

Por Aparecido Rocha (*)

Um grupo de 15 a 20 piratas somalis fortemente armados sequestrou um graneleiro com bandeira de Bangladesh na costa da Somália, no Oceano Índico, e fez reféns seus 23 tripulantes, assumindo assim o controle do navio.

O MV Abdullah estava navegando da capital de Moçambique, Maputo, para os Emirados Árabes Unidos, transportando uma carga de 55 mil toneladas de carvão quando foi atacado em 12 de março de 2024, de acordo com a Kabir Steel Re-Rolling Mills, proprietária do navio.

O ataque pirata foi confirmado pela empresa de segurança marítima Ambrey. O incidente ocorreu no Oceano Índico, a cerca de 600 milhas náuticas (1.111 km) a leste de Mogadíscio, capital da Somália. As Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO) aconselharam cautela aos outros navios na área e disseram que estão investigando o incidente.

Durante uma década, de 2008 a 2018, os piratas somalis causaram caos nas rotas marítimas globais. Após esse período, a região ficou relativamente calma e houve poucas notícias de sequestros. No entanto, os sequestros ao largo da Somália ocorridos desde dezembro de 2023 levantam preocupações sobre um ressurgimento de ataques de piratas oportunistas no Oceano Índico, juntamente com uma onda separada de ataques a navios lançados pelos rebeldes Houthi do Iêmen.

Com os recentes ataques dos rebeldes Houthi, as forças navais internacionais foram desviadas do Golfo de Aden para o Mar Vermelho, gerando receios de que os piratas explorem a lacuna de segurança.

Os piratas modernos são criminosos experientes, com conhecimentos navais e do comércio marítimo, além de possuírem treinamento militar e informações privilegiadas sobre o tráfego de navios nas áreas de ataques, atuando fortemente armados.

A pirataria marítima representa um risco para a segurança da navegação, o que resulta em consequências diretas nos custos operacionais dos armadores que navegam em áreas de alto risco. A frequência e a severidade dos ataques piratas levam as empresas de seguros a aumentar as taxas dos seguros de cascos, bem como a oferecer coberturas adicionais de proteção, como cobertura de Sequestro, Resgate, Perda de Receita e Custo Fixo diário da embarcação, além da cobertura tradicional de Guerra e Greves.

Embora as mercadorias transportadas não sejam de interesse dos criminosos, eventuais danos às cargas durante um ataque pirata ou sequestro estão amparados pela cobertura do "Institute Cargo Clauses (A)" e, no Brasil, pela "Cobertura Básica Ampla (A)". Os custos de resgate e immobilizações forçadas decorrentes da pirataria podem ser considerados despesas de avaria grossa, se assim for determinado.

[Assista aqui ao vídeo.](#)

(*) **Aparecido Rocha** - insurance reviewer.

Fonte: Blog do Rocha, em 13.03.2024