obtinham elevados montantes com estas ações, sendo presentemente o objetivo da pirataria obter dinheiro através do pagamento de resgates pelos armadores dos navios mercantes. Desde 2004 até aos dias de hoje têm-se verificado sucessivas alterações à sua tática e natureza, atacando navios de maior tonelagem e mudando o local de atuação, indo até mais de 1500 milhas de costa.

Neste capítulo também foram identificados os grupos a operar nas águas da Somália cada um com o seu tipo de atuação e área de intervenção, destacando-se os *Punteland Pirates*, os *Somali Marines*, o *National Volunteer Coast Guard* e os *Merka Pirates*, tendo-se verificado que também existem elementos pertencentes às próprias autoridades regionais de *Puntland* e da TFG que estão envolvidos nos atos de Pirataria Marítima.

Para a consecução dos seus ataques, os piratas, utilizam frequentemente navios-mãe, permanecendo diversos dias no mar podendo assim escolher os seus alvos, lançando os seus ataques com skiffs e concretizando os sequestros de navios mercantes.

Os seus ataques têm sempre em atenção as condições meteorológicas existentes no local do ataque, a velocidade do navio a abordar, as suas obras mortas e, por norma, os ataques ocorrem durante o arco diurno.

No que concerne ao resgate obtido, verifica-se que quem recebe mais dinheiro relativo ao seu pagamento são os Senhores da Guerra, os Membros das Comissões e Patrocinadores, elementos que permanecem em terra, com cinquenta por cento do valor total. Este facto reflete a necessidade de combater a Pirataria Marítima de forma mais abrangente.

Verifica-se que a Pirataria Marítima tem tido implicações económicas a todos os níveis, local, regional e global e que apesar da baixa incidência de ataques, ameaça de forma incisiva a economia mundial. Localmente, com o dinheiro que recebem dos resgates adquirem os diversos produtos no mercado sem negociar o preço fazendo com que os vendedores inflacionem os montantes obrigando a restante população que não está envolvida nesse negócio a despendar o mesmo montante. Nos países limítrofes o impacto económico da pirataria reflete-se em diferentes sectores, existindo um decréscimo do número de navios que praticam os portos da região devido ao medo da pirataria. No país vizinho, Quénia, os piratas têm adquirido grandes propriedades a preços exorbitantes inflacionando os preços do imobiliário, acrescentando ainda a estimativa que a pirataria poderia elevar o preço dos bens importados em cerca de dez por cento. No Iémen, julga-se que o setor da pesca iemenita tinha perdido cerca de cento e cinquenta milhões de USD como resultado da pirataria e assaltos à mão armada contra navios e nas Seychelles, em que as suas principais atividades económicas e pilares da economia são o turismo e a pesca e estão ambas a ser fortemente afetadas, existindo menos turistas e as frotas pesqueiras aumentaram em virtude da tomada de medidas de proteção, prevendo-se que a economia retraia cerca de quatro por cento do PIB anualmente.

Mais de oitenta por cento do comércio internacional que passa no Golfo de Áden tem como destino a Europa, tendo a pirataria, por esse facto, um impacto direto nas economias europeias, estimando-se que o custo global da pirataria está seja entre 7 biliões e 12 biliões de USD por ano.

Este fenómeno tem um peso crescente nas despesas das companhias de navegação mercante e nos governos (com a necessidade de providenciar proteção às linhas de comunicação marítima e às frotas pesqueiras). Essas ações podem incluir uma maior presença militar em áreas de alto risco, mudança de itinerário dos navios para zonas de menor propensão de atos de pirataria, pagamento de prémios de seguro mais avultados, contratação de equipas de segurança privadas e instalação de equipamentos não letais de dissuasão, custos que em última análise são transferidos para o consumidor final. No próximo capítulo será analisada a ação que a comunidade internacional tem tido no combate à pirataria marítima.

6. A ação da comunidade internacional

Para fazer face ao montante estimado entre os 7 e os 12 biliões de dólares que anualmente a economia mundial perde com a pirataria, neste capítulo será verificado de que forma a comunidade internacional respondeu a esta ameaça à segurança marítima, apurando que alterações a comunidade marítima perpetrou para diminuí-la, como agiu militarmente e de que modo são empregues os meios militares nas operações conjuntas e combinadas colocados à disposição das diversas alianças ou a título individual.

De acordo com Moller, existem “(...) *três tipos de medidas: as preventivas, destinam-se a fazer que tanto atuais como potenciais piratas abandonem a sua atividade, as medidas ofensivas que pretendem eliminar os piratas evitando assim a ocorrência de ataques piratas no futuro e as medidas defensivas que ambicionam proteger a navegação mercante dos piratas*” (Moller, 2009:20).

A Comunidade Internacional para fazer face à Pirataria Marítima decidiu reforçar o patrulhamento na área da Somália, através de forças conjuntas e combinadas, enviando navios e aviões militares para a área. O envio destes meios tem sido efetuado a título individual por parte dos países¹⁵⁵ ou integrado em alianças^{156 e 157}.

É de realçar que a atuação destes meios que se encontram na área de operações está legitimada através das resoluções do CSNU nº 1772 (2007), 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) e 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011) e 2020 (2011) que em traços muito gerais referem o seguinte:

A **Resolução nº 1772 de 20 de agosto de 2007**, é a primeira atitude da comunidade internacional, referindo de forma muito particular o que se passava nos mares ao largo da Somália, mas que também era extensivo a toda a pirataria marítima. Encoraja os Estados-membros das NU, cujos navios militares e aeronaves militares operam em águas internacionais e no espaço aéreo adjacente à costa da Somália, a manter a máxima vigilância para eventuais incidentes de pirataria e a tomarem as medidas necessárias para proteger o transporte marítimo, nomeadamente o transporte de ajuda humanitária”

Posteriormente, a **Resolução nº 1814 de 15 de maio 2008**, refere simplesmente, que é necessário desenvolver uma situação global e estável na Somália através da promoção do

¹⁵⁵ Casos da Austrália, da China, da Coreia do Sul, da Malásia, da Índia, do Japão, da Arábia Saudita e da Rússia.

¹⁵⁶ De forma muito genérica, pode referir-se que uma aliança é definida como acordo entre dois ou mais Estados no sentido das relações de cooperação.

¹⁵⁷ A NATO e a União Europeia.

processo político, assegurando a conjuntura necessária à realização de eleições livres e democráticas em 2009, com o fim de garantir a criação de um Estado democrático que consiga diligenciar o progresso necessário em prol do povo Somali.

A **Resolução nº 1816 de 2 de junho de 2008** condena os atos de pirataria e assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália. Aos Estados que cooperam com o Governo transitório da Somália, será permitido, por um período de seis meses, a entrada nas suas águas territoriais e a utilização de “todos os meios necessários” para reprimir os atos de pirataria e assaltos à mão armada no mar, de um modo coerente com as disposições pertinentes do direito internacional e convida os Estados a trabalhar em cooperação com as organizações interessadas, incluindo a IMO, para garantir que os navios autorizados a arvorar a sua bandeira recebem orientação e treino adequado sobre técnicas de evasão e defensivas e exorta todos os Estados a colaborarem na investigação e condenação dos responsáveis pelos atos de pirataria.”;

A **Resolução nº 1838 de 7 de outubro de 2008**, autoriza as Nações com capacidade militar presentes na área, a combater ativamente a pirataria em alto mar ao largo da Somália, convida os Estados e organizações regionais a continuar a tomar medidas para proteger os comboios do WFP, vitais para levarem a assistência humanitária às populações afetadas da Somália insiste na necessidade dos Estados fornecerem aos navios autorizados a arvorar a sua bandeira, quando necessário, e o aconselhamento e orientação sobre as medidas cautelares adequadas do ataque ou ações a tomar sob ataque;

A **Resolução nº 1846 de 2 de dezembro de 2008** foi aprovada para promover a continuidade da Resolução nº 1816 (2008) que expirou em 2 de dezembro de 2008. Esta resolução veio renovar por mais 12 meses, com a concordância do Governo de Transição da Somália, a permissão dada aos Estados cooperantes, a entrarem no seu Mar Territorial para reprimirem atos de pirataria ou assaltos à mão armada contra navios;

A **Resolução nº 1851 de 16 de dezembro de 2008**, vem salientar a preocupação pelos ataques piratas ao largo da Somália estarem a tornar-se cada vez mais sofisticados e a expandirem-se para áreas mais longínquas, nomeadamente, com o sequestro do navio mercante *Sirius Star* a quatrocentos e vinte milhas náuticas da costa leste da Somália. Refere a preocupação com a falta de capacidade legislativa do Governo de Transição da Somália em matéria penal, resultando que os piratas infratores sejam libertados sem enfrentarem a justiça. Remete para a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, a possibilidade dos Estados membros poderem estabelecer jurisdição e aceitar a entrega de suspeitos, incentiva para a possibilidade dos Estados cooperantes, poderem

transportar a bordo uma equipa de polícia do Estado costeiro que aborda e detém os piratas, transportando-os para o seu país (*Shipriders*) e incentiva os Estados das regiões próximas do território da Somália a trabalharem para aumentar a capacidade em combater a pirataria, incluindo a sua capacidade judicial;

A **Resolução nº 1897 de 30 de novembro de 2009**, continuando seriamente preocupado com a permanente ameaça que a pirataria e os assaltos à mão armada no mar contra navios representam para a entrega segura e eficaz da ajuda humanitária para a região da Somália e os constrangimentos para a navegação internacional, segurança das rotas marítimas, incluindo as atividades de pesca e alarga a ameaça da pirataria ao Oceano Índico ocidental e, renova por um período de um ano as autorizações dadas pela resolução 1846 (2008) aos Estados e às organizações regionais para entrarem nas águas territoriais da Somália, a fim de reprimir os atos de pirataria;

A **Resolução nº 1918 de 27 de abril de 2010**, verifica que as pessoas suspeitas de pirataria são libertadas sem comparecer perante a justiça e que essa falha em condenar as pessoas responsáveis por atos de pirataria e roubo armado no mar frente à costa da Somália enfraquece os esforços anti pirataria da comunidade internacional. Exorta a todos os Estados, incluindo os Estados na região, a considerar nas suas legislações internas a pirataria como crime e a considerar a possibilidade de prender os alegados piratas capturados junto à costa da Somália;

A **Resolução nº 1950 de 23 de novembro de 2010**, refere que se mantêm seriamente preocupados com a ameaça permanente que a pirataria e os assaltos à mão armada no mar contra navios representam para a entrega imediata e segura, e eficaz de ajuda humanitária na Somália e na região. Alerta para a falta de segurança humana no mar, para a navegação internacional e ainda para a segurança das rotas marítimas comerciais e outros navios vulneráveis, incluindo as atividades de pesca. Demonstra ainda a preocupação com a extensão da pirataria a outras paragens e com a crescente capacidade dos piratas. Exorta todos os Estados a tomarem medidas internas apropriadas para impedir o financiamento ilegal de atos de pirataria e lavagem das receitas obtidas, instigando-os a cooperar com a Interpol e a Europol na investigação de redes criminosas internacionais envolvidas em pirataria;

A **Resolução nº 1976 de 11 de abril de 2011**, condenando os atos de sequestro, verifica o crescimento e as consequências que a pirataria tem no transporte marítimo, ficando seriamente preocupado com as alegações por parte dos piratas que justificam os seus atos com as alegações da pesca ilegal e despejo de resíduos tóxicos, devendo esta temática ser esclarecida. Convidou todos os países a participar na luta contra a pirataria, aumentando a

assistência que estava a ser fornecida pelas NU e organizações internacionais para fortalecer o sistema de justiça na Somália, Quênia e as Seychelles para julgar piratas. Exorta a que a capacidade jurídica da Somália e dos países da região seja aumentada, a fim de condenar os piratas, sendo por isso de considerar o estabelecimento de tribunais especiais para julgar os piratas;

A **Resolução nº 2015 de 24 de outubro de 2011** enfoca a necessidade de continuar a perseguir os suspeitos de pirataria e aqueles que facilitam e financiam os atos de pirataria. Refere que embora alguns estados tenham adotado legislação nacional para criminalizar a pirataria, verifica-se que muitos ainda não o efetuaram. A esses países e à Somália através da TFG solicita até 31 de dezembro de 2011 a apresentação de um relatório sobre os passos efetuados no sentido que permita julgar e prender os piratas condenados por atos de pirataria. Reitera o apelo a todos os Estados a cooperarem na jurisdição e na investigação das acusações de atos de pirataria, bem como na necessidade de partilhar de provas e de informações;

A **Resolução nº 2020 de 22 de novembro de 2011** realça a necessidade da comunidade internacional em combater a pirataria e as suas causas incluindo a atual instabilidade na Somália através de uma resposta **comprehensive**, demonstrando preocupação com a escalada de pagamentos de resgate e a falta de aplicação do embargo de armas que foi alimentando o crescimento da pirataria na área. Renovou o seu apelo aos Estados e organizações regionais que tenham capacidade para tomar parte na luta contra a pirataria com o envio de navios de guerra e aeronaves militares para a região. Apelou aos Estados membros que ajudassem a Somália, a pedido do TFG, no reforço da capacidade do país de forma a levar à justiça quem estiver envolvido em atos de pirataria e que use o território da Somália para o efetuar. Exorta novamente os países a considerar a pirataria como crime no seu direito interno.

a. Ação militar

i. Organizações envolvidas

A força militar presente na região encontra-se materializada na presença de três atores principais, que operam de forma organizada e por um elevado conjunto de navios a título individual.

A **NATO** empenhou-se no combate a esta ameaça, tendo até esta data efetuado diversas operações conjuntas e combinadas. Primeiramente, a operação “*Allied Provider*”¹⁵⁸, cuja principal missão era efetuar escolta aos navios mercantes de apoio ao WFP no fornecimento de géneros alimentares e que permitiu que fosse transportado cerca de 30.000 toneladas de ajuda humanitária.

Posteriormente, decorreu a operação “*Allied Protector*”¹⁵⁹, que concretizou o contributo da Aliança no esforço que a Comunidade Internacional está a efetuar para aumentar a segurança das rotas comerciais marítimas, estando empenhados na dissuasão das atividades de Pirataria Marítima naquela região e na proteção dos navios mercantes contra este tipo de ilícito. Finalmente, durante a consecução deste trabalho, encontra-se a decorrer a operação “*Ocean Shield*”¹⁶⁰, mantendo os mesmos pressupostos no que concerne aos objetivos¹⁶¹ da missão anterior, tendo o seu limite temporal sido estendido até final do ano de 2012 (Guedes e Monteiro, 2010: 31).

Em virtude da escalada de ataques piratas com especial impacto nos agentes europeus, a **União Europeia**, através do Conselho da União Europeia, aprovou diferentes ações de apoio às Resoluções relativas à luta contra a Pirataria Marítima ao largo da Somália.

A **Ação Comum 2008/749/PESC de 19 de setembro** em apoio à Resolução nº 1816 do CSNU. Consistiu na formação de uma célula de coordenação da União Europeia, situada em Bruxelas, com o propósito de fornecer apoio às atividades dos Estados membros que destacassem meios militares para a área da Somália.

¹⁵⁸ Entre 24 de outubro e 12 de dezembro de 2008.

¹⁵⁹ Entre 24 de março e 16 de agosto de 2009

¹⁶⁰ Entre 17 de agosto de 2009 e 31 de dezembro de 2012.

¹⁶¹ A operação *Ocean Shield* foi concebida para que se desenvolva tendo em consideração quatro linhas de operação principais: Disrupção, através da construção de uma sólida *Maritime Situational Awareness* (MSA) e de um conjunto de ações subsequentes que permitam restringir a liberdade de movimentação dos piratas no Golfo de Áden e na Bacia da Somália, com o objetivo de impedir a continuidade da sua operação no mar; a integração pela coordenação das operações de contra pirataria com demais atores que operam na região, de modo a garantir o emprego eficiente e eficaz das capacidades militares; a comunidade marítima pela educação e seu envolvimento no sentido de verem melhoradas as suas próprias medidas de proteção, visando reduzir a eficácia dos atos de pirataria e a edificação de capacidades regionais para conduzir operações de contra pirataria de modo a que futuramente possam substituir a NATO na condução dessas operações no mar (Rocha, 2010:77).

Mais tarde, a *Resolução do Parlamento Europeu sobre a pirataria no mar, de 23 de outubro de 2008* foi promulgada, requerendo ao Governo de Transição da Somália que considerasse como crimes, em concordância com a ONU e a União Africana, os atos de pirataria e os assaltos à mão armada na costa da Somália contra embarcações que transportam ajuda humanitária, atuando contra estes através da prisão dos autores pelo quadro de legislação internacional em vigor e requereu igualmente ao CSNU a renovação das autorizações anteriormente concedidas pela Resolução nº 1816 (2008);

Por fim, a *Ação Comum nº 2008/851/PESC de 10 de novembro* que visou o estabelecimento de uma operação militar denominada *ATALANTA*¹⁶² (EUNAVFOR) com o propósito de combater a pirataria na Somália, tendo como objetivos primários a Proteção dos navios envolvidos no WFP; a proteção dos navios vulneráveis que navegam nas costas da Somália e a dissuasão, prevenção e repressão dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada ao largo da costa da Somália (Guedes e Monteiro, 2010: 32). Esta operação veio substituir a célula anteriormente criada de coordenação da UE (Ação Comum 2008/749/PESC), estando o seu quartel-general localizado em *Northwood*, Reino Unido.

Mais recentemente a *Ação Comum nº 2010/766/CFSP de 7 de dezembro* relativa a essa mesma operação, operação ATALANTA, vem alterar a Ação Comum 2008/851/PESC estendendo-a até 12 de dezembro de 2012.

Existe também uma outra força multinacional, a *Task Force 150*¹⁶³ (TF 150), vocacionada para o combate ao terrorismo que também efetua missões no âmbito da Pirataria Marítima (Guedes e Monteiro, 2010: 32).

No âmbito das comemorações do dia internacional do mar, no passado dia 21 de setembro de 2011, a IMO visando manter e reforçar o enfoque nos esforços do combate à pirataria, numa perspetiva de resposta conjugada e articulada, identificou um grupo de ações que, em conjunto, **considera ser premente a sua implementação pelos diversos intervenientes** (IMO, 2011b):

1. Aumentar a pressão a nível político para garantir a libertação de todos os reféns mantidos por piratas;

2. Rever e melhorar as orientações da IMO para as Administrações e para os marítimos e promover o cumprimento das melhores práticas da indústria e as medidas preventivas, evasivas e defensivas que os navios devem seguir;

¹⁶² Operação de apoio às Resoluções 1814 (2008), 1816 (2008) e 1838 (2008) do CSNU. O início desta operação ocorreu em 9 de dezembro de 2008 e tinha a duração prevista de 12 meses. Contudo, em 15 de junho de 2009, o Conselho da União Europeia decidiu prolongar o mandato até 12 de dezembro de 2012.

¹⁶³ Uma Força edificada pelos EUA, com a participação regular da Dinamarca, da Turquia e de Singapura.

3. Promover maiores níveis de apoio e coordenação com as marinhas militares em presença;
4. Promover procedimentos de coordenação e cooperação anti pirataria entre os Estados, regiões, organizações e a indústria;
5. Ajudar os Estados a desenvolver meios para deter, interditar e levar à justiça aqueles que cometem atos de pirataria e assaltos à mão armada contra navios;
6. Prestar assistência, durante o período pós-traumático, para as vítimas de ataque e sequestro por piratas e para suas famílias.

ii. Operações conjuntas e combinadas

Para consubstanciar os mandatos das NU com as prioridades emanadas pela IMO, o combate à Pirataria Marítima, exige o emprego de forças com um conjunto de capacidades e do emprego sinérgico dessas aptidões¹⁶⁴. Tal facto revela que as forças conjuntas¹⁶⁵ e

combinadas constituem-se como o melhor instrumento militar por possuírem um conjunto de capacidades complementares.

Por forma a combater de forma efetiva a pirataria foi criada a área de operações¹⁶⁶ que se estende desde o mar vermelho até à Longitude 70° Leste e desde o estreito de Ormuz até à Latitude



Figura 10 - Comparação entre a Europa e a Área de Operações
(McC Northood, 2010)

11° Sul, fazendo com que a área tenha mil setecentas e vinte milhas náuticas de longitude e mil novecentos e vinte milhas náuticas de latitude. Foram posteriormente estabelecidas duas subáreas que correspondem ao Golfo de Áden e à Bacia da Somália.

¹⁶⁴ Principalmente para fazer face aos objetivos 2 a 5.

¹⁶⁵ Um navio de guerra turco destruiu um grupo de navios piratas a 280 milhas a Nordeste de Seychelles refletindo a estreita cooperação existente entre a NATO e outras forças internacionais. A localização destas embarcações piratas foi efetuada pelo MPA luxemburguês, que opera a partir das Seychelles (NATO, 2010).

¹⁶⁶ Joint Operations Area (JOA)

Podemos verificar a vastidão¹⁶⁷ da referida área que permite atestar o esforço necessário para que as forças militares consigam garantir a segurança aos navios que a cruzam, comparando-a com a Europa. É apresentado na figura seguinte as distâncias e os tempos que as unidades navais as demoram a percorrer a uma velocidade média de catorze nós.

Tabela 11 - Distância entre os principais portos e tempos de trânsito
(Rocha, 2010)

	IRTC Oeste	IRTC Leste	Djibouti	Salalah	Mascate	Mombaça	Victoria
IRTC Oeste		480 mi	230 mi	605 mi	1230 mi	1865 mi	1645 mi
IRTC Leste	34 h		610 mi	150 mi	750 mi	1385 mi	1165 mi
Djibouti	16 h	44 h		760 mi	1360 mi	1995 mi	1775 mi
Salalah	43 h	11 h	54 h		600 mi	1535 mi	1315 mi
Mascate	87 h	54 h	97 h	43 h		2135 mi	1915 mi
Mombaça	133 h	99 h	143 h	110 h	153 h		935 mi
Victoria	118 h	83 h	127 h	94 h	137 h	67 h	

Desde 2005 que a área de atuação tem aumentado, fruto não só da autonomia dos novos meios e das novas táticas utilizadas pelos piratas, mas também pela presença e maior eficiência de ação dos meios navais que obrigaram os piratas a procurar zonas menos vigiadas, para além da própria navegação mercante que se tem afastando cada vez mais da costa da Somália.

(1) Componente marítima

A componente marítima devido ao meio natural em que ocorrem as ações de pirataria é a mais utilizadas e cabe-lhe as seguintes tarefas (NATO, 2004a):

- Monitorizar todo o tráfego marítimo ao longo do IRTC atuando em áreas de patrulha definidas, em concordância com as regras estabelecidas pelo *Maritime Security*

¹⁶⁷ A área de operações tem uma área superior a três milhões de mi^2 , ou seja, uma vez e meia a área da Europa, trinta vezes a da Grã-Bretanha, dez vezes a da Alemanha e sete vezes a da Espanha e da França enquanto as subáreas, Golfo de Áden e Bacia da Somália têm a área de duzentas mil mi^2 e dois milhões de mi^2 respetivamente (Eunavfor, 2011).

*Center Horn of Africa*¹⁶⁸ (MSCHOA) que de acordo com a IMO, incentiva os navios mercantes a realizar a passagem do Golfo de Áden ao longo de um corredor pré-estabelecido pela IMO, classificando-os quanto à sua vulnerabilidade, com base na sua velocidade e carga, atravessando a área mais perigosa durante o arco noturno;

- Recolher informações¹⁶⁹ sobre o comportamento diário dos navios que estão no mar e fundeados ao largo da Somália e do Iémen;
- Partilhar informações de modo a facilitar o planeamento das atividades das diversas Forças a operar na região, empregando assim *Northwood*¹⁷⁰ as unidades navais sob seu comando de forma mais eficiente;
- Efetuar ações de recolha de informação¹⁷¹ ao longo da costa da Somália para permitir identificar possíveis campos de piratas, os seus comportamentos e dessa forma tentar antecipar as suas ações;
- Efetuar escolta dedicada¹⁷² no Golfo de Áden e na Bacia da Somália a navios considerados prioritários. É o caso dos navios que efetuam o transporte logístico para a *International Security Assistance Force* (ISAF). Também são escoltados outros navios considerados prioritários¹⁷³ pela MSCHOA ou em apoio a pedidos solicitados pela *WFP*¹⁷⁴;
- Estabelecer contactos com as autoridades locais, incluindo Puntland, para ações de formação em ações anti pirataria;
- Executar operações marítimas de forma a negar o acesso ao mar aos navios-mãe que pretendem apoiar os ataques de Pirataria Marítima. Estas ações são efetuadas normalmente nas águas da Bacia da Somália;

¹⁶⁸ Este Centro de Segurança Marítima do Corno de África gerido pela Força Naval da União Europeia (EU NAVFOR) é um centro de coordenação encarregado de proteger navios mercantes que operam na região, através da prevenção e dissuasão dos atos de pirataria no Golfo de Áden, ao largo do Corno de África e na Somália. O respetivo *site* fornece informações e orientações para a comunidade marítima (<http://www.mschoa.eu/>).

¹⁶⁹ Deverá incluir a recolha de dados nos locais de pesca, os movimentos de cada navio e embarcação (para incluir a atividade do potencial navio mãe), as suspeitas das bases piratas, as cadeias logísticas de apoio e outros importantes fenómenos que são relevantes para a missão.

¹⁷⁰ Comando da NATO que coordena a Operação da NATO e a Operação da UE.

¹⁷¹ Através do NRP “Corte Real” foram obtidas informações de elevada qualidade entre Mogadíscio e *Boosasso*, como localização de antenas de comunicações, edifícios suspeitos, atividades em praia, localização de embarcações, campos piratas, embarcações camufladas, localização de embarcações naufragadas e posição geográfica de navios sob controlo de piratas.

¹⁷² No IRTC é normalmente efetuado o apoio ao trânsito, posicionando-se os navios nas suas boxes de forma a poder ocorrer de forma eficaz a alguma situação que possa surgir. Os navios da ISAF têm um “acompanhamento” especial mas a NATO não utiliza o termo “escort” o termo utilizado é o de “supported transit”.

¹⁷³ São classificados com um dos quatro níveis de risco: grave, substancial, moderado e baixo que é determinado por uma série de fatores tais como: o bordo livre, a velocidade, o tempo de trânsito e a carga que transporta.

¹⁷⁴ Os navios são normalmente acompanhados desde o seu ponto de embarque em Mombaça, Djibouti, ou *Dar Es Salaam* até aos destinos finais em Mogadíscio ou *Boosasso*. A velocidade destes navios é entre seis e dez nós e as distâncias de percurso pode ser de seiscentas milhas náuticas (Mombaça - Mogadíscio), ou quatrocentas milhas náuticas (Djibouti - *Boosasso*).

- Constituir um fator dissuasor na área de operações, principalmente ao longo do IRTC.

(2) Componente aérea

No que concerne aos *Maritime Patrol Aircraft*¹⁷⁵ (MPA), único meio aéreo¹⁷⁶ de asa fixa empregue na área, têm capacidade para utilizar as suas valências na área das operações sendo as mais importantes as seguintes (NATO, 2004a):

- Efetuar a vigilância marítima de uma vasta área, fornecendo informações no sentido de detetar, acompanhar e identificar os possíveis piratas;
- Ter a capacidade de fornecer informações às unidades de superfície e a outros meios aéreos para se dirigirem para as imediações dos *Contacts of Interest* (COI) de forma a investigar ou interceptar os presumíveis piratas;
- Maximizar a cobertura da superfície de vigilância;
- Responder de forma célere a pedidos de socorro, proporcionando uma constante presença, ou se necessário demonstração de força, impedindo deste modo a atividade dos piratas;
- Contribuir para a *Recognized Maritime Picture* (RMP) e na *Common Operating Picture* (COP) através da utilização do radar, *AIS*, *Tactical Data Links* (TDL) e *Electronic Support Measures* (ESM);
- Fornecer o panorama de superfície (visualmente ou através de sensores EO/IR);
- Constituir um fator dissuasor onnipresente, e com visibilidade em toda a área de operações.

(3) Componente terrestre

Relativamente à componente terrestre, não se verifica uma atuação tão efetiva como aquela que é operada pela componente marítima e pela componente aérea. Este facto deve-se, principalmente, pela área de operações, marítima e pelo tipo de ações que foram delineadas para fazer face a este tipo de atuações.

¹⁷⁵ A NATO não tem MPA a operar no âmbito desta missão de luta contra a Pirataria Marítima, tendo a União Europeia, na operação *Atalanta* dois MPA luxemburgueses e um espanhol (recentemente Portugal enviou um MPA para reforçar os meios aéreos nesta missão). A título individual o Japão tem um MPA na região. No âmbito do combate ao terrorismo existem MPA dos EUA e da Austrália que ocasionalmente efetuam missões de *reconnaissance* para esta missão.

¹⁷⁶ Estes meios aéreos têm autonomia de doze horas a voar à velocidade de cruzeiro de trezentos nós.

Assim, existem missões de determinados países, nos quais se inclui Portugal¹⁷⁷ que enviou militares para treinar as forças de segurança somalis no âmbito de uma operação conjunta entre a União Europeia e a União Africana (Lusa, 2010).

A missão ficou sediada no Uganda por razões de segurança e visou reforçar o combate à Pirataria Marítima naquela zona do globo, capacitando as forças de segurança somalis para o exercício da sua missão, sendo esta também, uma forma de reforçar o combate à Pirataria Marítima que assola as rotas do comércio internacional ao largo da Somália.

(4) Componente operações especiais

Durante a consecução deste trabalho, não foi possível recolher muitos dados sobre o papel que as operações especiais têm tido no combate contra a Pirataria Marítima. Contudo, não se afigura como possível que numa missão desta índole não exista atuação da componente das operações especiais dadas as suas valências.

No âmbito do combate à Pirataria Marítima as Forças de Operações Especiais podem ser empregues na execução de missões de reconhecimento especial em território hostil, em complemento de outros processos de recolha de informação. (NATO, 2009a: 2-1). Ainda se pode considerar como tarefas mais adequadas, além das referidas anteriormente, as de avaliação da ameaça e de alvos.

Por outro lado, as Forças de Operações Especiais podem executar ações diretas, ou seja, ações ofensivas contra alvos fixos e móveis para destruição de material e equipamentos¹⁷⁸. Podem também ser empregues em ações de abordagem hostil, durante operações de interdição marítima (MIO) (NATO, 2009a: 2-2). É de referir que numa situação em que existam reféns, as operações de resgate¹⁷⁹ são da responsabilidade nacional¹⁸⁰, podendo as Forças de Operações Especiais nessa situação desempenhar esse tipo de operações (NATO, 2009a: 2-4).

Por fim, é relevante mencionar que desde março de 2010, as ações de vigilância e controlo das bases somalis permitiram desarticular vinte e uma organizações constituídas por duzentos e cinquenta piratas e destruir mais de trinta navios e onze embarcações de apoio à

¹⁷⁷ Enviou 15 militares para o Uganda durante um ano após A proposta do Governo ter sido aprovada pelo Conselho Superior de Defesa Nacional. Portugal liderou uma de duas áreas de formação que se ministrou aos militares (treino de combate em zonas urbanas e treino de oficiais subalternos e sargentos).

¹⁷⁸ Embarcações, antenas de comunicação, entre outros.

¹⁷⁹ Existem países cujas regras implicam a não existência de *opposed boarding*, ou seja, depois do navio ser sequestrado, não existem tentativas para tomar o navio. Há algumas exceções, caso do *Maersk Alabama* que depois de sequestrado no dia 08 de abril de 2009 foi tomado de assalto pelas tropas americanas no dia seguinte.

¹⁸⁰ Inclusivamente em missões da NATO a responsabilidade pertence aos Estados.

prática da Pirataria Marítima (JPN, 2010). Este tipo de ações é da competência e podem ter sido realizadas pela componente de Operações Especiais.

b. Apoio à navegação mercante. O MSCHOA

Diversas ligações têm sido criadas entre a navegação mercante e as unidades navais que operam junto à Somália. Para a consecução da operação *Atalanta*, em dezembro de 2008 foi criado o MSCHOA, localizado em *Northwood (United Kingdom)* com a responsabilidade pela ligação entre as forças navais que se encontram na área de operações e os navios mercantes com interesse direto na sua proteção.

Neste sentido o MSCHOA, em colaboração com diversas entidades civis e militares, produziu um conjunto de conselhos e medidas a adotar pelos navegantes que visam precisamente incrementar a sua segurança.

Para o MSCHOA, a navegação mercante é classificada por níveis de risco ou vulnerabilidade em função de três variáveis, a reserva de velocidade, a altura da borda e a implementação das *Best Management Practice* (BMP), sendo esta aquela em que os navios podem alterar de forma a aumentar a segurança da sua navegação.

Os fundamentos das BMP assentam em três requisitos (EUNAVFOR, 2011a):

- O registo no sítio do MSCHOA dos movimentos dos navios antes da entrada na área de alto risco;
- O reporte diário da posição para a *United Kingdom Maritime Trade Operations* (UKMTO¹⁸¹);
- A implementação das medidas de autoproteção.

As medidas de autoproteção quando executadas podem fazer toda a diferença entre o sucesso ou insucesso de um ataque pirata. Se *per si* podem não ser suficientes para abortar as suas intenções, têm-se revelado fundamentais para, no mínimo, dificultar os seus intentos e retardar a tomada do navio, possibilitando que as forças militares consigam chegar em tempo em seu auxílio e neutralizar o ataque.

A comunicação entre as partes é efetuada pela *internet*, através de uma ferramenta interativa que fornece toda a informação essencial para a cooperação entre a navegação mercante e as forças militares, sobre as medidas de proteção a adotar, informação meteorológica e oceanográfica, últimos ataques ou movimentos suspeitos, bem como,

¹⁸¹ A UKMTO atua como ponto de contacto principal para a marinha mercante e efetua a ligação entre a comunidade marítima e as forças militares.

contactos importantes e forma de reação a uma tentativa de ataque e em caso de sequestro. Assim, com o registo da navegação mercante e características dos navios e planeamento do seu trânsito, o MSCHOA elabora um plano de proteção dos navios mais vulneráveis, atribuindo prioridades às unidades militares para o seu apoio.

Também foi considerado como relevante e uma das formas encontradas para coordenar essa proteção, foi a criação de um *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC) no qual os navios deverão efetuar o seu trânsito em conjunto de forma a passar nas áreas de maior risco a determinadas horas e destacar unidades navais colocando-as nos pontos mais sensíveis desse percurso (EUNAVFOR, 2011).

O IRTC é um corredor de navegação que apesar de não possuir nenhum carácter de obrigatoriedade, toda a navegação é aconselhada a utilizá-lo. Tem aproximadamente 500 milhas náuticas de comprimento¹⁸² e possui dois corredores com cerca de 10 milhas náuticas de largura cada, o que permite a separação do tráfego que prossegue nos dois sentidos, leste e oeste (Rocha, 2010:84).

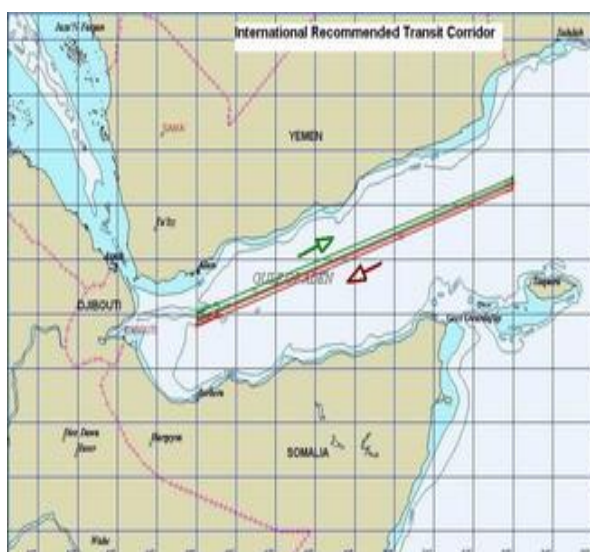


Figura 11 – International Recommended Transit Corridor
(NATO, 2011)

A razão principal pela qual foram implementados corredores de segurança no Golfo de Áden deve-se ao facto dos meios militares serem escassos para proteger todos os navios que cruzam esta região, sendo desta forma necessário agrupar a navegação para tentar proteger o maior número de navios possível. Apesar destas medidas não estarem a produzir os efeitos desejados em virtude de ainda existirem navios sequestrados nesta zona, outra medida semelhante foi recentemente criada para a costa leste da Somália pelo IMB, onde é recomendado a todos os navios “(...) que se mantenham o mais afastados possível da costa Somali, de preferência a mais de 600 milhas náuticas de costa e quando navegarem na direcção Norte-Sul devem manter-se a Este da longitude de 60°E até passarem a Este das Seychelles” (IMB, 2009:23).

¹⁸² Equivalente à distância entre Lisboa e o Funchal, demorando cerca de dois dias a percorrê-lo.

Dadas as distâncias entre os navios militares que se encontram na área, foi criado um *chat* que corre sobre a *internet* chamado *Mercury*¹⁸³ onde todos os atores das diversas operações podem alertar para possíveis situações de emergência, bem como, a coordenação das atividades navais.

O acompanhamento em tempo real dos movimentos dos navios mercantes pelas forças militares, depende essencialmente da utilização do AIS devendo os navios equipados com esses sistema mantê-lo em operação em todos os momentos, exceto onde acordos internacionais, regras ou normas preveem a proteção das informações de navegação.

Apesar da existência desta recomendação de BMP, anteriormente, a transmissão do AIS deveria estar limitada ao Golfo de Áden. Recentemente foi implementada uma nova recomendação em que os navios devem transmitir o AIS durante toda a área de elevado risco, desde que essa transmissão seja limitada à identidade do navio, posição, rumo, velocidade, condições de navegação e informações ligadas à segurança. Como se pode verificar esta foi uma alteração à orientação anterior, que aconselhava que o AIS permanecesse estabelecido apenas no Golfo de Áden (NATO, 2011).

Contudo, a decisão final sobre a política de utilização do AIS fica sempre ao critério do Comandante. No entanto, se for desligado durante o trânsito, deverá ser ativado imediatamente no momento de um ataque

c. Medidas de autoproteção

Devido à extensão da zona de atuação dos meios militares e não sendo possível ocorrer a todos os pedidos, os navios mercantes que navegam nas zonas de risco devem adotar algumas medidas de autodefesa. Essas medidas, as *Self Protective Measures* (SPM) têm evoluído de modo a fazer face ao *modus operandi* dos piratas, e estão referidas no BMP, que pretende auxiliar os navios a evitar, impedir ou retardar os ataques de pirataria nas zonas de maior risco. A sua aplicação pode fazer e têm feito a diferença, existindo diversos casos em que os navios não foram pirateados por terem adotado medidas constantes neste manual. O BMP resulta de uma parceria entre diversos representantes internacionais da indústria, tendo como alicerce a caracterização do *modus operandi* das piratas criando medidas a adotar pelos navios mercantes.

¹⁸³ Esta ferramenta é não classificada facilitando o envolvimento de outros atores que não possuem os equipamentos de comunicações adequados, permitindo assim difundir a informação em tempo real e atuar com a maior celeridade, fator determinante de sucesso.

Assim, podem ser referidas algumas das SPM vertidas naquele documento e que têm sido utilizadas pela navegação mercante quando navega em zonas de elevado grau de ameaça (UKMTO, 2011):

A **Vigilância reforçada** permite a possibilidade de deteção antecipada de um possível ataque aumentando o tempo de reação da tripulação do navio e do pedido de ajuda. Deve por isso ter vigias bem informados e cientes das ações que têm que tomar se detetarem algo suspeito; aumentar o número de vigias e diminuir o tempo em que cada um esteja de quarto¹⁸⁴, para maximizar a sua capacidade de estar alerta. Nesta medida destaca-se a utilização do radar na sua otimização máxima; assegurar que existem binóculos para todos assim como óculos de visão noturna.

A utilização de **manobras evasivas**, sendo o movimento de *zigzag* utilizando o leme do navio uma medida eficaz para dificultar a abordagem e impedir o sequestro do navio, principalmente se essas alterações de rumo estiverem associadas às condições oceanográficas, ou seja, colocando a embarcação atacante exposta à ondulação e ao vento.

É de referir que esta manobra foi utilizada por cerca de noventa por cento dos navios mercantes durante a fase de abordagem dos atacantes e foi fundamental no número de desistências dos piratas. Contudo, em alguns casos, devido à baixa velocidade do navio, o efeito de carregar¹⁸⁵ o leme para ambos os bordos de forma sucessiva, reduziu a velocidade em cerca de um terço o que acabou por facilitar a entrada a bordo do navio dos atacantes (Eunavfor, 2009). Esta manobra só deve ser considerada por navios com velocidades superiores a dezoito nós e de forma a aumentar a exposição das embarcações atacantes ao efeito da ondulação e do vento.

A utilização de **Iluminação exterior** desde que esteja em consonância com o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar¹⁸⁶ (RIEAM), pode afastar um possível ataque.

O **Circuito de vídeo vigilância** (CCTV): permite a monitorização em segurança do navio por forma a manobrar o navio de forma mais eficaz.

A utilização de **Alarmes**, distintos dos alarmes normais da operação do navio permite informar a tripulação de que uma ameaça está iminente possibilitando que ocupem os seus

¹⁸⁴ Em termos náuticos é o tempo que cada elemento se encontra em serviço efetivo no seu posto de trabalho a bordo.

¹⁸⁵ Por o leme a um bordo e a outro de forma sucessiva.

¹⁸⁶ Podemos considerar o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar (RIEAM) como o “Código da Estrada” no mar. Foi concluído numa conferência realizada em Londres, a 20 de outubro de 1972, pela IMCO, antecessora da IMO. A IMO já fez aprovar várias emendas ao RIEAM em 1981, 1987, 1989, 1993 e 2001.

posto mais rapidamente e de forma simultânea, dar a entender aos atacantes que a sua presença já foi detetada não existindo por isso o elemento surpresa.

Toma particular importância as **Comunicações** devendo todos os navios possuir um Plano de Comunicações de Emergência, devidamente exercitado e disseminado pelos elementos da tripulação. Em caso de ataque iminente devem ser tomados alguns procedimentos tais como a ativação do “*Ship Security Alert System*”¹⁸⁷ (SSAS), efetuar a chamada de emergência em *Very High Frequency* (VHF), canal 16, contactar telefonicamente para o UKMTO e enviar uma mensagem de emergência via “*Digital Selective Calling*”¹⁸⁸ (DSC) e *Inmarsat-C* bem como o lançamento de fachos luminosos.

Sendo a ponte¹⁸⁹ do navio usualmente alvo do disparo de armas por parte dos atacantes, a **Proteção balística da ponte** com material anti bala é o ideal, pois permitem à tripulação continuar a ter visibilidade tanto na manobra do navio como nos movimentos dos atacantes. Contudo, proteções balísticas de metal adaptadas às escotilhas e vigias, bem como, sacos de areia nas asas da ponte podem, também, diminuir a iminente agressão. A tripulação deve possuir como equipamento de proteção individual coletes de *kevlar* e capacetes prontos a utilizar numa situação de emergência.

A colocação de **Barreiras físicas** também se revela de extrema importância dado que na maioria dos casos os piratas utilizam escadas apoiadas na borda do navio de forma a subirem e o abordarem. A sua utilização impede esta manobra ou dificulta-a ao ponto de provocar a desistência do assalto. Utilizando em toda a extensão da borda do navio de tintas especiais ou arame farpado/electrificado¹⁹⁰ com a tensão intermitente de nove mil volts¹⁹¹ são algumas das formas mais simples de evitar o ataque.

A utilização da **Cidadela** tem aumentado no último ano e provado ser uma forma eficaz de levar os atacantes a desistir do sequestro. A zona mais importante a ser protegida pela cidadela é a casa das máquinas e do leme¹⁹², devem conter alimentos, água e outros bens

¹⁸⁷ É um sistema que contribui nos esforços para reforçar a segurança marítima e suprimir os atos de terrorismo e pirataria contra os navios. O sistema é um projeto conjunto entre *Cospas-Sarsat* e da OMI. Em caso de pirataria ou tentativa de terrorismo, o farol do navio SSAS pode ser ativado, sendo posteriormente encaminhadas as forças navais para socorrer o navio que está a ser pirateado.

¹⁸⁸ É um padrão para envio de mensagens digitais pré-definidas através da frequência média, frequência alta e frequência muito alta. É uma parte essencial do *Global Maritime Distress and Safety System* (GMDSS).

¹⁸⁹ O local de onde é efetuado o comando da navegação do navio.

¹⁹⁰ O arame electrificado não pode ser utilizado em navios de transporte de hidrocarbonetos e quando utilizado deverá ter sinais de aviso tanto para o interior como para o exterior, preferencialmente no idioma somali.

¹⁹¹ Semelhante às utilizadas na proteção das instalações militares faz com que o intruso receba um choque elétrico não letal. Quando acionado ativa um alarme, acende diversos projetores ao longo do navio e emite um sinal sonoro de grande intensidade.

¹⁹² Desde que exista nestes locais capacidade para manobrar o navio em modo local.

necessários para a tripulação e ter de preferência capacidade de condução da navegação e acesso a comunicações com o exterior.

Os **chuveiros de água e espuma** são um dos métodos mais comuns utilizados desde 2008. Funciona com a utilização das mangueiras do circuito de incêndios em chuveiro colocado na borda do navio e dirigido para os locais de aproximação. Esta medida dificulta e impede, na sua maioria, o sucesso de um ataque. Deverão estar em carga e prontos a utilizar de forma remota. Nos tempos mais recentes líquidos com propriedades irritantes ou com odores desagradáveis têm vindo a ser implementados.

A utilização de **Dummys**: manequins colocados estrategicamente no exterior do navio transmitem uma sensação de proteção e vigia, principalmente se estiverem fardados e com armas falsas nos seus braços. Os piratas quando confrontados com este tipo de boneco julgam que o navio tem guardas armados e por vezes não atacam.

O equipamento **Long Range Acoustic Device** tem diversas utilizações¹⁹³, tendo sido desenvolvido com o intuito de criar zonas de segurança ao redor de um navio através da emissão direcionada de um som numa determinada frequência (até 151db) que provoca dor e incómodo no ser humano, dissuadindo-o de perpetuar um ataque.

Contudo, a sua utilização tem sido posta em causa como medida anti pirataria. Além das inúmeras críticas das Organizações de Direitos Humanos, em novembro de 2008 falhou a proteção do navio mercante de bandeira da Libéria “M/V *Biscaglia*”, acabando este por ser sequestrado, o que originou uma desconfiança quando à sua eficiência ou má utilização (Fletcher, 2008).

Por fim, as **Equipas de Segurança Armadas Embarcadas** têm sido um negócio e uma medida em expansão. Até 2011 nenhum navio com uma equipa de segurança armada a bordo foi sequestrado, tendo sido todos os ataques repelidos (EUNAVFOR, 2011).

Estes grupos podem ser constituídos por ex-militares ou civis que normalmente utilizam regras de empenhamento próprias e pouco divulgadas. Existem também equipas de segurança não armadas, contudo, alguns navios já foram sequestrados pela falta de eficácia na dissuasão dos atacantes, não se considerando esta medida adequada para um cenário degradado como o da Somália (EUNAVFOR, 2011).

A utilização de empresas militares privadas (EMP) a bordo de navios mercantes era desaconselhada pela IMO. O argumento baseava-se, essencialmente, no perigo de escalada de

¹⁹³ Após o seu desenvolvimento derivado do incidente com o *USS Cole* em 2000, foi utilizado com sucesso ao evitar o ataque e abordagem por parte de piratas armados com *RPG* ao cruzeiro de luxo “*Seaborn Spirit*” em novembro de 2005.

violência e possível retaliação, pois tirando algumas exceções¹⁹⁴ não tem ocorrido a morte de piratas ou de tripulantes. Acresciam como argumentos, que, por um lado, os navios mercantes não podem entrar armados no mar territorial de um Estado, nem num porto sem autorização e, por outro, que o exercício da autoridade no mar é um poder dos Estados e não de EMP (Correia, 2009a:134).

Armar a tripulação está também fora de questão, pois, como referiu o representante da IMO numa conferência recente sobre pirataria em Roma, os marinheiros da marinha mercante só devem servir para operar navios. Contudo, por outro lado, as equipas de segurança armadas pertencentes às EMP são consideradas extraordinariamente eficazes e demonstraram serem capazes de neutralizar os ataques piratas em todas as situações. Como consequência do seu sucesso, o número de navios que contratam equipas de segurança armadas para a travessia do Golfo de Áden, está a aumentar rapidamente^{195 e 196}.

A IMO entretanto recentemente alterou a sua opinião¹⁹⁷ aceitando o uso de EMP para proteção de navios mercantes contra a pirataria, aprovou linhas de orientação provisórias para os armadores, operadores de navios e comandantes sobre o uso de equipas de segurança privadas armadas, tendo também sido aprovadas recomendações para os Estados de bandeira sobre o uso destas equipas (IMO, 2011a).

Entretanto, numa reunião efetuada pelo Conselho Supremo em representação do presidente egípcio em setembro de 2011 sobre o sector dos transportes, verifica-se que a utilização de armas a bordo dos navios mercantes em águas egípcias não é uma prática a ser considerada, tendo a reunião concluído a não-aceitação da presença de armas / grupos de segurança a bordo dos navios dentro das águas territoriais egípcias¹⁹⁸, por outras palavras, os navios que cruzam o canal do Suez não podem ter equipas de segurança armada ou serão presos (Information Dessimination, 2011).

¹⁹⁴ Caso do norte-americano *Richard Philips*.

¹⁹⁵ Contudo, algumas questões de direito e de ética se colocam sobre este negócio. Os agentes responsáveis pelos navios a embarcar equipas de segurança armadas deverão sempre consultar o seu estado de bandeira sobre este assunto e sobre o embarque de armas de fogo, bem como a política dos portos a demandar e das respetivas agências de seguros.

¹⁹⁶ A utilização deste serviço, pode acarretar uma eventual escalada da violência sendo também necessário estar ciente das consequências que poderão surgir da utilização da força letal em autodefesa e em defesa de terceiros.

¹⁹⁷ Na 89ª Sessão do Comité de Segurança Marítima da IMO.

¹⁹⁸ O Golfo do Suez é considerado águas totalmente egípcias e os navios que utilizem as suas águas devem aceitar a posição egípcia relacionados com as equipas de segurança a bordo de navios em conformidade com as leis e regulamentos adotados pela IMO devendo o mestre de cada navio que cruze as suas águas entregar uma declaração, confirmando que o navio não transporta qualquer tipo de armas ou de munições para fins de segurança. No caso de algum navio ser surpreendido a transportar qualquer das proibições acima descritas dentro das águas egípcias, o mestre e as equipas de segurança serão presos e as armas, equipamentos e munições serão apreendidas.

De qualquer forma, o navio *Mcarthur*, pertencente à empresa *Xe*, ex-*Blackwater*, já está na área, pronto a prestar serviços a quem os quiser contratar¹⁹⁹. A pressão para a sua utilização é forte e começam a surgir notícias que as seguradoras baixam os prémios a quem transportar equipas de segurança (Correia, 2009a:134).

De modo a ilustrar a forma como os navios efetuam as suas SPM, seguidamente encontram-se diversos exemplos utilizados pela navegação mercante quando navega em zonas de elevado grau de ameaça.

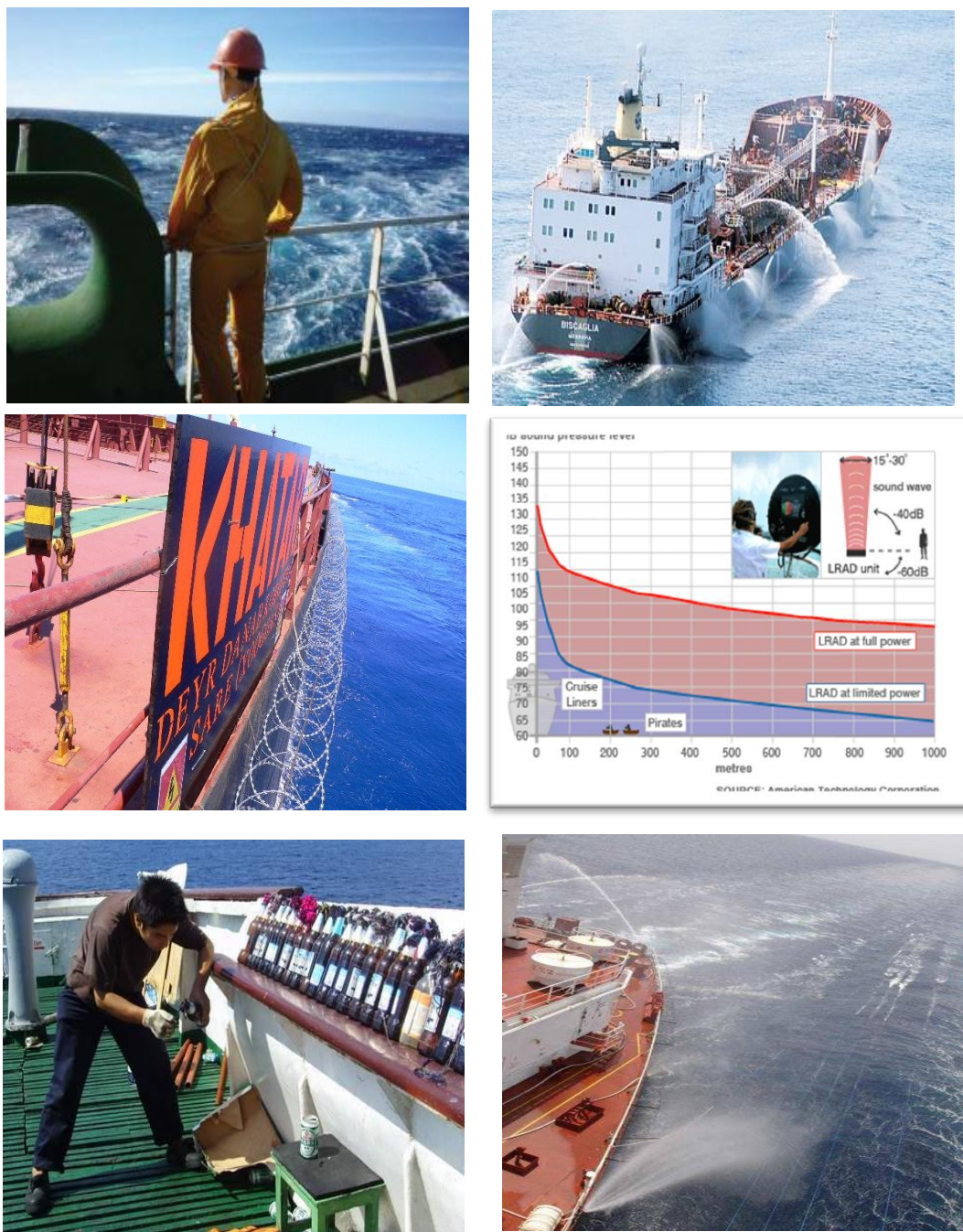


Figura 12 – Exemplos de SPM
(EUNAVFOR, 2011a)

¹⁹⁹ Dispõe de dois helicópteros e quatro semirrígidas.

d. Resultados obtidos e perspectiva futura

A pirataria conforme referido em capítulos anteriores não é uma ameaça nova, existindo no Corno de África há cerca de trinta anos, só sendo este assunto relevado nos últimos anos.

As causas para a pirataria na Somália são a pobreza, em combinação com um Estado fraco e uma sociedade frágil, sendo por isso muito difícil de conter e de erradicar.

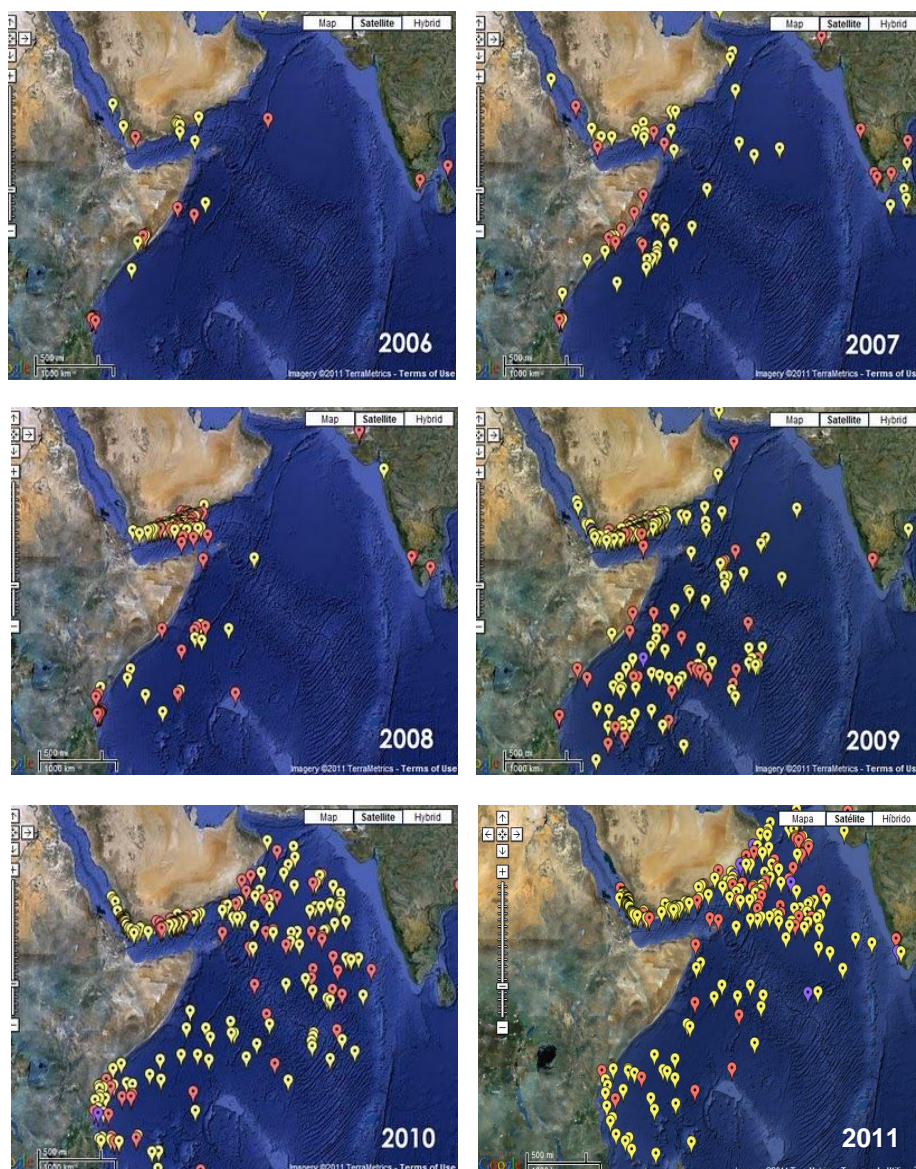


Figura 13 – Ataques de piratas entre 2006 e dez 2011
(ICC, 2011)

Ao longo de 2006 e 2007 o número de ataques e sequestros de pequenas embarcações ao largo da Somália foi reduzido e não chamou a atenção da Comunidade Internacional, contudo, em 2008, o Golfo de Áden foi repentinamente fustigado por sucessivos ataques a

navios mercantes de grande porte, que resultaram em trinta e dois navios sequestrados e levou à rápida deslocação de unidades navais para aquela zona.

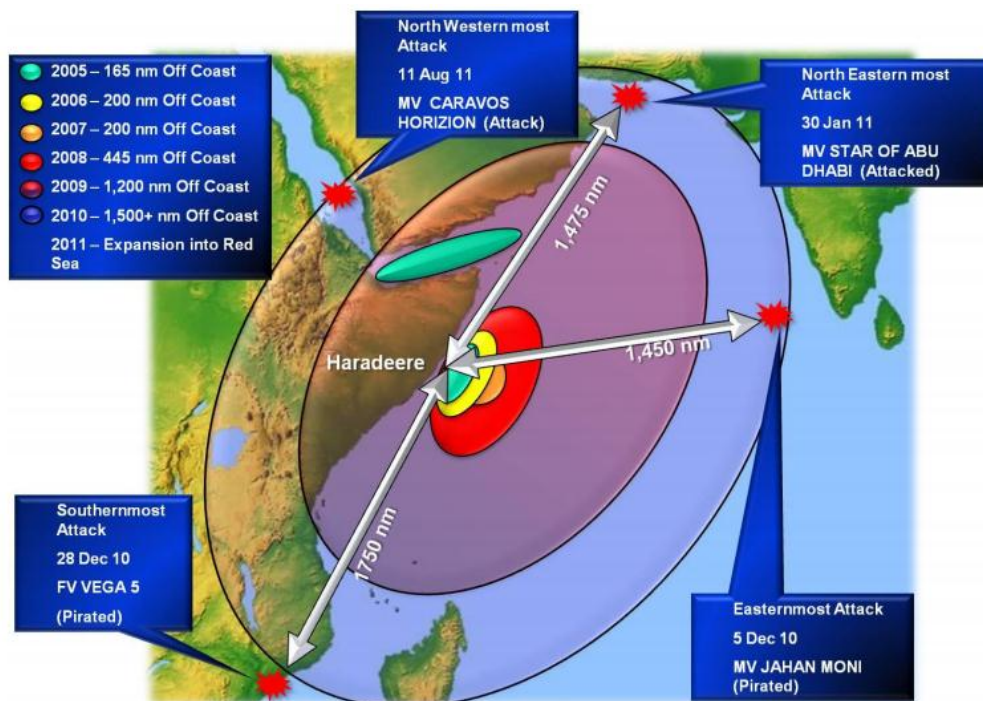


Figura 14 - Distância dos ataques consumados desde 2005 até 2011
(EUNAVFOR, 2011a)

Em 2009, fruto da criação do IRTC para a travessia do Golfo de Áden e das inúmeras forças militares na área, os ataques propagam-se mas, com maior incidência na área este da Somália, em pleno Oceano Índico e a maiores distâncias da costa. O resultado não foi melhor e o ano de 2009 acabou com um saldo de quarenta e seis navios sequestrados. Em 2010, com as unidades navais distribuídas pelos dois locais mais problemáticos, o número de ataques e sequestros diminuiu nessas áreas. Contudo, surgiu uma nova área de operação mais afastada da costa, na zona do Mar Árábico, e que constitui atualmente o espaço geográfico de ataques de pirataria, tendo sido durante esse ano sequestrados trinta e quatro navios.

Durante o ano de 2011 os casos de sequestro diminuíram, tendo ocorrido vinte e quatro até dezembro de 2011, e apesar dos esforços militares, os piratas têm conseguido adaptar o seu *modus operandi*, de forma a efetuar ataques e sequestros, inclusivamente no Mar Vermelho.

As taxas de sucesso dos piratas são afetadas pelo clima, pelos esforços efetuados pelas forças conjuntas e combinadas e pelas maiores precauções dos navios mercantes.

Contudo, o que realmente faz com que exista um menor número de ataques é o estado do mar e do vento.

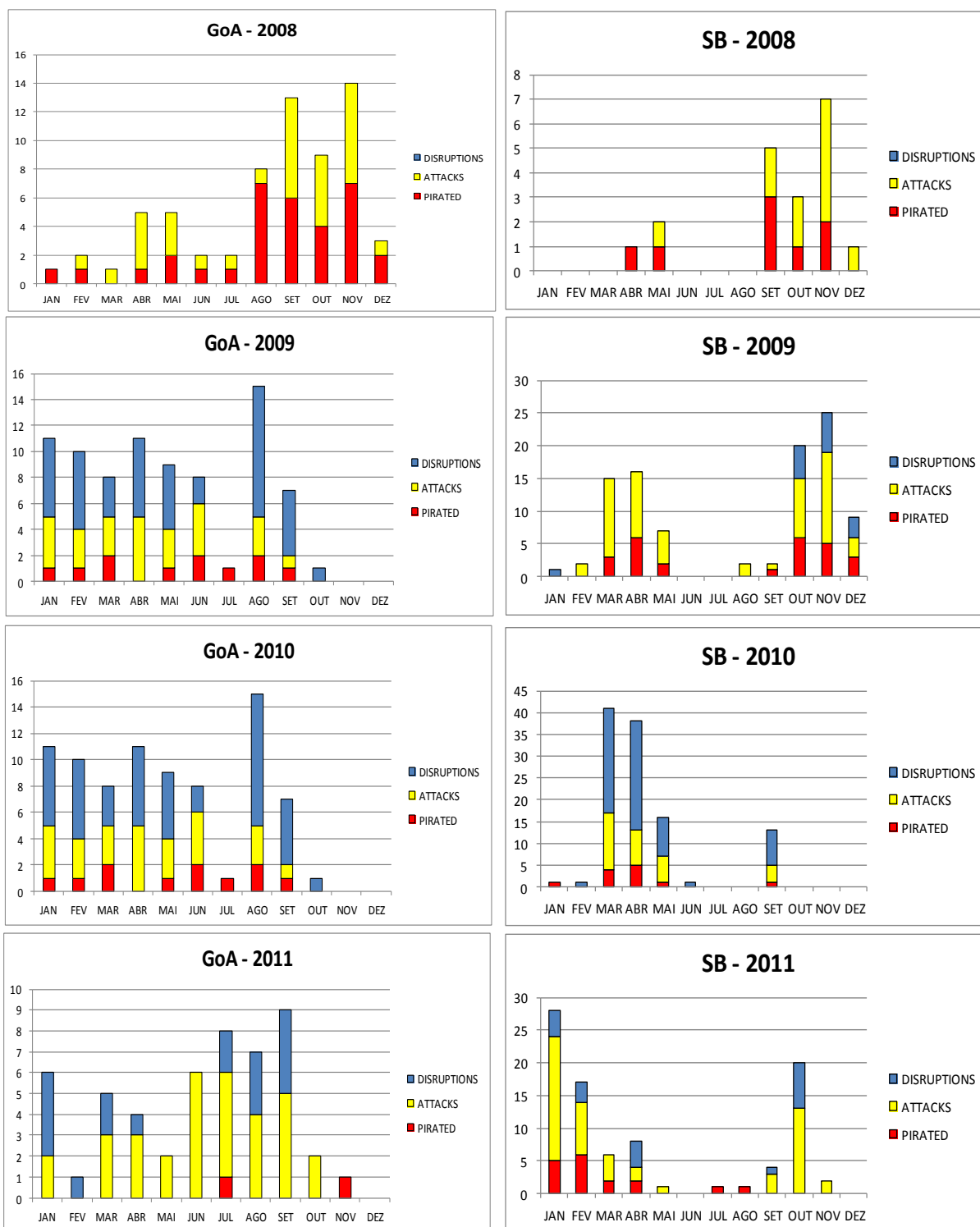


Figura 15 – Atos de Pirataria nas costas da Somália
(Adaptado da Nato, 2011)

Embora as estatísticas mostrem que os ataques podem ocorrer durante todo o ano, o nível mais elevado de sucesso ocorre durante a transição entre as monções de Sudoeste e Nordeste.

É de relevar que apesar de se encontrar numa área específica, o comportamento dos ventos e da ondulação é diferente no Golfo de Áden e na Bacia da Somália existindo por isso meses diferenciados onde há mais casos de ataques de piratas.

As variações sazonais nos ataques dos piratas somalis são derivadas às monções, embora a intensidade das monções varie de ano para ano, de estação para estação e até mesmo de dia para dia. Nos meses de junho, julho e agosto em virtude de existir mar mais agitado e ventos fortes não é usual existirem incidentes de pirataria no oceano Índico, tendo, contudo, este ano já alguns casos relatados. Este facto faz com que exista um aumento de atividade no Golfo de Áden e na parte Sul do Mar Vermelho, onde as condições meteorológicas existentes não são tão adversas.

De acordo com as figuras anteriormente apresentadas, conforme referido, verifica-se que têm existido ataques recentes o que indica que ao contrário das experiências retiradas dos anos transatos, a ameaça de pirataria no oceano Índico continuou durante a época das monções.

Esta ameaça, a Pirataria Marítima, tem sido combatida através dos meios militares e através de ações tomadas pela comunidade marítima para sua auto proteção. Verifica-se que, apesar do sucesso destas duas vertentes no combate à Pirataria Marítima ser uma realidade e ter conseguido inverter uma tendência que vinha em crescendo nestes últimos anos, os piratas têm deslocado as suas ações para outras paragens.

Assim, apesar do combate, através de forças conjuntas e combinadas, ter demonstrado ser eficaz a curto prazo, como se verifica, a atuação dos piratas só poderá ser reduzida ou extinta se existir uma abordagem mais abrangente.

Tal necessidade surge da evidência de que o instrumento militar por si só não consegue dar uma resposta cabal à resolução da problemática da Pirataria Marítima, operando isoladamente. Este facto é corroborado na experiência NATO em missões e operações que tem demonstrado, em muitos casos, que a ação militar por si só é incapaz de resolver crises de forma duradoura (Cunha, 2010).

A Comunidade Internacional terá de efetuar um esforço para que consiga contribuir²⁰⁰ para a melhoria das condições sociais, económicas e judiciais, entre tantas outras, que permita ao governo daquele estado falhado fornecer as necessidades básicas ao seu povo.

Não é possível desassociar o sucesso das operações e os resultados que se pretendem que sejam duradouros, do envolvimento de um largo espectro de influências e contributos procedentes de variados atores.

Assim, de modo a que seja possível estabilizar uma sociedade, como é o caso da Somália, país desestruturado e flagelado por um conflito, existem determinados fatores que a vertente militar não consegue assegurar. Podemos destacar o da segurança, o da assistência humanitária, o da reconstrução, o do desenvolvimento e o da governabilidade.

Deste modo, fica demonstrada a relevância de que as operações têm de ser planeadas e conduzidas à luz do conceito do *comprehensive approach*, englobando instrumentos militares e civis, dotando as forças militares de capacidades que permitam a obtenção de um ambiente estável e seguro que possibilitem a aplicação de instrumentos que permitam dirimir as causas originadoras do conflito.

Esta forma de atuação, o *comprehensive approach*, não é um fim por si, mas antes um meio para atingir um fim. A finalidade não é desenvolver novas estruturas e hierarquias, mas conseguir melhores resultados e resolver a crise de um modo sustentado. Se estes fatores forem assegurados de uma forma concertada e coordenada, serão percussores do sucesso.

e. Síntese conclusiva

Da consecução deste capítulo foi possível verificar que a Comunidade Internacional tem combatido a pirataria na Somália utilizando a vertente militar para efetuar a sua atuação.

Assim, para fazer face à Pirataria Marítima decidiu reforçar o patrulhamento das águas da Somália, através de forças conjuntas e combinadas, enviando navios e aviões militares para a área. O envio destes meios tem sido efetuado a título individual ou, por outro lado, integrado em alianças.

O objetivo principal é efetuar o exercício da autoridade no mar, evitando que a lei internacional não seja cumprida. É de realçar que a atuação destes meios que se encontram na área de operações está legitimada através das resoluções do CSNU nº 1772 (2007), 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) e 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011) e 2020 (2011). Deste modo, A NATO, empenhou-se e

²⁰⁰ Além da vertente militar seja utilizada a componente política, económica e de âmbito civil.

empenha-se no combate a esta ameaça através de diversas operações, a “*Allied Provider*”, posteriormente, a operação “*Allied Protector*” e por fim a operação “*Ocean Shield*”, que ainda decorre.

A União Europeia contribuiu e contribui para a segurança da navegação na região, com a operação “*Atalanta*”.

Este cenário, Pirataria Marítima, exige o emprego de forças com um conjunto cada vez mais diversificado de capacidades e de emprego sinérgico dessas aptidões. Tal facto revela que as forças conjuntas, com as várias componentes, a componente marítima, a componente aérea, a componente terrestre e a componente operações especiais constituem-se como o melhor instrumento militar por possuírem um conjunto de capacidades complementares que colocam no combate à Pirataria Marítima.

Importante também tem sido a participação dos navios mercantes, através da implementação a bordo das ações previstas nas linhas de orientação para navios e respetivas tripulações, aprovadas pela IMO, sobre como interagir com as forças navais e sobre como implementar as melhores práticas de gestão adotando medidas preventivas, evasivas e defensivas, constitui um contributo fundamental e essencial para a limitação dos atos de pirataria.

Podemos apurar que apesar do combate, através de forças conjuntas e combinadas e da adoção de medidas de defesa própria por parte da comunidade marítima ter demonstrado ser eficaz a curto prazo, a atuação dos piratas só poderá ser reduzida ou erradicada se existir um outro tipo de abordagem a esta problemática.

Verifica-se também que, apesar de ter decrescido na Somália, mais propriamente no Golfo de Áden devido à ação da Comunidade Internacional, os piratas têm procurado novos campos de atuação. O raio de atividade dos piratas somalis continua a aumentar, existindo relatos no litoral da Quênia, Tanzânia, Seychelles, Madagáscar e até mesmo no Oceano Índico, Mar Árabe e Mar Vermelho. Assim, e de modo a que seja possível estabilizar uma sociedade como é o caso da Somália, país que se encontra desestruturado e flagelado por um conflito, existem determinados fatores que a vertente militar, só por si, não consegue assegurar. Podem destacar-se o da segurança, o da assistência humanitária, o da reconstrução e desenvolvimento e o da governabilidade.

7. Conclusões

No início deste estudo foi proposto responder à seguinte questão central: ***“Tendo em conta as medidas adotadas pela Comunidade Internacional no combate à Pirataria Marítima na Somália como se perspectiva a evolução deste combate?”*** Para responder à questão central e às respetivas questões derivadas foram levantadas três hipóteses que se procurou testar e validar ao longo do presente trabalho.

No primeiro capítulo foi efetuada a introdução a este estudo, onde ficou plasmado o objeto da pesquisa e respetivos objetivos que foram encarados como complementares à questão central; os caminhos de pesquisa que se traduziram nas questões derivadas e por fim nas hipóteses que pretenderam responderem à questão central. No segundo capítulo foi realizado o enquadramento a este trabalho com a definição de alguns conceitos chave; tais como ameaça, segurança, pirataria, *comprehensive approach* e diversas noções que concorreram para o conhecimento das diferenças entre mar territorial, zona contígua e zona económica exclusiva e plataforma continental que complementaram o seu entendimento.

Da análise ao terceiro capítulo, o transporte marítimo, constatou-se que, o mar, nesta nova era da economia global, fruto de uma globalização em que o fator produtivo da matéria-prima e de transformação se encontra cada vez mais afastado do consumidor e onde existe uma cada vez maior conexão e interdependência entre os Estados, é o transportador de cerca de noventa por cento do comércio internacional.

Dada a permanente adequação do transporte marítimo à procura, (segmentação de mercado/especialização dos navios e portos) obtiveram-se ganhos de eficiência, de segurança e de rapidez, que permitiram que o comércio marítimo se tenha desenvolvido muito significativamente nas últimas décadas fazendo com que o eficiente transporte de mercadorias por via marítima e o bom funcionamento das ligações intermodais sejam fatores tidos como adquiridos por parte dos consumidores, dos produtores, dos políticos e dos governos.

De facto, a sua elevada procura baseia-se em quatro fatores essenciais: o preço, a velocidade, a fiabilidade e a segurança. Contudo, os “caminhos” marítimos não são todos iguais. Devido às condições climáticas e geográficas, existem determinados locais por onde a maioria da navegação terá forçosamente de passar, sendo as mais importantes, a grande rota marítima Leste – Oeste, a rota que passa no Estreito de Ormuz, a rota que passa no estreito do Bósforo e a rota que passa ao largo de *Ouessant*.

Durante o quarto capítulo foi efetuado um enquadramento à situação na Somália desde a sua criação até à atualidade de forma a mais facilmente se perceber a génese do

aparecimento da pirataria naquelas águas. A Somália está situada ao longo do Golfo de Áden sendo o mar das suas costas uma das opções de acesso ao Mar Vermelho, passando assim junto do seu território a maioria dos navios que efetuam o transporte marítimo entre a Ásia e a Europa que navegam em direção ao Canal do Suez. O território que hoje constitui a Somália foi durante séculos constituído por pequenas unidades políticas dispersas, cujas fronteiras foram significativamente alteradas consoante o país colonizador, sendo desde a época pré-colonial um país propenso a conflitos.

Em 1991, o governo militar de *Siad Barre* foi deposto e as disputas pelo controle da nação foram ainda mais acesas. Na prática, o problema existente com o governo ditatorial foi trocado não por outro qualquer tipo de governo mas sim pela ausência de governo. Durante toda a década de noventa o conflito entre os senhores da guerra rivais manteve-se, não tendo existido qualquer tipo de governo que pudesse fazer face à situação caótica que o país atravessava. No ano 2000 surgiu um governo de transição que nunca conseguiu obter de forma sustentada o apoio da população tendo perdido assim legitimidade. Verifica-se que a Somália, inclusivamente, está no primeiro lugar dos países considerados como Estados Falhados e que não está a assegurar o cumprimento da lei em todo o seu território, onde se incluem os espaços marítimos sob a sua jurisdição, facto responsável pela Pirataria Marítima.

No seguimento do trabalho, no quinto capítulo foi analisada a Pirataria Marítima na Somália, relevando-se o porquê da sua existência e evolução até aos dias de hoje. Verificou-se que esse fenómeno existe há cerca de trinta anos em pequena escala, tendo a falência do Estado, em 1991, implicações diretas no mar. Assim, o objectivo primário desta forma de actuação era, por meio dos sequestros, intimidar as grandes companhias pesqueiras a deixar de pescar nas suas águas. Contudo, os senhores da guerra e homens de negócios, foram atraídos para este modo de vida, dado que verificaram que obtinham elevados montantes com estas ações, sendo presentemente o objetivo da pirataria obter dinheiro através do pagamento de resgates pelos armadores dos navios mercantes. Desde 2004 até aos dias de hoje têm-se verificado sucessivas alterações à sua tática e natureza, atacando navios de maior tonelagem e mudando o local de atuação, indo até mais de 1500 milhas de costa.

Neste capítulo também foram identificados os grupos a operar nas águas da Somália cada um com o seu tipo de actuação e área de intervenção, destacando-se os *Puntland Pirates*, os *Somali Marines*, o *National Volunteer Coast Guard* e os *Merka Pirates*, tendo-se verificado que também existem elementos pertencentes às próprias autoridades regionais de *Puntland* e da TFG que estão envolvidos nos actos de Pirataria Marítima.

Para a consecução dos seus ataques, os piratas, utilizam frequentemente navios-mãe, permanecendo diversos dias no mar podendo assim escolher os seus alvos, lançando os seus ataques com *skiffs* e concretizando os sequestros de navios mercantes.

Os seus ataques têm sempre em atenção as condições meteorológicas existentes no local do ataque, a velocidade do navio a abordar, as suas obras mortas e, por norma, os ataques ocorrem durante o arco diurno.

No que concerne ao resgate obtido, verifica-se que quem recebe mais dinheiro relativo ao seu pagamento são os Senhores da Guerra, os Membros das Comissões e Patrocinadores, elementos que permanecem em terra, com cinquenta por cento do valor total. Este facto reflete a necessidade de combater a Pirataria Marítima de forma mais abrangente.

Por forma a validar o conteúdo da primeira hipótese verifica-se que a Pirataria Marítima tem tido implicações económicas a todos os níveis, local, regional e global e que apesar da baixa incidência de ataques, ameaça de forma incisiva a economia mundial. Localmente, com o dinheiro que recebem dos resgates adquirem os diversos produtos no mercado sem negociar o preço fazendo com que os vendedores inflacionem os preços obrigando a restante população que não está envolvida nesse negócio a pagar o mesmo montante. Nos países limítrofes o impacto económico da pirataria reflete-se em diferentes sectores, existindo um decréscimo do número de navios que praticam os portos da região devido ao medo da pirataria. No país vizinho, Quénia, os piratas têm adquirido grandes propriedades a preços exorbitantes inflacionando os preços do imobiliário, acrescendo ainda a estimativa que a pirataria poderia elevar o preço dos bens importados em cerca de dez por cento. No Iémen, julga-se que o setor da pesca iemenita tinha perdido cerca de cento e cinquenta milhões de USD como resultado da pirataria e assaltos à mão armada contra navios e nas Seychelles, em que as suas principais atividades económicas e pilares da economia são o turismo e a pesca e estão ambas a ser fortemente afetadas, existindo menos turistas e as frotas pesqueiras aumentaram em virtude da tomada de medidas de proteção, prevendo-se que a economia retraia cerca de quatro por cento do PIB anualmente.

Mais de oitenta por cento do comércio internacional que passa no Golfo de Áden tem como destino a Europa, tendo a pirataria, por esse facto, um impacto direto nas economias europeias, estimando-se que o custo global da pirataria está seja entre 7 biliões e 12 biliões de USD por ano.

Este fenómeno tem um peso crescente nas despesas das companhias de navegação mercante e nos governos (com a necessidade de providenciar proteção às linhas de comunicação marítima e às frotas pesqueiras). Essas ações podem incluir uma maior presença

militar em áreas de alto risco, mudança de itinerário dos navios para zonas de menor propensão de atos de pirataria, pagamento de prémios de seguro mais avultados, contratação de equipas de segurança privadas e instalação de equipamentos não letais de dissuasão, custos que em última análise são transferidos para o consumidor final, confirmando-se deste modo a primeira hipótese **“O transporte marítimo alterou o seu comportamento ao largo da Somália”** que responde à questão derivada **“De que forma a Pirataria Marítima na Somália ameaça o transporte marítimo?”**

No seguimento do trabalho, da análise do sexto capítulo e por forma a validar a segunda hipótese, foi possível verificar que a Comunidade Internacional tem combatido a pirataria na Somália utilizando a vertente militar para efetuar a sua atuação.

Assim, para fazer face à Pirataria Marítima decidiu reforçar o patrulhamento das águas da Somália, através de forças conjuntas e combinadas, enviando navios e aviões militares para a área a título individual ou, por outro lado, integrado em alianças.

O objetivo principal é efetuar o exercício da autoridade no mar, evitando que a lei internacional não seja cumprida. É de realçar que a atuação destes meios que se encontram na área de operações está legitimada através das resoluções do CSNU nº 1772 (2007), 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008) e 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015 (2011) e 2020 (2011). Deste modo, A NATO, empenhou-se e empenha-se no combate a esta ameaça através de diversas operações, a *“Allied Provider”*, posteriormente, a operação *“Allied Protector”* e por fim a operação *“Ocean Shield”*, que ainda decorre.

A União Europeia contribuiu e contribui para a segurança da navegação na região, com a operação *“Atalanta”*.

Este cenário, Pirataria Marítima, exige o emprego de forças com um conjunto cada vez mais diversificado de capacidades e de emprego sinérgico dessas aptidões. Tal facto revela que as forças conjuntas, com as várias componentes, a componente marítima, a componente aérea, a componente terrestre e a componente operações especiais constituem-se como o melhor instrumento militar por possuírem um conjunto de capacidades complementares que colocam no combate à Pirataria Marítima.

Importante também tem sido a participação dos navios mercantes, através da implementação a bordo das ações previstas nas linhas de orientação para navios e respetivas tripulações, aprovadas pela IMO, sobre como interagir com as forças navais e sobre como implementar as melhores práticas de gestão adotando medidas preventivas, evasivas e defensivas, constitui um contributo fundamental e essencial para a limitação dos atos de

pirataria. Assim, pode-se aferir e validar a segunda hipótese **“Foram empregues meios militares, de forma conjunta e combinada, no combate à Pirataria Marítima** que responde à questão derivada **“Como tem reagido a comunidade internacional a esta ameaça?”**.

Da análise deste mesmo capítulo, e por forma a validar a terceira hipótese podemos apurar que apesar do combate, através de forças conjuntas e combinadas e da adoção de medidas de defesa própria por parte da comunidade marítima ter demonstrado ser eficaz a curto prazo, a atuação dos piratas só poderá ser reduzida ou erradicada se existir um outro tipo de abordagem a esta problemática.

Verifica-se também que, apesar de ter decrescido na Somália, mais propriamente no Golfo de Áden devido à ação da Comunidade Internacional, os piratas têm procurado novos campos de atuação. O raio de atividade dos piratas somalis continua a aumentar, existindo relatos no litoral da Quênia, Tanzânia, Seychelles, Madagáscar e até mesmo no Oceano Índico, Mar Árábico e Mar Vermelho. Assim, e de modo a que seja possível estabilizar uma sociedade como é o caso da Somália, país que se encontra desestruturado e flagelado por um conflito, existem determinados fatores que a vertente militar, só por si, não consegue assegurar. Podem destacar-se o da segurança, o da assistência humanitária, o da reconstrução e desenvolvimento e o da governabilidade.

Deste modo, fica demonstrada a relevância de que as operações têm de ser planeadas e conduzidas à luz do conceito do *comprehensive approach*, englobando instrumentos militares e civis, dotando as forças militares de capacidades que permitam a obtenção de um ambiente estável e seguro que possibilitem a aplicação de instrumentos que permitam dirimir as causas originadoras do conflito. Deste modo, pode-se validar a terceira hipótese **“O número de sequestros dos piratas diminuiu com o combate à Pirataria Marítima na Somália e com os dispositivos de segurança instalados a bordo dos navios mercantes”** que responde à terceira questão derivada **“De que forma o combate à Pirataria Marítima e as alterações de segurança instaladas a bordo dos navios mercantes tem sido efetiva para a diminuição de sequestros?”**.

Face o que antecede, o estudo da temática apresentada ao longo deste trabalho revelou-se de uma imensa abrangência. Os limites não são mensuráveis, podendo a Pirataria Marítima atingir contornos inimagináveis, dado que ao longo dos séculos e desde os primórdios da navegação tem subsistido.

Assim, revisitando a nossa questão central ***“Tendo em conta as medidas adotadas pela Comunidade Internacional no combate à Pirataria Marítima na Somália como se***

perspetiva a evolução deste combate?” podemos responder no fim deste trabalho que “As medidas adotadas no combate à Pirataria Marítima pela Comunidade Internacional têm sido eficazes, mas para conseguir erradicar este fenómeno terá de ser efetuado através da Comprehensive Approach”.

Referências bibliográficas²⁰¹

- BOHM-AMOLLY, Alexandra (2009) - **Conferência A Pirataria na Costa Africana do Século XXI- subtema: Dimensões jurídico internacionais da pirataria**”, Lisboa: Faculdade Direito da Universidade Nova de Lisboa.
- BOHM-AMOLLY, Alexandra (2011a) - **Pirataria no Oceano Índico. Algumas questões jurídicas** In Revista Militar, nº2511, abril 2011, p. 579-592. Lisboa: Europress.
- BOHM-AMOLLY, Alexandra (2011b) - **O Direito Internacional Marítimo e o Direito Nacional no Combate à Pirataria. Potencialidades e Limitações** in Boletim do IESM nº10, maio 2011, p.59-72. IESM: Lisboa.
- BOTTING, Douglas (1978) - **The Pirates**. Amsterdam: Time Life Books.
- BOWDEN, Anna (2010) - **The economic cost of maritime piracy. Ocean beyond piracy**. Disponível em: <http://oneearthfuture.org/images/imagefiles/Cost%20of%20Piracy%20Final%20Report.pdf>
- BRANDÃO, Eduardo A. Serra (1996) - **A Apropriação dos Oceanos** in Anais do CMN, Nº 7 a 9, julho - setembro 1996.
- CAJARABILLE, Victor Lopo (2011) - **Segurança e Defesa no Mar**. Instituto de Estudos Académicos para Seniores. [em linha] [referência de 29 de junho de 2011]. Disponível na internet em: http://www.acad-ciencias.pt/files/IEAS/Victor%20Carajabille/vcarajabille_29_03_2011.pdf
- COMISSÃO MUNDIAL INDEPENDENTE PARA OS OCEANOS (1998) - **O Oceano Nosso Futuro**. Relatório da CMIO, Expo 98 e Fundação Mário Soares, 1998.
- CORREIA, Armando (2010) - **O mar no século XXI – contributo para uma análise estratégica aos desafios marítimos nacionais**. Fedrave: Aveiro.
- CORREIA, Neves (2009a) - **Crónica de Direito** in Anais do Clube Militar Naval, Vol. CXXXIX, janeiro - março, p. 129-134. Lisboa: Marinha.
- CORREIA, Neves (2009b) - **Pirataria – um combate difícil** in Revista da Armada, julho, p 23 Lisboa: Marinha.

²⁰¹ O sistema de referência e citação adotado no corpo do trabalho foi o de autor-data pelo que a bibliografia também se encontra apresentada no mesmo estilo (UAL, 2011:17).

- CORREIA, Neves (2011) - **O uso da força no combate à pirataria (a dimensão jurídica. ROE – Regras de empenhamento)** in Boletim do IESM nº10, maio 2011, p 103-117. IESM: Lisboa.
- COUTO, COR Abel (1988) - **Elementos de estratégia: apontamentos para um curso** Vol. I. Pedrouços: Instituto de Altos Estudos Militares.
- COUTO, COR Abel (1989) - **Elementos de estratégia: apontamentos para um curso** Vol. II. Pedrouços: Instituto de Altos Estudos Militares.
- CUNHA, Pereira da (2010) - **Operation Ocean Shield – Operational Handover.** Gulf of Aden: NATO.
- DAVID, Charles-Philippe (2000) - **A Guerra e a Paz.** Instituto Piaget. Lisboa.
- Defense Intelligence (2008). **Background Brief – Somalia.** UK.
- Department of Transportation USA (2010) - **Economic Impact of Piracy in the Gulf of Aden on Global Trade.** Washington: DTUSA.
- DRAPER, Robert (2009) - **Shattered Somalia.** National Geographic. Disponível em <http://ngm.nationalgeographic.com/2009/09/somalia/draper-text.html>
- ELLEMAN, Bruce et al (2010) – **Piracy and maritime crime: historical and modern case studies.** Newport: Naval War College.
- ELMAGHAWRY, A. (2009) - **Overview of Somali piracy impacts on maritime industry and international response.** Alexandria: AASTMT.
- ESFAS (2010) - **Análisis de conflictos – Somalia.** Escuela Superior de las Fuerzas armadas, Madrid.
- EUNAVFOR (2011a) - **Eunavfor – Somalia.** Disponível em: <http://www.eunavfor.eu/>.
- EUNAVFOR (2011b) - **Maritime Security Centre Horn of Africa.** Disponível em: <http://www.mschoa.org/Pages/default.aspx>
- Federal Research Division (1993) - **Cf. Country Study: Somalia.** Library of Congress Studies. Disponível em <http://lcweb2.loc.gov/frd/cs/sotoc.html>.
- FERREIRA, Ana (1985) - **O Essencial sobre o Corso e a Pirataria.** Lisboa: Imprensa Nacional da Casa da Moeda.

- FERREIRA, Patrícia (2001) - **Conflitos em África, guerras do esquecimento: causas e natureza dos conflitos da África subsahariana** in Estratégia, IEEI, 2º semestre, p. 1-114, Lisboa.
- FfP. (2011) - **The Fund for Peace**. Disponível em: <http://www.fundforpeace.org>
- FLETCHER, Martim (2008) - **British and Irish anti-piracy experts rescued - after pirates attack**. The Times. [referência de 22 de abril de 2011]. Disponível na Internet em: <http://www.timesonline.co.uk/tol/news/world/africa/article5253731.ece>
- GARCIA, Francisco (2006) - **As Ameaças Transnacionais e a Segurança dos Estados. Subsídios para o seu Estudo**. Revista Negócios Estrangeiros 9.1, março, p. 339 – 374.
- GEELS, Jeff (2009) - **Raiding the State: Piracy and State-Building in Somalia** PLSC.
- GOUVEIA, Jorge (2005) - **Manual de Direito Internacional Público: introdução, fontes, relevância, sujeitos, domínio, garantia**. Coimbra: Almedina.
- GUEDES, Portela (2008) - **A Dura Realidade da Pirataria Marítima** in Revista da Armada, abril 2008, p. 12-14. Lisboa: Marinha.
- GUEDES, Portela (2008) - **Pirataria Marítima – uma ameaça em escala global**, in Revista da Armada, abril 2008, p. 12-14. Lisboa: Marinha.
- GUEDES, Portela e MONTEIRO, Sardinha (2010) - **O Recrudescer da Pirataria Marítima no Séc. XXI** in Segurança e Defesa, out 2009 – fev 2010, p. 28-34. Lisboa: Contec Editora.
- GUERREIRO, Luís (1997) - **O Grande Livro da Pirataria e do Corso**. Lisboa: Temas e Debates.
- HALDÉN, Peter (2008) - **Islamist Networks in Somalia**. FOI Swedish Defense Research Agency.
- HANSEN, Stis (2009) - **Piracy in the greater Gulf of Aden**. Oslo: NIBR.
- ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2007) - **Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report**. Kuala Lumpur: International Chamber of Commerce.
- ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2008). **Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report**. Kuala Lumpur: International Chamber of Commerce.
- ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2009). **Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report**. Kuala Lumpur: International Chamber of Commerce.

- ICC, INTERCARGO; INTERTANKO & SIGTTO (2009) **Piracy – The East Africa.**
- ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU (2010). **Piracy and Armed Robbery Against Ships – Annual Report.** Kuala Lumpur: International Chamber of Commerce.
- IDN (2002) - **Cooperação Regional e a Segurança no mediterrâneo.** Revista Nação e Defesa nº extra, p. 11-28.
- IFC (2009) - **Somalia: Land-based Aspects of Piracy.** Molesworth: IFC.
- IFC Africa Branch (2008) - **Somalia: Influence of Clans on Piracy, Politics and Terrorism.** Molesworth: IFC.
- IFC Africa, Maritime, Targets and CI/CT Branches. (2009) - **Somalia: Piracy Command and Control and Financial System.** Molesworth: IFC.
- IFC Air and Air Defense Branch (2009) - **Somalia: Implications of Pirates acquiring MANPADS.** Molesworth: IFC.
- IMO (1983) - **Resolution A.545(XIII) - Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships.** Londres: IMO.
- IMO (1991) - **Resolution A.683(17) – Prevention and suppression of acts of piracy and armed robbery against ships.** Londres: IMO.
- IMO (1993) - **Resolution A.738(18) - Measures to prevent and suppress piracy and armed robbery against ships.** Londres: IMO.
- IMO (2001) - **Resolution A.917(22) Guidelines for the onboard operational use of shipborne Automatic Identification Systems (AIS).** Londres: IMO.
- IMO (2001) - **Resolution A.922(22) – Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships.** Londres: IMO.
- IMO (2005) - **Resolução A.979(24) - Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia.** Londres: IMO.
- IMO (2007) - **Resolução A.1002(25) - Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia.** Londres: IMO.
- IMO (2009) - **Resolution A.1026(26) - Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia.** Londres: IMO.

- IMO (2011a) - **89^a Session da Maritime Safety Committee (MSC) – Arming of Merchant Vessels Advice**. Londres: IMO.
- IMO (2011b) – **About**. Londres: IMO. [referência de 01 de Abril de 2011]. Disponível em: <http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>
- IMO (2011c) - **International Conference on Piracy at Sea**. Disponível em: <http://www.imo.org/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/International-Conference-on-Piracy-at-Sea-.aspx>
- INFORMATION DESSIMINATION (2011) - **Egypt Cracks Down - On Private Security for Shipping**. Disponível em: http://www.informationdissemination.net/2011/09/egypt-cracks-down-on-private-security.html?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+InformationDissemination+%28Information+Dissemination%29
- INTERNATIONAL EXPERT GROUP (2008) - **Piracy off the Somali Coast**. [de 21 de Disponível em: <http://www.asil.org/files/SomaliaPiracyIntlExpertsreportconsolidated1.pdf>
- JCL KC. (2010a) - **Current Somalia**. Lisbon: JCL.
- JCL KC. (2010b) - **Extremism and Piracy Update**. Lisbon: JCL.
- JPN (2010) - **Marinha espanhola captura oito presumíveis piratas somalis**. Disponível em: http://jpn.icicom.up.pt/2010/04/26/marinha_espanhola_captura_oito_presumiveis_piratas_somalis.html>.
- KAPLAN, Seth (2010) - **Rethinking State-building in a Failed State**. The Washington quarterly, center for strategic and international studies pp 81-97 http://twk.com/10january/docs/10jan_Kaplan.pdf
- KIRBY, Alex (2008) – **Kick the Habit – a UN guide to climate neutrality**. Nairobi: UNEP.
- MAPPERY (2002) - **Somalia Ethnic Groups Maps**. Disponível em: <http://mappery.com/Somalia-Ethnic-Groups-Map>
- MATOS, Luís (2011) - **Segurança**. In **Dicionário de filosofia moral e política**. Lisboa: Instituto de Filosofia da Linguagem, 2005?. Disponível em: <http://www.ifl.pt/main/Portals/0/dic/seguranca.pdf>>

- MCC Northwood (2010) - **Somali Piracy Update – July 2010**. Northwood: NATO.
- MENKHAUS, Ken (2004) - **Somalia: State Collapse and the threat of terrorism**, Adelphi papers: International Institute for Strategic Studies, (364) p.92.
- METZ, Helen, (1992) - **Somalia: A Country Study**. Washington: GPO for the Library of Congress. Disponível em <http://countrystudies.us/somalia>
- MIDDLETON, R. (2008) - **Piracy in Somalia - Threatening global trade, feeding local wars**. London: Chatham House. Disponível em: <http://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/1008piracysomalia.pdf>
- MOLLER, Bjorn (2009) - **Piracy, Maritime Terrorism and Naval Strategy**. Dinamarca: Veserkopi AS.
- MNE (2009) - **The Comprehensive approach: a conceptual framework for MNE5**. MNE
- MONTEIRO, Sardinha (2010) - **Pirataria no Corno de África – Um problema Duradouro** Disponível em: <http://www.revistamilitar.pt/modules/articles/article.php?id=508>
- MOREIRA, Adriano (1999) - **Teoria das Relações Internacionais**. (3ª ed). Coimbra: Almedina.
- NATO (2004a) - **AJP-3.1: Allied joint maritime operations**. Brussels: NATO.
- NATO (2004b) - **AAP-15: Nato Glossary of Abbreviations used in NATO documents and Publications**. Brussels: NATO.
- NATO (2005) - **AJP-3.4: Non-article 5 Crises Response Operations**. Brussels: NATO.
- NATO (2006) - **AJP-3(A):Allied doctrine for joint operations. Ratification Draft**. Brussels: NATO.
- NATO (2007) - **AJP-3.4.1 (A) - Peace Support Operations**. Brussels: NATO.
- NATO (2008a) - **Piracy Handbook . Foreword**. Northwood: NATO.
- NATO (2008b) - **AJP-3.4.4 - Allied Joint Doctrine for Counterinsurgency, ratification draft**. Brussels: NATO.

- NATO (2009a) - **AJP-3.5- Allied Joint Doctrine for Special Operations**. Brussels: NATO.
- NATO (2009b) - **Comprehensive Operations Planning Directive**. Mons: SHAPE
- NATO (2011) - **NATO's point of contact with the Maritime**. Brussels: NATO.
Disponível em: <http://www.shipping.nato.int>
- NORELL, Magnus (2008) - **Islamist Networks in Somalia**. FOI Swedish Defence Research Agency.
- OLIVEIRA Fernando (2010) - **A Liberdade de circulação nos mares e as “novas ameaças”**. Lisboa: Petrony.
- PERALTA, Sara (2009) - **Globalização: Mercado único também para o crime e terror**. Anais do Clube Militar Naval, Janeiro-Março de 2009, p.45-55.
- PONTE, Fuzeta da (1986) - **A defesa das linhas de comunicação marítimas**. Lisboa: IEEI.
Disponível em: http://www.ieei.pt/files/Fuzeta_Ponte_A_defesa_das_linhas_de_comunicacao_maritimas.pdf
- PORTLINE (2010) - **Seminário sobre Pirataria**. IESM: Lisboa.
- PUREZA, José (Org.) (2005) - **Prevenção de conflitos armados, cooperação para o desenvolvimento e integração justa no sistema internacional**. Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.
- QUIVY, Raymond, CAMPENHOUDT, Luc (2005) - **Manual de investigação em ciências sociais**. 4ª ed. Lisboa: Gradiva. ISBN 972-662-275-1.
- ROCHA, Santos (2010) – **A Fragata Álvares Cabral na Operação NATO de combate à pirataria na Somália**, In Anais do CMN, CXL, Jan-Mar 2010.
- RODRIGUE, Jean-Paul, SLACK, Brian (2009a) - **Maritime Transportation**. Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/ch3c4en.html>.
- RODRIGUE, Jean-Paul, SLACK, Brian (2009b) - **The Geography of Transport Systems**.
Disponível em: <http://www.people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/maritimedomains.html>
- RODRIGUES, Alexandre (2011) - **A pirataria marítima e as suas implicações multidimensionais** in Boletim do IESM nº10, maio 2011, p 49-58. IESM: Lisboa.

- SACCHETTI, António (2004) - **Estratégia marítima e o progresso das Nações.** Cadernos navais. Edições Culturais de Marinha, nº10 – Julho-Setembro de 2004.
- SAER (2009). SaeR/ACL (Sociedade de Avaliação de Empresas e Risco/Associação Comercial de Lisboa). O Hypercluster da Economia do Mar.17FEV2009.
- SIDAK, J (2005) – **The *quasi* war cases and their relevance to whether “Letters of Marque and Reprisal” constrain Presidential war powers.** Harvard Journal of Law Public Policy, 28, nº2, p. 465-500.
- SIED (2008a) - **Pirataria Marítima e Crimes contra a Navegação.** Lisboa: SIED.
- SIED (2008b) - **Pirataria Marítima. Identificação, caracterização e modo de actuação dos actores envolvidos.** Lisboa: SIED.
- SILVA, José Pereira da (2009) - **Apontamentos da Disciplina de Regimes e Sistemas Políticos.** CEMC 2009/2010. Instituto de Estudos Superiores Militares.
- SORENSEN, Karl (2008) - **State Failure on the High Seas – Reviewing the Somali Piracy FOI Somalia Papers: Report 3.** Defence Analysis Stockholm.
- STEVENSON, Jonathan, WIJK, Rob de (2010) - **The Pirate Problem in Global Politics and Strategy.** nº 52, Feb – Mar, p.27 – 52. Washington: IISS.
- STOPFORD, Martin (1997) - **Maritime Economics.** 2nd Ed., London: Routledge.
- TOMÉ, Luís (2010) - **Segurança e complexo de Segurança: conceitos operacionais. In Janus 2010 – Anuário de Relações Exteriores.** Lisboa: Observatório de Relações Exteriores da UAL: p.33-49.
- TOOMSE, Rene (2009) - **Piracy in Gulf of Aden: Considering the Effects of Private Protection Teams.** Baltic Security & Defense Review Volume 11, issue2, p. 169-185
- UAL (2011) – **Regulamento Geral de Mestrados e Doutoramentos.** Universidade Autónoma de Lisboa: Lisboa
- UKMTO (2011) - **BMP4, Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy.** UK (Scotland): Witherby Publishing Group.
- UNITED NATIONS (2006) - **Note of guidance on Integrated Missions.** New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008a) - **Resolution 1772 - Support and Authority for Protection of Maritime Humanitarian Aid to Somalia (20-8-2007).** New York: UN.

- UNITED NATIONS (2008b) - **Resolution 1814 - Support and Authority for Protection of Maritime Humanitarian Aid to Somalia (15-5-2008)**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008c) - **Resolution 1816 - Calls for increased cooperation (each other and with IMO), training of ships on precautions, technical assistance to Somalia and coastal states, Cooperation in law enforcement and allows for anti-piracy activity on Somalia waters “upon TFG request and with notification of UNSG” for 6 Month’s (02-06-2008)**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008d) - **Resolution 1838 - Notes increasing threat of piracy, Calls for additional naval deployment, training,(07-10-2008)**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008e) - **Resolution 1846 - Notes escalatory effect of ransom payment, calls for more coordination and information sharing, additional deployment and extends operations in Somalia for 12 months (02-12-2008.)** New York: UN.
- UNITED NATIONS (2008f) - **Resolution 1851 – Authorizes land based operations against Pirates, Calls for regional coordination centers, ship rider agreements and” special prosecution arrangements”, out sourcing trials (16-12-2008)**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2009a) - **Resolution 1897 - Extends operations in Somalia for 12 months after 30thNovember 2009**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2010a) - **Resolution 1918 – Calls on all states to criminalize piracy under nations laws**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2010b) - **Resolution 1950 – Calls all states to take under their existing domestic law to prevent the illicit financing of acts of piracy**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2010c) - **Report of the Secretary-General on the situation in Somalia**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2011a) - **Resolution 1976 - Consider the establishment of special Somali courts to try pirates operating off the coast of the country**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2011b) - **Resolution 2015 - Continued need for prosecuting suspected pirates and those who facilitate and finance acts of piracy**. New York: UN.
- UNITED NATIONS (2011c) - **Resolution 2020 – Piracy needs a comprehensive response from the International Community**. New York: UN.

- VENTURA, Manuel (2009) - **Apontamentos de Projecto de Navios**. IST: Lisboa
Disponível em:
<https://dspace.ist.utl.pt/bitstream/2295/41874/1/Tipos%20de%20Navios.pdf>
- WILLIAMSON, Hugh (2011) - **Piracy at sea: the humanitarian impact in International Conference on Piracy at sea**. Malmo: Sweden.
- WORLDBANK (2005) - **Conflict in Somalia: Drivers and Dynamics**. Disponível em:
<http://siteresources.worldbank.org/INTSOMALIA/Resources/conflictinsomalia.pdf>
- ZAGO, Evandro e MINILLO, Pinheiro (2008) - **Consequências da falência de um Estado: pirataria nas águas da Somália**. Disponível em:
<http://meridiano47.info/2008/11/23/consequencias-da-falencia-de-um-estado-pirataria-nas-aguas-da-somalia-por-evandro-farid-zago-xaman-korai-pinheiro-minillo/>>.

Anexo A – Fatores que contribuíram para o recrudescimento da pirataria

Diversos fatores foram potenciadores do aumento da Pirataria Marítima nos últimos anos. Podemos referir como mais importantes os seguintes (NATO, 2008: 2-4):

Aumento no tráfego marítimo, dado que existiu um elevado incremento no tráfego marítimo comercial. Atualmente, como já referido anteriormente, aproximadamente noventa por cento de toda a carga global é levada por mar. Estima-se, a título de exemplo, que estejam permanentemente a ser transportados por mar entre doze a quinze milhões de contentores.

O aumento do tráfego marítimo faz com que exista um **elevado número de navios em passagem estreitas**²⁰². Essas áreas exigem que os navios reduzam a sua velocidade para garantir uma passagem segura o que aumenta significativamente a sua vulnerabilidade a interceções e ataques²⁰³.

As **crises políticas e económicas**, também são potenciadoras da Pirataria Marítima, Pode ser dado como exemplo a crise financeira asiática (AFC), que teve o seu início em 1997 com a desvalorização do *Baht* tailandês. Este facto fez com que muitas pessoas, incluindo funcionários governamentais fossem compelidos a exercerem atividades criminosas incluindo atos de Pirataria Marítima.

Acresce ainda que essa mesma crise retirou aos países capacidade financeira para o necessário patrulhamento das costas marítimas dos Estados ribeirinhos. Este efeito foi particularmente evidente na Indonésia e também na Somália.

Os **Estados Falhados** são desde logo possíveis potenciadores destes atos ilícitos, dado que o Estado deixa de ter soberania sobre o seu território e não tem o monopólio do uso da força.

Como resultado do 11 de setembro de 2001, e após o incremento de algumas vertentes na segurança dos Estados verificou-se que existe **falta de vigilância marítima eficaz**. Muitos governos verificaram a necessidade de aumentar a segurança do tráfego aéreo e em terra, devido a pressões externas e internas. Países que já efetuavam a segurança marítima com algumas dificuldades e que sempre se esforçaram para garantir a soberania das suas águas²⁰⁴ reduziram os seus já limitados recursos vocacionados para o apoio a sistemas de vigilância no mar, potenciando assim os casos de Pirataria Marítima e AMACN.

²⁰² Temos como exemplos o Estreito de Malaca, o Estreito de *Bab-el-Mandab*, o Estreito de Ormuz, o Canal do Suez e o Canal do Panamá.

²⁰³ Pode ser dado como exemplo o estreito de Malaca.

²⁰⁴ Pode ser dado como exemplo as Filipinas, a Indonésia, a Turquia, a Eritreia e o Quénia.

A falta de **Segurança Portuária** tem permitido atos de Pirataria Marítima e AMACN nas zonas costeiras e portuárias, especialmente roubos nos portos. Este problema tem tido maior incidência em portos da Nigéria, ao largo do Corno de África e no Sudeste Asiático.

A corrupção e a má aplicação das leis por **funcionários corruptos** potenciam também a Pirataria Marítima, existindo altos signatários que contribuem em atos de Pirataria Marítima. Segundo a IMB, nas Filipinas, Indonésia, China e Tailândia, existem sindicatos com membros corruptos²⁰⁵.

Como último fator potenciador do aumento da Pirataria Marítima terá de ser referida a **proliferação de armas ligeiras**²⁰⁶.

A variedade de armas atualmente disponíveis no mercado negro é de enorme diversidade, sendo provenientes de origens tão diferentes como a Ásia, a Europa e a África.

²⁰⁵ Fornecem informações privilegiadas sobre nome de navios, rotas a praticar, número de tripulantes, tipo de carga, entre outros.

²⁰⁶ Inclui todo o tipo de armamento desde pistolas, armamento automático e semiautomático, espingardas, minas anti navio, morteiros, RPGs entre tantas outras.

Anexo B – Regiões com maior incidência

As áreas de atuação dos piratas tem sido alterada consoante a mudança de localização dos centros de poder económico e das necessidades de apoio em terra , concentrando-se atualmente no Índico, refletindo o crescimento das economias asiáticas , a importância das linhas de comunicação marítimas e a existência de estados que “autorizem” estas ações (Rodrigues, 2011: 52).

Existem diversas regiões do mundo onde a Pirataria Marítima está em grande atividade, mas, as regiões mais afectadas são a do Sudeste Asiático (no Estreito de Malaca), a Nigéria e especialmente a Somália (SIED, 2008a: 4).

IMB Live Piracy Map 2011

This map shows all the piracy and armed robbery incidents reported to the IMB Piracy Reporting Centre during 2011. If exact coordinates are not provided, estimated positions are shown based on information provided. Zoom-in and click on the pointers to view more information of an individual attack. Pointers may be superimposed on each other.

📍 = Actual Attack 📍 = Attempted Attack 📍 = Suspicious vessel



Figura 16 - Localização dos incidentes de Pirataria Marítima a nível mundial
(IMB, 2011)

A figura reflete a localização dos incidentes de pirataria que ocorreram durante o ano de 2011, até à data de 16 de dezembro, tendo sido perpetrados a nível global quatrocentos e vinte e um ataques de pirataria com o sequestro de quarenta e dois navios, podendo ser verificada a decomposição da localização das ações de Pirataria Marítima tentadas e consumadas durante este ano.

Na Nigéria, a Pirataria Marítima está intimamente relacionada com a situação securitária que se vive na região, nomeadamente do Delta do Niger rica em petróleo (SIED, 2008a:12) sendo a situação económica, social e humanitária do país associada à elevada corrupção e incapacidade por parte do Governo em controlar o território, o principal fator potenciador da deterioração da situação securitária (Stevenson e Wijk, 2010:41).

Os piratas são muitas vezes elementos de grupos insurgentes, bem equipados, que efetuam os seus ataques maioritariamente a navios relacionados com as instalações *offshore* de petróleo e gás natural (Stevenson e Wijk, 2010:41).

Os seus ataques costumam ser violentos e atacam, sequestram e roubam navios ao longo da costa, em fundeadouros, portos e águas adjacentes. Existem frequentemente, durante os ataques, tripulantes feridos.

A Nigéria já iniciou o reforço marítimo através da aquisição de navios de guerra vocacionados para a patrulha costeira, aumentando deste modo a vigilância nas águas sob sua jurisdição, podendo também combater directamente os piratas (NATO, 2008b:1). Os navios que navegam naquelas águas são aconselhados a permanecerem vigilantes, existindo a noção de que nem todos os ataques que acontecem serem relatados.

No Sudueste Asiático e Subcontinente Indiano verifica-se que a Indonésia apresenta uma superfície distribuída por cerca de dezassete mil e quinhentas ilhas, sendo somente habitadas perto de seis mil. Só por esta razão se constitui como uma área particularmente atractiva para a Pirataria Marítima nesta região. Uma enorme diversidade de *modus operandis* e de possibilidades de escapar às autoridades, aumentam a dificuldade das forças de segurança indonésias localizarem os piratas (SIED, 2008a:13).

Embora o número de ataques tenha diminuído devido ao aumento do número de patrulhas por parte das autoridades desde julho de 2005, na passagem do estreito de Malaca, o *Philips Chanel*, que tem cerca de 1,5 milhas náuticas de largura, os navios são aconselhados a manterem uma vigilância durante o trânsito. Nestas águas passam mais de sessenta e três mil navios por ano, representando quase um terço do comércio mundial. É de referir que metade dos transportes asiáticos de petróleo e oitenta por cento do petróleo destinados à China, Japão e Coreia do Sul oriundo do Golfo Pérsico têm de passar por este ponto crítico (SIED, 2008a:14).

De uma perspectiva económica e estratégica, o Estreito de Malaca é uma das principais rotas marítimas do mundo, como já referido anteriormente, constituindo a principal passagem entre o Oceano Índico e o Oceano Pacífico e ligando ainda três das nações mais populosas do mundo, a Índia, a Indonésia e a China. Para efectuarem a navegação de modo a

não passarem nestes estreitos, os navios teriam que navegar mais cerca de mil milhas, o equivalente a três dias de viagem, com todos os custos associados a esta situação (SIED, 2008a: 14).

Conforme referido, outras áreas são afectadas pela pirataria mas em menor escala das quais podemos destacar na Índia, Cochin, no Vietname, Vung Tau, no Benim, Cotonou e na Guiné Conakry, Conakry. De forma muito sucinta, seguidamente, apresenta-se um quadro resumo com os locais onde existiu mais recentemente pirataria marítima e onde se desenvolve actualmente.

Tabela 12 - Localização da pirataria marítima
(Adaptado de Williamson, 2011)

Localização e data	Vítimas	Perpetradores	Objectivos	Resposta
Baía das Caraíbas (1980 – actualidade)	Iates e embarcações de pesca	Traficantes de droga	Navio para transporte de droga	Guarda costeira americana
Golfo da Tailândia (1975-1991)	Refugiados vietnamitas	Pescadores locais	Roubar valores aos refugiados	Patrulhamento e iniciativas em portos de pesca
Estreito de Malaca (1980's – actualidade)	Navios mercantes em trânsito	Grupos de criminosos locais	Roubar valores às tripulações e ao cofre do navio	Acordos regionais anti pirataria
Mar meridional da China (1990's)	Navios mercantes em trânsito	Diversos, incluindo militares corruptos	Navio e carga	Pressão diplomática
África Ocidental (1990's – actualidade)	Navios mercantes fundeados	Grupos de criminosos locais	Dinheiro e valores, mais recentemente navio e carga	Patrulhamento marítimo e medidas SMP
África Oriental e Mar Vermelho (2000 – actualidade)	Navios mercantes em trânsito	Milícias e grupos de criminosos locais	Navio e reféns para resgate	Patrulhamento marítimo, alteração de rotas e medidas SMP
Baía de Bengala (1990's – actualidade)	Embarcações de pesca	Grupos de criminosos locais	Peixe e reféns para resgate	Ações da polícia local

Anexo C – O Caso Português

O direito interno tem uma grande importância na atuação e postura que os países têm perante a pirataria marítima. O conceito e tipificação do crime de pirataria, conforme anteriormente referido, não existe no direito interno português, não estando por isso previsto como crime no ordenamento jurídico interno, pelo que só é possível punir estes atos se forem subsumidos a outros tipos de crimes (Bohm-Amolly, 2011a:591).

Assim, existem diversas ações que são praticadas em alguns ataques pirata que são contempladas no Código Penal que podem ser subsumidos a outros tipos de crime no Código Penal (Correia, 2001:105):

Captura ou desvio de navio (art.287.º) – que pode ser caracterizado com o apossar ou o seu desvio da rota normal;

Crime contra a segurança de transporte (art.288.º);

Crime contra a vida – homicídio (art.131.º e seguintes);

Ofensas à integridade física (art.143.º e seguintes);

Crimes contra a liberdade pessoal – ameaça (art.153.º), coação (art.154.º), rapto (art.161.º) e Crimes contra a propriedade – roubo (art.210.º) e dano (art.212.º).

Assim, por forças das regras legais vigentes, o ordenamento jurídico-penal português é competente somente nos seguintes casos (Bohm-Amolly, 2011b:70):

- Crimes praticados em território português ou a bordo de navio ou aeronave de pavilhão português;
- Crimes praticados por portugueses ou contra portugueses, independentemente do local da sua prática e em certas circunstâncias legalmente previstas;
- Certo tipo de crimes, independentemente do lugar da prática dos atos e em certas condições específicas previstas (tráfico de seres humanos, crimes contra menores, entre outros);
- Crimes praticados por estrangeiros, que sejam encontrados em Portugal, nos casos legalmente permitidos;
- Factos cometidos fora do território nacional, quando o Estado português esteja obrigado a julgar por força de tratado ou convenção internacional²⁰⁷.

²⁰⁷ Fora da competência do Direito penal português é legalmente permitida a extensão do direito de detenção pelas autoridades portuguesas no âmbito de acordos bilaterais ou multilaterais ou de convenções internacionais (ex: tribunal internacional ou constituído *ad hoc*) ou quando seja possível a extradição do agente do crime ou ainda no caso específico do embarque de *shipriders* (autoridades policiais do estado costeiro).

Contudo, uma dificuldade subsiste dado que nenhum dos crimes acima descritos é de jurisdição universal²⁰⁸, o que faz com que o ilícito só possa ser julgado se acontecer pelo menos uma das três situações conforme definido pelo art.5º do Código Penal (Correia, 2009b: 23):

- Concretizar-se a bordo de um navio de pavilhão português;
- Ser o ato de pirataria perpetrado por um português;
- Estiver um cidadão português a ser alvo desse ilícito.

Assim, se não estiver em causa um cidadão português ou factos praticados a bordo de um navio de pavilhão português, a detenção só se poderá efetivar-se se (Correia, 2009b: 23):

- For possível extraditar para um país que tenha legitimidade para julgar (caso tenha sido atacado um seu nacional ou um navio com o seu pavilhão);
- Forem utilizados *shipriders*, ou seja, transportar a bordo uma equipa de polícia do Estado costeiro que aborda e detêm os piratas, entregando-os ao seu país;
- For celebrado um Acordo Internacional para entrega dos detidos a um Estado que se disponibilize para os julgar²⁰⁹;
- For criado um tribunal internacional *ad hoc* que julgue os agentes deste tipo de crime.

As dificuldades existentes para julgar os piratas não se esgotam no que foi apresentado anteriormente. De acordo com o Código Penal, é necessário que o detido seja presente ao juiz competente para primeiro interrogatório judicial no prazo máximo de quarenta e oito horas, o que se antevê que seja quase impossível de cumprir, tendo sido afastada a possibilidade da utilização de videoconferência, pela necessidade da presença do juiz, representante do Ministério Público e defensor junto do arguido, para além da necessidade de intérprete, duas hipóteses se colocam (Correia, 2009a: 132):

Em primeiro lugar, considerar que o não cumprimento do prazo decorre da particular natureza destas detenções e que são as circunstâncias que não permitem colocar o agente em Portugal neste curto espaço de tempo²¹⁰. Afigura-se que esta situação, em que todos estão

²⁰⁸ É um princípio em direito internacional público, pelo qual os Estados alegam jurisdição penal sobre pessoas cujos supostos crimes foram cometidos fora das fronteiras do Estado, sem distinção de nacionalidade, país de residência ou qualquer relação com esse país.

²⁰⁹ Caso do Quênia que tem acordos com o Reino Unido, EUA e UE mas só para os países que integram a missão ATALANTA, entretanto cancelado.

²¹⁰ Na realidade, deter um criminoso em alto mar, transportá-lo para um porto, por exemplo Djibuti, e deslocar uma aeronave da Força Aérea com todas as autorizações associadas a este voo, torna impossível o seu cumprimento. No caso do navio dinamarquês *Absalon*, cinco piratas ficaram a bordo durante seis semanas, antes de serem entregues à Holanda.

informados²¹¹, tem que ser considerada como legal. No caso de esta argumentação não ser atendida, a experiência revela que no momento em que é presente ao juiz, este considera a detenção ilegal e restitui imediatamente a pessoa à liberdade. No entanto, o inquérito pode prosseguir, pelo que se espera que se aplique uma determinada medida de coação. A não ser assim, a situação seria estranha, pois os piratas não poderiam ficar em liberdade²¹², permanecendo em Portugal.

²¹¹ Ministério Público, juiz, autoridades de polícia criminal e autoridade militar.

²¹² Sem passaporte nem bilhete de identidade; além de que é possível, que venham a pedir asilo político.

Anexo D – Resumo dos *Basic Principles for a Comprehensive Approach Reconstruction and Stabilization*

(MNE, 2009)

Unidade de Esforço: de estabilização e de reconstrução deve ser visto e planeada através de um processo *whole-of-government* que começa com uma avaliação compartilhada da situação para definir um objetivo estratégico global.

Propriedade: atuar na liderança e na participação e empenho do país e seu povo. O povo do país em questão deve ver a estabilização e reconstrução, enquanto pertença e sob a sua condução, devem ser o foco principal e os seus motores - que detêm a responsabilidade final para a consecução de uma paz viável e uma economia estável.

Construir capacidade local: fortalecer as instituições locais, a transferência de competências técnicas e promoção de políticas adequadas. Desde as primeiras fases, as intervenções devem enfatizar a reconstrução de capacidades públicas e privadas nacionais para mitigar o conflito e/ou instabilidade.

Flexibilidade: os Intervenientes devem ser adaptáveis, a fim de antecipar eventuais problemas e aproveitar as oportunidades imprevistas. A Análise e a modalidade de ação devem ser ajustadas às circunstâncias particulares do país, por vezes, de regiões específicas dentro dos países.

Prevenção vs Reação: a intervenção rápida pode reduzir o risco de futuros focos de conflito e de outros tipos de crises, e contribuir para o desenvolvimento a longo prazo.

Misture e Sequencie os instrumentos do poder de acordo com o contexto: Estados instáveis exigem uma combinação de respostas políticas, diplomáticas e de defesa que inclui a ajuda externa, diálogo político, a assistência militar ou uso da força; económica e financeira, as negociações e desenvolvimento e implementação de um plano de comunicação.

Adequação de objetivos e recursos: Uma causa frequente de fracasso em operações de intervenção de crise é a identificação de objetivos, com recursos insuficientes para alcançá-los. O âmbito de estabilização e de reconstrução tende a expandir as necessidades, pelo que os custos, tanto em termos humanos como financeiros, podem aumentar muito além das expectativas iniciais.

Concentre-se em mitigar as causas de conflito e instabilidade: quando possível, os planos devem centrar-se diretamente nos condutores de conflito e instabilidade (em vez de apenas atenuar os sintomas).

Estes princípios básicos devem ser orientados por um conjunto de normas de aplicação do seguinte modo:

Abordar de forma global a elaboração da estratégia e planeamento no qual os governos nacionais definem os seus objetivos estratégicos, tendo em consideração a integração com parceiros, OI e ONG.

Incluir no processo um diálogo ativo e de partilha de informações com as OI, ONG e comunidades.

Considerar e refletir no diálogo as necessidades e preocupações do país anfitrião.

Planear de forma flexível e ágil para permitir a adaptação aos ambientes que se caracterizam por elevados níveis de ambiguidade e incerteza contínua.

Verificar a necessidade premente da existência de um esforço para o desenvolvimento de um método/processo integrando o planeamento militar e civil.

Anexo E – Tipos de Navios

(Convenção SOLAS) (Ventura, 2009)

Conforme referido durante o trabalho, a forma mais comum de classificação de navios é de acordo com a sua atividade.

De qualquer forma, devido à diversidade de navios existentes, é utilizada uma classificação mais detalhada, referenciando alguns subtipos de navios de acordo com as suas características, tais como a natureza do tráfego, a configuração do seu casco, a forma como efetua a movimentação da carga que transporta, o tipo de sistema propulsor, entre tantos outros. Pretende-se, neste anexo, de forma muito sucinta, apresentar alguns tipos de navios mais usuais. Serão referenciados os navios de comércio de carga e os navios industriais de pesca que são aqueles que de forma mais consistente navegam nas águas da Somália. Os iates também têm sido um tipo de embarcações apesado não sendo no entanto mencionados neste anexo.

Nos navios de comércio de carga podem-se incluir os **navios petroleiros**, que são navios construídos ou adaptados principalmente para transportar petróleo a granel nos seus espaços de carga. São usualmente classificados por produto e por porte, podendo transportar petróleo bruto, produtos brancos²¹³ e produtos pretos²¹⁴.

Tabela 13 – Classificação dos petroleiros

Classificação por Produto	Classificação por Porte (DWT²¹⁵)
CRUDE (petróleo bruto) CLEAN PRODUCTS (prod. brancos) DIRTY PRODUCTS(prod. pretos)	HANDYSIZE (15-50,000 DWT)
	PANAMAX (60-80,000 DWT)
	AFRAMAX (80-120,000 DWT)
	SUEZMAX (120-170,000 DWT)
	VLCC (200-300,000 DWT)
	ULCC (>300,000 DWT)

²¹³ Produtos refinados tais como gasolinas, diesel e gasóleo, que requerem revestimentos adequado dos tanques para evitar a contaminação.

²¹⁴ *Fuel* e outros produtos relativamente viscosos que requerem que exista o aquecimento dos tanques.

²¹⁵ É uma medida de quanto peso é um navio de transporte ou pode transportar com segurança. É a soma dos pesos de carga, combustível, água doce, água de lastro, os passageiros e a própria tripulação.

Os **navios graneleiros** estão vocacionados principalmente para o transporte de carga seca a granel, tais como o minério e transporte de combinados que podem ser sólidos ou líquidos. Os navios graneleiros de sólidos²¹⁶ são classificados segundo o seu porte, distinguindo-se principalmente de acordo com o seu desenho para o transporte das diferentes cargas existindo para isso alguns subtipos.

Os graneleiros especializados OBO e OO, que são denominados por combo ou *combi*, isto é, navios que conciliam a sua capacidade de transporte de carga a granel de sólidos e líquidos - *ore/bulk/oil* e *ore/oil*, respetivamente.

Tabela 14 – Classificação dos Graneleiros

Classificação por Porte	Graneleiros Especializados
HANDYSIZE (15-50,000 DWT)	MINERALEIROS
HANDYMAX (35-50,000 DWT)	CIMENTEIROS
PANAMAX (60-80,000 DWT)	CONBULKERS
CAPEXSIZE (120-170,000 DWT)	OBO's (<i>Ore/Bulk/Oil</i>)
	OO's (<i>Ore/Oil</i>)

Outros tipos de navios, os navios porta-contentores são utilizados em serviços de linha geralmente conciliando o transporte transoceânico em navios de grandes dimensões, considerados como “navios mãe” existindo alguns deles com a capacidade de serem navios *feeder*²¹⁷

A medida que permite avaliar a capacidade dos navios porta-contentores é o TEU's²¹⁸ (*twenty foot equivalent units*) ou os FEU's (*forty foot equivalent units*), dado que são estas as medidas *standard* dos contentores mais comuns. A denominação de FCC (*full container carrier*) é utilizada normalmente para diferenciar os navios que estão dedicados de forma exclusiva ao transporte de contentores estando por esse facto equipados com gruas nos seus porões. Os tamanhos mais comuns de porta-contentores são:

²¹⁶ São conhecidos simplesmente por graneleiros, já que a denominação principal dos graneleiros líquidos é a de navios tanques.

²¹⁷ Os navios *feeder* são auto descarregadores (“*self-discharging*”), ou seja, estão equipados com gruas que funcionam de forma autónoma relativamente ao porto possibilitando que possam servir os portos menos desenvolvidos.

²¹⁸ A largura padrão dos contentores é de 8 pés, enquanto a altura mais comum é de 8.5 pés. Os contentores com 9.5 pés de altura são também utilizados, para cargas de baixa densidade.

Tabela 15 – Classificação dos Porta-contentores

Tipo	Capacidade (TEU's)
Feeder	100 – 499 TEU's
Feedermax	500 – 999 TEU's
Handy	1.000 – 1.999 TEU's
Sub-Panamax	2.000 – 2.999 TEU's
Panamax	3.000 – 4.500 TEU's
Post-Panamax	> 4.500 TEU's

O próprio desenvolvimento deste tipo de navios, navios porta-contentores, fez com que para diminuir o tempo de permanência nos portos para carregar e descarregar material fosse fundamental para a procura de opções na movimentação das cargas unitárias, tendo tal facto confluído no aparecimento de outro tipo de navios, os **navios roll-on/roll-off ou ro-ro** vocacionados para o transporte de contentores em atrelados (*trailers*) e em outros veículos sobre rodas, sendo a terminologia *ro-ro* utilizada de forma indiscriminada para descrever quatro subtipos de navios que seguidamente se descrevem:

Ferries que transportam veículos e passageiros (por isso também designados por *Ropax*), usualmente em viagens curtas;

Car Carriers especializados no transporte de automóveis de fábrica em viagens longas; é utilizado para descrever navios que se assemelham a grandes garagens flutuantes, utilizados exclusivamente para este tipo de transporte;

Trailer Carriers especializados no transporte de atrelados, permitindo operações de carga e descarga muito rápidas utilizando tratores especiais;

Warehouse Carriers capazes de acomodar todo o tipo de carga que possa ser movimentada por empilhadores, pórticos ou com rodado próprio.

A quantidade e diversidade de possibilidades fornecida por este tipo de navios²¹⁹ fizeram com que a sua aplicação se tornasse universal no serviço de linhas retirando aos **navios de carga geral** o seu mercado habitual. A sua capacidade em média é de 4.000 a 6.000 Ton, podendo chegar a situar-se entre os 16 mil e as 20 mil Ton. A carga geral refere-se a diversos tipos de itens embalados (caixas, tambores, sacos, embalagens) ou não embalados

²¹⁹ Navios porta-contentores e outros navios especializados.

(tubos, tijolos, máquinas, rolos de arame). Têm câmaras frigoríficas para transporte de alimentos perecíveis, tanques para o transporte de óleos vegetais. A sua grande desvantagem é na carga e descarga do material que não pode ser efetuada de forma célere.

Deste modo, a utilização dos navios de carga geral tem sido quase de forma exclusiva em funções de *tramp*²²⁰ (vagabundo), sendo por isso os navios mais utilizados pela WFP, nomeadamente na Somália, devido à sua flexibilidade. Os exemplos mais emblemáticos deste género de navios são o *multi-purpose* e o *box-type*. O primeiro é especialmente um navio com cerca de 15.000 a 20.000 dwt, um *tween-decker* com aparelho de carga e com uma velocidade cruzeiro de cerca de 15 nós, tendo os seus porões a capacidade para transportar várias combinações de carga. Por outro lado, os navios *box-type* são especialmente adequados para o transporte de cargas unitárias tais como contentores, paletes, fardos e produtos metalúrgicos. O seu porte é normalmente entre os 2.500 e os 6.000 dwt com um ou dois porões completamente abertos, assistidos por escotilhas com sistema de abertura rápida.

São também incluídos na categoria de carga geral alguns tipos de navio com aptidões específicas para determinadas cargas, tais como:

Heavy-lift, para o transporte de cargas com peso excessivo para navios convencionais;

Cattle Carriers, para o transporte de gado;

Log Carriers, para o transporte de toros de madeira;

Reefers, para o transporte de carga refrigerada.

Os **navios químicos** podem transportar um elevado número de cargas diferentes, com os seus tanques revestidos ou totalmente construídos em aço inoxidável. Os que têm sistemas independentes de carga e descarga têm a designação de *parcel tankers*. O *Chemical Carrier Code* da IMO categoriza os produtos químicos em três patamares diferenciados, tendo em conta o perigo que podem representar para o meio ambiente, sendo por isso necessário que esteja devidamente convencionado normas de construção e proteção dos tanques para os tipos de navios:

Tipo I: Navio para o transporte de produtos com riscos muito elevados de segurança e ambientais, e que requerem medidas preventivas máximas (ex: fósforo bruto, ácido cloro sulfónico);

Tipo II: – Navio para o transporte de produtos com riscos apreciáveis de segurança e ambientais, e que requerem medidas preventivas significativas (ex: anilina, cloropreno);

²²⁰ Caracteriza um serviço em que o navio é oferecido para transportar qualquer tipo de carga em qualquer parte do mundo.

Tipo III: – Navio para o transporte de produtos com riscos suficientes de segurança e ambientais, e que requerem um grau de contenção moderado para aumentar a capacidade de sobrevivência em condição de avaria (ex: ácido sulfúrico, isopreno).

Os **navios de transporte de Gás Liquefeito** foram desenhados para transportar gases líquidos, gases naturais ou produtos de processamento de óleos (metano, propano, butano), para a indústria química, existindo diferentes tipos de tanques para o seu transporte que se podem resumir aos quatro tipos principais:

Tanques integrais: que fazem parte e constituem parte integrante da estrutura do próprio navio, acompanhando as deflexões da estrutura adjacente;

Tanques de membrana: que são fabricados com paredes de com pouca espessura (membrana) e estão suportadas pela estrutura do próprio navio através de uma barreira isoladora, que permite a sua expansão e contração;

Tanques de semi-membrana: que são produzidos com cantos boleados, evitando o contacto com a estrutura do navio, sendo por isso livres para dilatar e encolher, enquanto as áreas planas são sustentadas pela armação;

Tanques independentes: suportam completamente o peso da carga.

No que concerne aos navios industriais de pesca, pode-se, de forma muito simples dada a vastíssima diferenciação entre eles consoante o pescado que pretendem, um **navio de pesca** é um navio utilizado para a captura de peixes, baleias, focas, morsas ou outros recursos vivos do mar.

Anexo F – Clãs existentes na Somália e sua divisão territorial

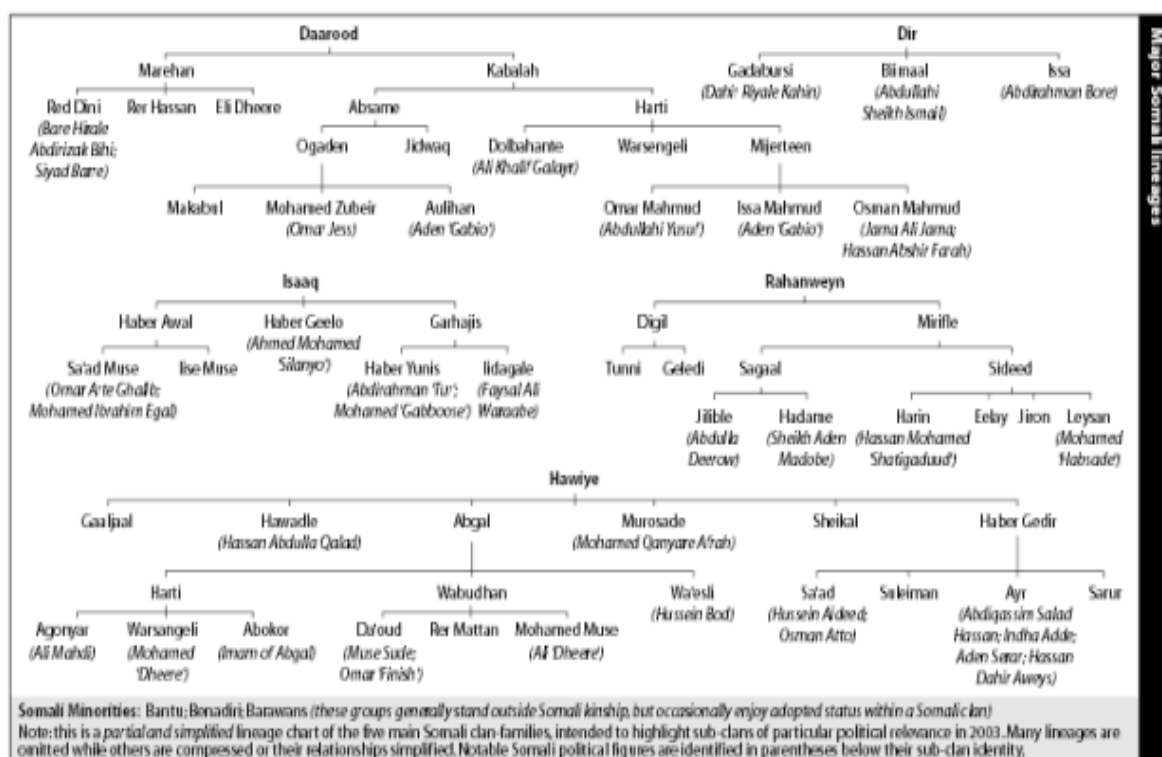


Figura 17 – Os principais clãs somalis e os seus subgrupos
(Worldbank, 2005: 55)

A sociedade somali funciona em torno do sistema de clãs e o seu relacionamento deriva principalmente dos clãs a que pertencem. Os clãs são os agrupamentos sociais mais importantes e desempenham um papel preponderante na política e na cultura da Somália.

A escalada de tensão entre os clãs surgiu após a saída do poder da UCI em 2006, sendo a composição do governo influenciada pelo clã a que pertence determinado indivíduo.

Existe uma partilha intrínseca em cada clã, usufruindo os seus membros (quer sejam do seu clã ou de um subclã podendo ou não pertencer a um país vizinho) de proteção contra os outros clãs e inclusivamente apoio financeiro.

As milícias com conexões aos clãs têm o maior número de armas e de elementos na Somália. Contudo, não são grupos organizados e unificado e normalmente não atacam outros clãs atuando preferencialmente defensivamente contra ameaças de outras organizações.

Os anciãos não têm o comando dos clãs, mas são respeitados e exercem um considerável poder de influência nas ações tomadas, agindo geralmente nos bastidores, existindo uma grande dificuldade em conseguir identificá-los.

O sistema familiar somali de clã engloba centenas de clãs, subclãs e subsubclãs, podendo variar o seu número de elementos entre cem mil a um milhão nos clãs, entre dez mil a cem mil membros nos subclãs e entre algumas centenas e alguns milhares nos subsubclãs.

Os clãs mais antigos na Somália existem há cerca de trinta gerações, com muitos subclãs com perto de vinte gerações e os grupos emergentes entre as quatro e as oito gerações. O casamento entre indivíduos de clãs diferentes era usual mas desde o início do século XX tem-se tornado uma raridade

As linhagens dos clãs da Somália são complexas e não existe a capacidade de conseguir visualizá-las e destrinchá-las de forma simplificada, mas de forma generalizada pode-se referir o seguinte: há seis clãs principais (também conhecidos como famílias clã): o *Darod*, o *Dir*, o *Hawiye* e o *Isaaq* que são os clãs que se dedicam predominantemente à pastorícia, enquanto os clãs *Digil* e *Rahanwein* são predominantemente agrícolas e ocupam as terras ribeirinhas da região entre os rios do sul, podendo na figura seguinte ser visualizado a sua localização.

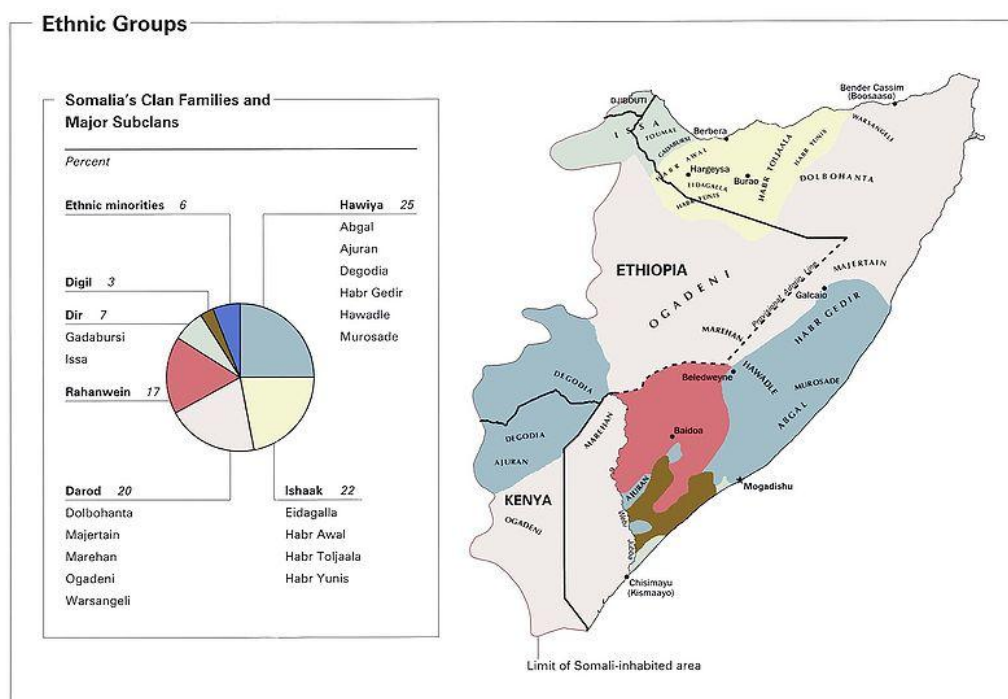


Figura 18 - Mapa de distribuição Grupos Étnicos na Somália
(Mappery, 2002)

No que concerne ao número de indivíduos existentes na Somália, em percentagem, o clã mais numeroso é o *Hawiye* com cerca de 25% da população. O *Isaaq* está próximo com perto de 22% e o *Darod* com 20%. O *Rahanwein* tem 17%, sendo os menores o *Dir* com perto de 7% e o menor é o *Digil* com 3%.

O *Hawiye*, que habitam geralmente no centro da Somália e o *Darod*, que vivem principalmente nessa periferia, têm historicamente competido pelo domínio desses territórios, sem que nenhum tenha tido capacidade para controlar totalmente o outro. O antigo presidente *Siad Barre* era um *Darod*, enquanto a UCI é predominantemente constituída por elementos pertencentes ao *Hawiye*. O clã *Isaaq* habita no extremo noroeste, tendo sido perseguido e sofrido maus tratos por parte *Barre*, o que os fez distanciar da Somália, criando uma entidade *Isaaq* na *Somalilândia*. *Puntland* é dominado pelo clã *Darod*. Os restantes clãs têm menos influência na política nacional.

Anexo G - Breve Cronologia Histórica da Somália até 2007

(DI, 2008)

1887 - British proclaim a protectorate over Somaliland.

1889 - Italians establish a Somaliland protectorate.

1941 - British occupy Italian Somalia, after Italians occupy British Somaliland in 1940.

1948 - Ogaden ceded to Ethiopia.

1960 - British Somaliland becomes independent on 26 June 1960 and is merged with Italian Somalia on 1 July 1960 to establish the Somali Republic.

1963 - 1964 - Border disputes and war with Ethiopia. Also a dispute with Kenya in 1963.

1969 - Siad Barre seizes power after a military coup; country renamed Somali Democratic Republic.

1977 - Somalia invades Ogaden region, but is pushed out in 1978.

1981 - 1991 - Opposition to Barre's regime intensifies. Barre responds with increased repression, especially in Somaliland, with major cities indiscriminately shelled. The turning point arrives in 1988, when Barre alienates other clans by withdrawing their government posts.

1991 January - Siad Barre is ousted by opposition clans after 22 years of 'scientific socialism' rule. Central government collapses after victors disagree on how to share power.

May - The northern region of Somaliland declares independence.

1992 January - UN Security Council (UNSC) passes resolution 733, imposing an arms embargo on Somalia.

April - Following civil war and the deaths of over 300 000 from starvation, a UN peacekeeping mission, UNOSOM I is launched.

November - The US volunteers to restructure the failing UNOSOM I mission under Operation Restore Hope.

1993 - Independent Islamic Courts begin to emerge in Mogadishu and southern Somalia, with their own militias to enforce Sharia law in some clan areas.

March - UNOSOM II is launched.

July - Mogadishu clan elders killed in a US attack aimed at General Aideed.

October - The 'Black Hawk Down' incident – a US raid aimed at Aideed results in the deaths of 18 US soldiers, 3 UN soldiers and over 1000 Somalis.

1994 March - US and most other Western forces withdraw.

1995 March - UNOSOM II is withdrawn after heavy casualties since 1993. Fighting escalates in Somalia and aid workers withdraw.

1996 August - Aideed dies in inter-faction fighting, his son Hussein Aideed, a translator for the US, succeeds him but is unable to assert control.

August - Ethiopians raid and disperse Al-Itihaad Al-Islamia (AIAI) training camps near Luuq. Further Ethiopian action against AIAI takes place in 1997 and 1998.

1998 - Hassan Dahir Aweys establishes the Ifka Halane court in Mogadishu.

July - The north-eastern province of Puntland declares autonomy.

1999 April - Co-ordinating committee of Islamic Courts grows more assertive, its militia taking control of the main market in Mogadishu. UIC is founded later in the year.

2000 May to August - Arta Peace Conference establishes a Somali Transitional National Assembly, the thirteenth attempt at national reconciliation since 1991.

October - The Transitional National Government (TNG) is formed.

2001 March - The anti TNG Somali Reconciliation and Restoration Council (SRRC) is formed with Ethiopian assistance. Intermittent fighting with the TNG continues until March 2002.

June - Short-lived attempt to nationalize the Islamic Courts.

August - President Abdullah Yusuf of Puntland forced to flee Garoowe, after his attempts to serve a second term are prevented by rebelling factions.

November - Yusuf, backed by the Ethiopians retakes Garoowe.

December - TNG and SRRC agree to form a new 'all-inclusive' government at second round of talks in Kenya.

2002 October - Peace talks resume in Kenya and a ceasefire is agreed, but regular fighting continues to take place between smaller factions.

2003 April - Dahir Riyale Kahin wins presidential election in Somaliland.

2004 February - TF Charter for new TFG is drawn up in Nairobi.

October - Yusuf is voted in as interim president.

2005 January - General Muhammad Musa Hersi 'Addi' is voted in as President of Puntland.

June - TFG forced to leave Kenya, but a bitter dispute over its decision to be based in Jowhar results in the Mogadishu representatives splitting from the TFG.

2006 February - A reunited TFP finally meets inside Somalia at Baidoa.

February - Anti-Terror Alliance (ATA) of anti-Islamist warlords is formed to counter the growing threat of the UIC; skirmishes soon escalate into conflict.

June to July - UIC defeat ATA, taking over Mogadishu then rapidly taking over most of Hawiye clan territory in southern Somalia.

September - Peace talks begin between TFG and UIC, with little result; suicide bombing narrowly fails to kill Yusuf outside the TFP.

November - War of words between Ethiopia and UIC escalates.

December - UNSC passes resolution 1725, authorizing an AU protection and training mission in Somalia.

December - UIC and Ethiopia escalate conflict after end of rainy season, UIC unexpectedly defeated after suffering heavy casualties and loss of clan elder support.

2007 January - UIC abandons last stronghold and dissolves amid US airstrikes directed at AQEA Mortar attacks by UIC remnants in Mogadishu.

January - President moves back into Villa Somalia, TFP speaker Aden sacked.

March - AMISOM begins deployment, but is hampered by insurgent attacks and a lack of soldiers - only Uganda deploys.

March to April - TFG relations with Mogadishu's clans deteriorate. Failed Ethiopian offensive to restore order in Mogadishu results in around 1000 deaths and hundreds of thousands fleeing the city.

July to August - National Reconciliation Conference fails to reconcile TFG and its opponents.

September - Former UIC and TFG figures create anti-TFG Alliance for the Re-liberation of Somalia (ARS).

October - Prime Minister Gedi resigns after long running power struggle with Yusuf.

November - Further fighting in Mogadishu kills 200 and thousands more flee.

November - UN calls humanitarian crisis in Somalia the worst in Africa.

November - Nur Hassan Hussein becomes Prime Minister.

Anexo H – Indicadores da vulnerabilidade dos Estados

(Ffp, 2011)

Indicators of state vulnerability

The index's ranks are based on twelve indicators of state vulnerability - four social, two economic and six political. The indicators are not designed to forecast when states may experience violence or collapse. Instead, they are meant to measure a state's vulnerability to collapse or conflict. All countries in the red (Alert, FSI of 90 or more), orange (Warning, FSI of 60 or more), or yellow (Moderate, FSI of 30 or more) categories display some features that make parts of their societies and institutions vulnerable to failure. Some in the yellow zone may be failing at a faster rate than those in the more dangerous orange or red zones, and therefore could experience violence sooner. Conversely, some in the red zone, though critical, may exhibit some positive signs of recovery or be deteriorating slowly, giving them time to adopt mitigating strategies.

Social indicators

1. **Demographic pressures:** including the pressures deriving from high population density relative to food supply and other life-sustaining resources. The pressure from a population's settlement patterns and physical settings, including border disputes, ownership or occupancy of land, access to transportation outlets, control of religious or historical sites, and proximity to environmental hazards.
2. **Massive movement of refugees and internally displaced peoples:** forced uprooting of large communities as a result of random or targeted violence and/or repression, causing food shortages, disease, lack of clean water, land competition, and turmoil that can spiral into larger humanitarian and security problems, both within and between countries.
3. **Legacy of vengeance-seeking group grievance:** based on recent or past injustices, which could date back centuries. Including atrocities committed with impunity against communal groups and/or specific groups singled out by state authorities, or by dominant groups, for persecution or repression. Institutionalized political exclusion. Public scapegoating of groups believed to have acquired wealth, status or power as evidenced in the emergence of "hate" radio, pamphleteering and stereotypical or nationalistic political rhetoric.

4. **Chronic and sustained human flight:** both the "brain drain" of professionals, intellectuals and political dissidents and voluntary emigration of "the middle class." Growth of exile/expat communities are also used as part of this indicator.

Economic indicators

5. **Uneven economic development along group lines:** determined by group-based inequality, or perceived inequality, in education, jobs, and economic status. Also measured by group-based poverty levels, infant mortality rates, education levels.
6. **Sharp and/or severe economic decline:** measured by a progressive economic decline of the society as a whole (using: per capita income, GNP, debt, child mortality rates, poverty levels, business failures.) A sudden drop in commodity prices, trade revenue, foreign investment or debt payments. Collapse or devaluation of the national currency and a growth of hidden economies, including the drug trade, smuggling, and capital flight. Failure of the state to pay salaries of government employees and armed forces or to meet other financial obligations to its citizens, such as pension payments.

Political indicators

7. **Criminalization and/or delegitimation of the state:** endemic corruption or profiteering by ruling elites and resistance to transparency, accountability and political representation. Includes any widespread loss of popular confidence in state institutions and processes.
8. **Progressive deterioration of public services:** a disappearance of basic state functions that serve the people, including failure to protect citizens from terrorism and violence and to provide essential services, such as health, education, sanitation, public transportation. Also using the state apparatus for agencies that serve the ruling elites, such as the security forces, presidential staff, central bank, diplomatic service, customs and collection agencies.
9. **Widespread violation of human rights:** an emergence of authoritarian, dictatorial or military rule in which constitutional and democratic institutions and processes are suspended or manipulated. Outbreaks of politically inspired (as opposed to criminal) violence against innocent civilians. A rising number of political prisoners or dissidents who are denied due process consistent with international norms and practices. Any widespread abuse of legal, political and social rights, including those of individuals, groups or cultural institutions (e.g., harassment of the press, politicization of the judiciary,

internal use of military for political ends, public repression of political opponents, religious or cultural persecution.)

10. **Security apparatus as ‘state within a state’:** an emergence of elite or praetorian guards that operate with impunity. Emergence of state-sponsored or state-supported private militias that terrorize political opponents, suspected "enemies," or civilians seen to be sympathetic to the opposition. An "army within an army" that serves the interests of the dominant military or political clique. Emergence of rival militias, guerilla forces or private armies in an armed struggle or protracted violent campaigns against state security forces.
11. **Rise of factionalised elites:** a fragmentation of ruling elites and state institutions along group lines. Use of aggressive nationalistic rhetoric by ruling elites, especially destructive forms of communal irredentism (e.g., "Greater Serbia") or communal solidarity (e.g., "ethnic cleansing", "defending the faith").
12. **Intervention of other states or external factors:** military or Para-military engagement in the internal affairs of the state at risk by outside armies, states, identity groups or entities that affect the internal balance of power or resolution of the conflict. Intervention by donors, especially if there is a tendency towards over-dependence on foreign aid or peacekeeping missions.

Anexo I – Condições meteorológicas no Golfo de Áden e Bacia da Somália

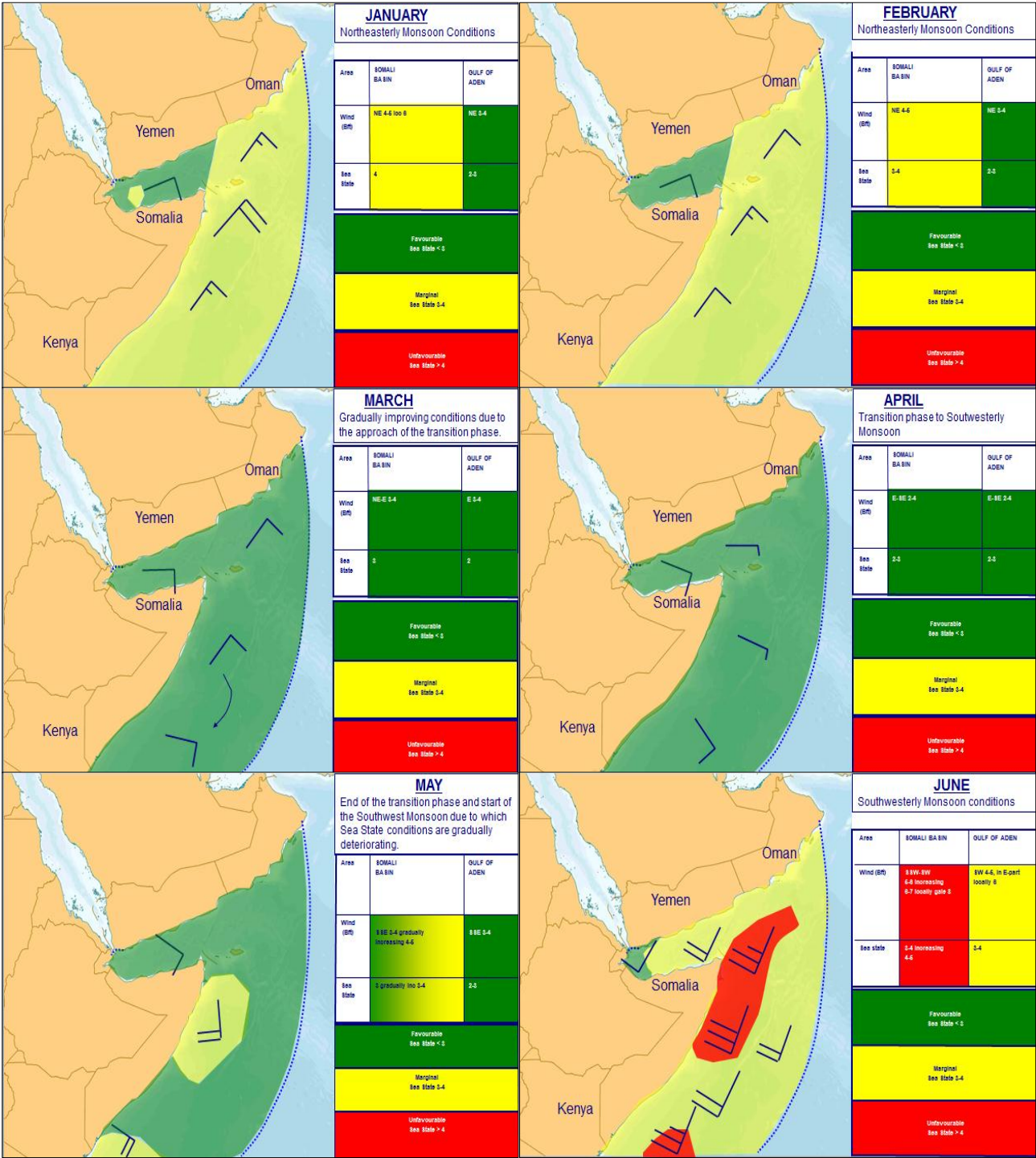


Figura 19 – Estado do vento e do mar de janeiro a junho
(MCC Northwood, 2010)

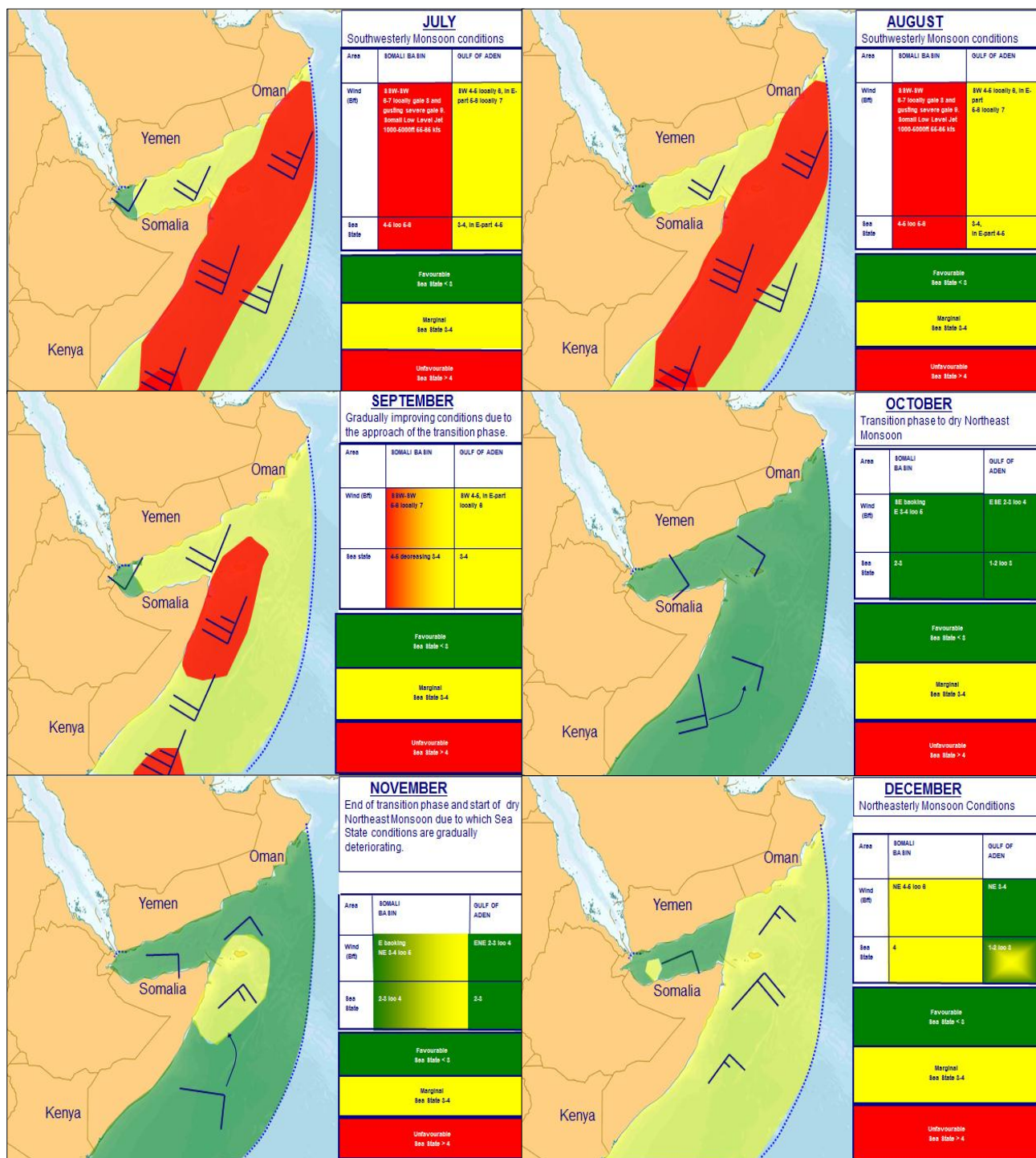
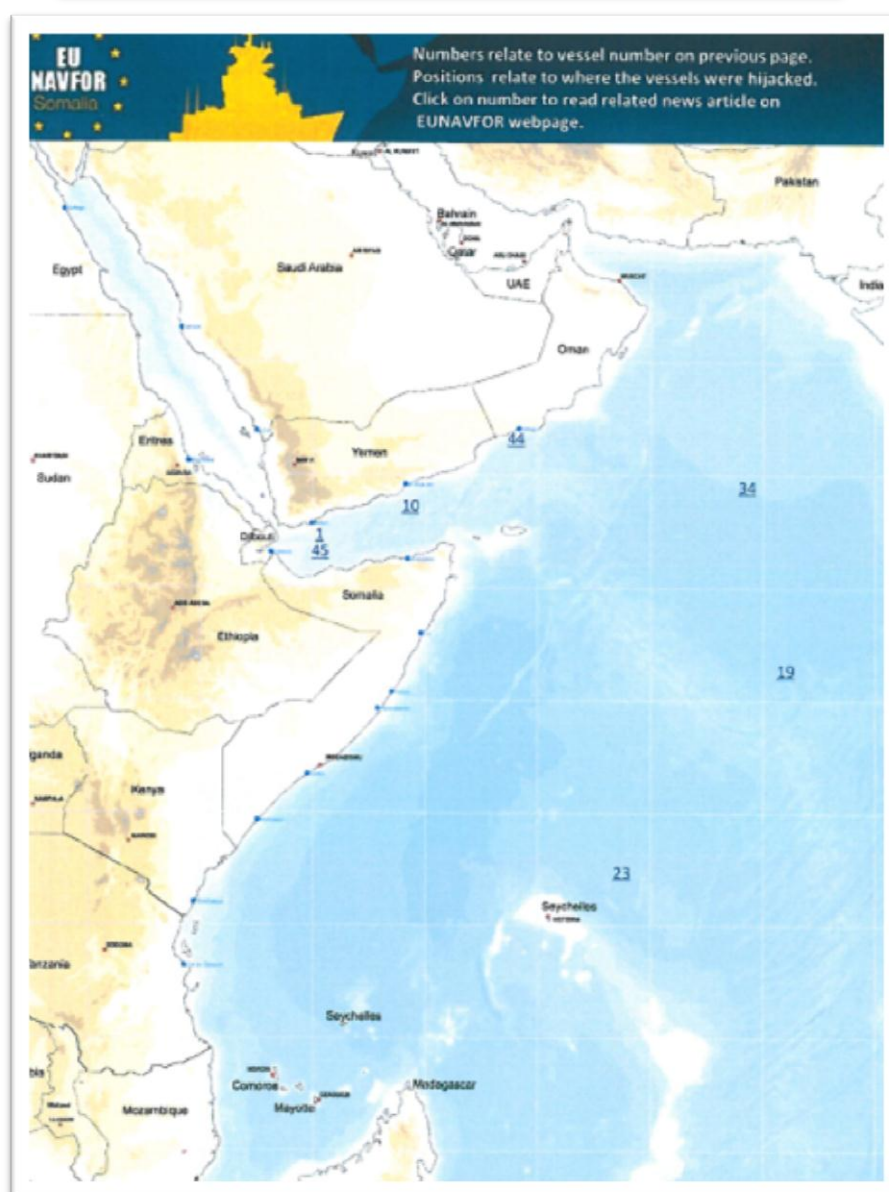


Figura 20 – Estado do vento e do mar de julho a dezembro
(MCC Northwood, 2010)

Anexo J – Navios sequestrados e localização do sequestro à data de 21Dez
(Eunavfor, 2011a)

<div> <div> <div>EU NAVFOR</div> <div>Somalia</div> </div> <div> <div>Pirated vessels</div> <div>updated 14 December 2011</div> </div> </div>				
No. on map	Name	Flag	Pirated	Crew
1	MV ICEBERG 1	Panama	29 March 2010	24
10	MV OLIP G	Malta	08 September 2010	18
19	MV ALBEDO	Malaysia	25 November 2010	23
23	MV ORNA	Panama	20 December 2010	19
34	MV SAVINA CAYLYN	Italy	8 February 2011	22
44	MV FAIRCHEM BOGEY	Marshall Islands	20 August 2011	21
45	MV LIQUID VELVET	Marshall Islands	30 October 2011	22



Anexo K – Matriz de Validação

ENUNCIADO	QUESTÃO CENTRAL	QUESTÕES DERIVADAS	HIPÓTESES	VALIDAÇÃO HIPÓTESES	RESPOSTA À QUESTÃO
AMEAÇAS AO TRANSPORTE MARÍTIMO - A PIRATARIA: O CASO SOMALI	<i>Tendo em conta as medidas adotadas pela Comunidade Internacional no combate à Pirataria Marítima na Somália como se perspetiva a evolução desse combate?</i>	<i>De que forma a Pirataria Marítima na Somália ameaça o Transporte Marítimo?</i>	O transporte marítimo alterou o seu comportamento ao largo da Somália.	Validada no Capítulo 5 – pág. 63 e 64	<i>“As medidas adotadas no combate à Pirataria Marítima pela Comunidade Internacional têm sido eficazes, mas para conseguir erradicar este fenómeno terá de ser efetuado através da Comprehensive Approach”.</i>
		<i>Como tem reagido a comunidade internacional a esta ameaça?</i>	Foram empregues meios militares, de forma conjunta e combinada, no combate à Pirataria Marítima.	Validada no Capítulo 6 – pág. 75	
		<i>De que forma o combate à Pirataria Marítima e as alterações de segurança instaladas a bordo dos navios mercantes tem sido efetiva para a diminuição de sequestros?</i>	O número de ataques dos piratas diminuiu com o combate à Pirataria Marítima na Somália através de forças conjuntas e combinadas.	Validada no Capítulo 6 – pág. 92	