

MAR VERMELHO: ENTRE O DESAFIO DA SEGURANÇA E O DESASTRE AMBIENTAL

Por Alain Charret*



Lançamento de um míssil Sea Viper do HMS Diamond contra um drone Houthi em algum momento nas primeiras horas de 16 de dezembro de 2023 (Ministério da Defesa do Reino Unido).

Os acontecimentos indicam que os Houthis tem outras fontes de informação que não apenas os dados AIS e agem com relativa liberdade, apesar das operações anglo-americanas que parecem ter muito pouco efeito.

Embora o assunto seja pouco discutido na imprensa ocidental, a situação no Mar Vermelho está longe de estar resolvida. Assim, esta semana foram registrados vários incidentes notáveis, em particular em 31 de agosto de 2024. Os Houthis anunciaram que tinham atingido o navio porta-contêineres *Groton* no Golfo de Aden. Refira-se que este mesmo navio já tinha sido alvo de rebeldes iemenitas no dia 3 de agosto e teve que ser desviado para o Djibuti para reparar os danos causados.

No dia 30 de agosto, depois de ter o cuidado de desligar seu transponder AIS¹, o *Groton* deixou o Djibuti com destino aos Emirados Árabes Unidos. Obviamente esta medida não foi suficiente para ocultar sua partida, porque poucas horas depois foi novamente vítima de um ataque do Iêmen.

¹ O sistema automático de identificação de navios (AIS) é uma ferramenta destinada a aumentar a segurança da navegação e a eficiência da gestão do tráfego marítimo.

Obviamente os Houthis não se contentam em localizar seus alvos usando AIS. Além disso, alertaram todos os navios que navegam no Mar Vermelho ou no Golfo de Aden que cortam seus transponders ou mesmo “trapaceiam” ao transmitir informações falsas. Tendo em conta os acontecimentos recentes, só podemos constatar que se beneficiam de outras fontes de informação que não a simples exploração de dados AIS.



IMAGEM 1: Como pode-se ver na imagem acima, alguns navios não hesitam em anunciar claramente sua falta de ligações com Israel, na esperança de escapar dos ataques rebeldes (www.marinetraffic.com).

Além disso, estes rebeldes parecem ser capazes de agir com relativa liberdade e continuar atacando seus alvos, apesar das operações aéreas anglo-americanas regularmente anunciadas que, em última análise, parecem ter muito pouco efeito. O mesmo se aplica às operações EUNAVFOR *Apsides*, lideradas pela União Europeia e pela Guardiã da Prosperidade, uma coligação liderada pela Marinha dos EUA que reúne cerca de vinte países. Além de destruir alguns drones, eles só são realmente úteis para resgatar tripulações em perigo.

De acordo com o Centro Conjunto de Informação Marítima, foram registrados pelo menos 94 incidentes contra navios comerciais na área em questão desde 19 de novembro de 2023. E os Houthis não se limitam aos navios comerciais. Já tentaram chegar a navios de guerra, muitas vezes sem sucesso. Parece até que atacaram o porta-aviões americano USS *Dwight D. Eisenhower* em 31 de maio de 2024. Em qualquer caso, foi isso o que alegaram os rebeldes iemenitas. Se o Pentágono não fez comentários, a observação do tráfego marítimo e aeronáutico no Mar Vermelho levanta questões. Com efeito, a partir desta data o navio americano deixou rapidamente a área para se afastar do Iêmen e regressar ao Mediterrâneo através do Canal de Suez.

Como se sabe, navios militares raramente transmitem sua posição via AIS. É claro que este é o caso dos porta-aviões. No entanto, existe outra maneira de localizá-los. Para isso, basta acompanhar os movimentos de determinadas aeronaves a bordo. Estes incluem os Grumman C2 que realizam pelo menos uma rotação diária. Assim que a aeronave em questão estiver em voo, ela poderá ser rastreada através de sites especializados como o Flightradar24 usando o transponder ADS-B². Podemos, portanto, ter uma ideia bastante precisa da área onde opera o porta-aviões.

Neste caso os voos foram interrompidos por mais de cinco dias. Então, depois de sua passagem pelo Canal de Suez e sua entrada no Mediterrâneo, a Marinha dos EUA anunciou que, como parte de uma rotação programada, o navio regressaria aos Estados Unidos e seria substituído pelo USS *Theodore Roosevelt*.

Observe que este último estava naquela época em escala na Coreia do Sul. Além disso, não devemos deixar de notar que, embora este segundo porta-aviões se dirigisse então para o Oriente Médio, não chegou ao Mar Vermelho como o seu antecessor, mas sim ao Golfo de Omã. Todos estes elementos levaram alguns analistas a pensarem que o convés do USS *Eisenhower* tinha de fato sido atingido e, sem dúvida, parcialmente danificado, o que interrompeu temporariamente os voos.

Complete List of Merchant Vessels Incidents Since 19 th November 2023				
Month	IN	Date	Name	IT VT AA
NOV	1	19/11/23	GALAXY LEADER	
NOV	2	25/11/23	CENTRAL PARK	
NOV	3	26/11/23	CENTRAL PARK	
NOV	4	03/12/23	NUMBER 9	
NOV	5	03/12/23	LINITY EXPLORER	
NOV	6	03/12/23	AGM SOPHE II	
NOV	7	09/12/23	PANTA REI 1	
NOV	8	10/12/23	CENTAURUS LEADER	
NOV	9	11/12/23	STRINDA	
NOV	10	13/12/23	ARMORE ENCOUNTER	
NOV	11	14/12/23	MAERSK GILBRATAR	
NOV	12	15/12/23	AL JASRAH	
NOV	13	15/12/23	MSC ALANNA	
NOV	14	15/12/23	MSC PALATIUM 3	
NOV	15	15/12/23	SWAN ATLANTIC	
NOV	16	18/12/23	MSC CLARA	
NOV	17	23/12/23	SUI BABA	
NOV	18	23/12/23	BLAAMANNEN	
NOV	19	24/12/23	MSC SILVANA	
NOV	20	26/12/23	MSC UNITED III	
NOV	21	28/12/23	MSC BEIRA IV	
NOV	22	30/12/23	MAERSK HANGZHOU	
NOV	23	02/01/24	CMA CGM TAGE	
NOV	24	09/01/24	GREEN BAY	
NOV	25	12/01/24	KHALISSA	
NOV	26	15/01/24	GRBAL TAP EAGLE	
NOV	27	16/01/24	ZOKRAFIA	
NOV	28	17/01/24	GENCO PICARDY	
NOV	29	16/01/24	CHEM RANGER	
NOV	30	24/01/24	MAERSK DETROIT	
NOV	31	24/01/24	MAERSK CHESAPEAKE	
NOV	32	26/01/24	MARLIN LUANDA	
NOV	33	29/01/24	PANTA REI 1	
NOV	34	01/02/24	KOI	
NOV	35	06/02/24	STAR NASIA	
NOV	36	06/02/24	MORNING TIDE	
NOV	37	12/02/24	STAR IRIS	
NOV	38	15/02/24	LYCAVITOS	
NOV	39	16/02/24	POLLUX	
NOV	40	18/02/24	RUBYMAR	
NOV	41	19/02/24	SEA CHAMPION	
NOV	42	19/02/24	NAVIS FORTUNA	
NOV	43	21/02/24	LAVENDER	
NOV	44	22/02/24	ISLANDER	
NOV	45	24/02/24	TORM THOR	
NOV	46	27/02/24	-	
NOV	47	04/03/24	MSC SKY II	
NOV	48	06/03/24	TRUE CONFIDENCE	
NOV	49	08/03/24	PROPEL FORTUNE	
NOV	50	11/03/24	PINOCHIO	
NOV	51	14/03/24	PACIFIC 01	
NOV	52	15/03/24	MAGO	
NOV	53	23/03/24	HUANG PU	
NOV	54	06/04/24	HOPE ISLAND	
NOV	55	24/04/24	MAERSK YORKTOWN	
NOV	56	25/04/24	MSC DARWIN VI	
NOV	57	26/04/24	ANDROMEDA STAR	
NOV	58	26/04/24	MSC ORION	
NOV	59	28/04/24	CYCLADES	
NOV	60	06/05/24	MSC DIEGO / MSC GINA	
NOV	61	17/05/24	WIND	
NOV	62	23/05/24	YANNS	
NOV	63	28/05/24	LAAX	
NOV	64	01/06/24	ABLJANI	
NOV	65	06/06/24	AAL GENDA	
NOV	66	08/06/24	NORDERNEY	
NOV	67	08/06/24	MSC TAVVISHI	
NOV	68	09/06/24	NORDERNEY	
NOV	69	12/06/24	TUTOR	
NOV	70	13/06/24	VERBENA	
NOV	71	13/06/24	SEAGARDIAN	
NOV	72	16/06/24	CAPTAIN PARIS	
NOV	73	21/06/24	TRANSWORLD NAVIGATOR	
NOV	74	23/06/24	TRANSWORLD NAVIGATOR	
NOV	75	24/06/24	MSC SARAH V	
NOV	76	25/06/24	LILA LISBON	
NOV	77	27/06/24	SEAJOY	
NOV	78	28/06/24	DELONX	
NOV	80	30/06/24	SUMMER LADY	
NOV	81	09/07/24	MAERSK SENTOSA	
NOV	82	19/07/24	MOUNT FUJI	
NOV	83	11/07/24	ROSTRUM STORC	
NOV	84	15/07/24	BENTLEY I	
NOV	85	15/07/24	CHOS LION	
NOV	86	19/07/24	LOBVIA	
NOV	87	20/07/24	PUMBA	
NOV	88	03/08/24	GROTON	
NOV	89	08/08/24	DELTA BLUE	
NOV	90	12/08/24	DELTA ATLANTICA	
NOV	91	13/08/24	ON PHOENIX	
NOV	92	15/08/24	SIAM & SUNNY OCEAN	
NOV	93	21/08/24	SOUNJON	
NOV	94	21/08/24	SW NORTH WIND I	

Incident Type (IT):

- Attack (Serious Incident)
- Attack (Minor Incident)
- Attempted Attack/Targeted
- Hijack
- Suspicious Activities

Vessel Type (VT):

- Bulk
- Gas
- Passenger
- Container
- RO-RO
- Other

Assessed Association (AA):

- Israel
- UK
- US
- No Direct Association
- Outdated Association

Note 1. As per the request of the owners, some vessel names and details on attacks may not be disclosed

Note 2. 'SI' means Special Information Note (outside the original JMCA Area of responsibility) at the time of publishing

IMAGEM 2: Centro Conjunto de Informações Marítimas (combinedmaritimeforces.com).

Esta semana, outra operação Houthi deveria ter chamado a atenção. Trata-se da explosão de várias cargas deixadas pelos rebeldes iemenitas no convés do petroleiro grego *Sounion*. Este navio foi alvo de um primeiro ataque em 21 de agosto de 2024 na costa de Hodeida e teve que ancorar ali antes de evacuar sua tripulação. Existem atualmente 150.000 toneladas de petróleo bruto em risco de

² O Automatic Dependent Surveillance-Broadcast é um sistema de vigilância cooperativo para controle de tráfego aéreo e outras aplicações relacionadas.

serem derramadas no Mar Vermelho, o que seria um desastre ambiental de escala sem precedentes.

Publicado no [Cf2R](#).

**Alain Charret* passou pouco mais de 25 anos na Força Aérea francesa, durante os quais serviu em vários centros de escuta na França, mas especialmente na Alemanha, antes da queda da URSS. É membro do conselho editorial do jornal *Les Nouvelles d'Addis*.
