

PIRATARIA MARÍTIMA FORA DE CONTROLE NO GOLFO DA GUINÉ

HENRIQUE PEYROTEO **PORTELA GUEDES***
Capitão de Fragata da Marinha de Portugal

SUMÁRIO

Introdução

A ONU e as organizações locais estão preocupadas com a presente situação. A Nigéria é o país do Golfo da Guiné mais afetado pela pirataria marítima. A pirataria está se expandindo para as águas do Benim e do Togo. É necessário agir para fazer face à pirataria marítima no Golfo da Guiné. A Marinha portuguesa volta pela sexta vez ao Corno da África.

INTRODUÇÃO

Agora que o fenômeno da pirataria na região da Somália começa a estar mais controlado, depois de ter afetado substancialmente, ao longo dos últimos seis anos, a navegação no Golfo de Adem e na Bacia da Somália, surge um novo foco de pirataria a uns milhares de quilômetros de distância, mais precisamente na região do Golfo da Guiné. Ai, este fenômeno tem crescido

paulatinamente desde o início deste século, contudo não lhe tem sido atribuído um destaque tão acentuado como aquele que tem sido dado ao Corno da África, onde a comunidade internacional tem feito um esforço permanente para controlar este tipo de prática ilícita.

O Golfo da Guiné fica situado¹ entre a Costa do Marfim e o Gabão, e inclui, além destes países, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões e Guiné Equatorial.

* Colaborador costumeiro da *Revista Marítima Brasileira*, em especial sobre Pirataria Marítima (2º e 4º trim./2008; 3º trim./2010; e 3º trim./2011).

¹ De acordo com a International Hydrographic Organization.



Países do Golfo da Guiné (Fonte: Google Maps)

Geograficamente, fica no cruzamento da linha do Equador com o meridiano de Greenwich. Há também quem considere que este Golfo se estende desde o Senegal até Angola, ou seja, que fica situado entre os paralelos 15° 0' 0" N e 15° 0' 0" S. Esta região da costa oeste da África tem tido um grande incremento da navegação comercial entre a Europa/Estados Unidos da América (EUA) e a África Ocidental, Central e Austral. Este aumento está diretamente relacionado com a elevada produção de petróleo e de gás natural deste Golfo, assim como com a sua localização geográfica (proximidade com a Europa

Admite-se que em 2020 a produção de petróleo oriunda desta costa da África possa mesmo ultrapassar a produção total dos países do Golfo Pérsico

e com os EUA). As recentes descobertas de novas reservas de hidrocarbonetos têm feito aumentar ainda mais o interesse geoestratégico por esta região, quer por parte de algumas potências ocidentais – EUA, Reino Unido e França – quer ainda por algumas das potências emergentes – África do Sul, Brasil, China e Índia. Admite-se que em 2020 a produção de petróleo oriunda desta costa da África possa mesmo ultrapassar a produção total dos países do Golfo Pérsico. Só a Nigéria produz diariamente cerca de 2,5 milhões² de barris de petróleo, o que corresponde a cerca de 13,4% do que os EUA consumiram por

² Nigerian National Petroleum Corporations. Disponível em: <<http://www.nnpcgroup.com/NNPCBusiness/UpstreamVentures/OilProduction.aspx>> Acesso em: 13 mar. 2013.

dia em 2011 e a aproximadamente 18,5% do consumo diário de todos os países da União Europeia juntos, nesse mesmo ano. Os EUA importam atualmente da costa oeste da África cerca de 15% do seu *crude*, prevendo-se que este valor possa passar para os 25% nos próximos cinco anos.

Apesar de toda esta prosperidade, este Golfo é, atualmente, a zona marítima mais perigosa do mundo. Grande insegurança regional aí se faz sentir, em muito devido ao recrudescimento da pirataria marítima e dos assaltos a mão armada contra navios, os quais começam a afetar de forma permanente a navegação mercante.

Tendo em conta a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, só podemos considerar como sendo “pirataria marítima” os atos ilícitos³ cometidos fora do mar territorial⁴, sendo que todos os outros do mesmo gênero, cometidos dentro desse ou em águas interiores, e de acordo

com Resolução da Organização Marítima Internacional (IMO) A.1025(26)⁵, são classificados como “assaltos a mão armada contra navios”. No entanto, neste artigo, por conveniência, será utilizada genericamente a expressão “pirataria marítima”, ou apenas “pirataria”, para ambas as situações.

O crescimento do número de atos de pirataria na região do Golfo está influenciando negativamente quer o comércio marítimo quer o investimento nos países ali situados.

Os Estados do Golfo da Guiné não têm atualmente qualquer tipo de política marítima, pois há décadas que lutam para conseguir manter a sua soberania e o controle do seu território no continente

Como consequência do aumento da periculosidade dessas águas, que atualmente começam a ser comparadas às da Somália, os seguros dos navios têm aumentando substancialmente. Esta insegurança está também levando os próprios marítimos a optarem por não navegar para a região ou então a pedirem salários muito superiores aos que são habitualmente praticados, assim como indenizações bastante elevadas para o caso de incapacidade ou morte. A presente situação tem tido um grande impacto na economia local, pois existem menos armadores que querem praticar estes portos e,

consequentemente, o custo das mercadorias em terra tem subido. Na Nigéria, por exemplo, a pesca local tem sido muito afetada por toda esta situação, começando até o próprio pescado a ser um bem escasso, pois a empresa Trawler Owners Association, com mais de 200 embarcações de pesca operando na costa

deste país, tem evitado sair para o mar por causa da pirataria. Este fato está colocando em sério risco os cerca de 5 mil postos de trabalho diretos e os 300 mil indiretos e fez com que o preço do peixe aumentasse mais de 100% nos mercados locais.

Os Estados deste Golfo não têm atualmente qualquer tipo de política marítima, pois há décadas que lutam para conseguir manter a sua soberania e o controle do seu território no continente. Por isso, não têm dedicado muita

3 De violência e/ou de detenção e/ou de pilhagem cometidos, para fins privados, pela tripulação e/ou pelos passageiros de um navio privado, e dirigidos contra um navio e/ou pessoas e/ou bens a bordo do mesmo.

4 O mar territorial consiste numa zona marítima sob soberania nacional que vai até as 12 milhas náuticas, contadas a partir da “linha de costa” (linha de base reta ou normal) de um Estado. Uma milha náutica corresponde a 1.852 metros.

5 A resolução A.1025(26), “Código de prática para investigação de crimes de pirataria e assaltos a mão armada contra navios”, foi adotada pela Assembleia da IMO em 2 de dezembro de 2009.

atenção ao seu mar. Como resultado, as suas forças navais estão mal equipadas, pouco treinadas e subfinanciadas para poderem assegurar, nas suas águas, a autoridade do Estado no mar. Na África Central e Ocidental existem menos de 25 embarcações com mais de 25 metros para patrulhar o mar territorial dos países ali situados. Estas situações, entre muitas outras, têm contribuído decisivamente para a proliferação de um grande número de redes criminosas, as quais começaram a se dedicar também à pirataria marítima. Estas, nos últimos anos, têm operado essencialmente na costa da Nigéria, contudo têm gradualmente estendido a sua área de atuação às costas da Costa do Marfim, do Benim, do Togo, dos Camarões, da Guiné Equatorial e de São Tomé e Príncipe.

A ONU E AS ORGANIZAÇÕES LOCAIS ESTÃO PREOCUPADAS COM A PRESENTE SITUAÇÃO

O aumento da pirataria no Golfo de Guiné fez com que a Organização das Nações Unidas (ONU) passasse a acompanhar regularmente, e com grande preocupação, esta situação. A comprová-lo está a aprovação, pelo seu Conselho de Segurança, de duas resoluções relacionadas com esta temática, a Resolução 2.018 (2011), de 31 de outubro, e a Resolução 2.039 (2012), de 29 de fevereiro, nas quais deixou bem clara a necessidade de uma ação concertada dos países da região para lidar com a pirataria, por meio do desenvolvimento de uma estratégia regional abrangente e estru-

turada, que incluía a troca de informações e o desenvolvimento de mecanismos de coordenação operacionais.

Em nível local, a apreensão também existe, quer por parte dos Estados quer das organizações aí existentes. Essa preocupação com a insegurança na região levou à realização de uma Conferência Ministerial com o apoio da ONU, no Benim, em 19 de março de 2013. Esta contou com a presença de representantes de três organizações sub-regionais – Comunidade Econômica dos Estados da África Central⁶ (CEEAC), Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental⁷ (CEDEAO) e a Comissão do Golfo da Guiné⁸ (CGG) – que, juntas, representam 25 Estados africanos. Desta Conferência resultaram três documentos, cujo principal objetivo é o combate à pirataria e ao crime organizado neste Golfo, os quais terão que ser submetidos à aprovação dos chefes de Estado e de Governo dos países da África Central e Ocidental.

Mais recentemente, em 24 e 25 de junho, realizou-se em Yaoundé, nos Camarões, a Cimeira de Chefes de Estado e de Governo da CEEAC, da CEDEAO e da CGG sobre a segurança marítima no Golfo da Guiné. Nesta foi adotado um Código de Conduta para a prevenção e a repressão de atos ilícitos, tais como a pirataria, os assaltos a mão armada contra navios, o crime organizado transnacional marítimo, o terrorismo marítimo, a pesca ilegal, entre outros, quer na África Central, quer na Ocidental. Este Código, que incorporou elementos do Código de Conduta do Djibuti, já está em vigor nos 22 países⁹ que o assina-

6 É constituída por dez países-membros: Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, São Tomé e Príncipe, República Democrática do Congo e Angola.

7 Os 15 países-membros são: Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo.

8 É constituída por oito países: Angola, Camarões, República Democrática do Congo, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe.

9 Os países são: Angola, Benim, Camarões, Cabo Verde, Chade, Congo, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa, São Tomé e Príncipe e Togo.

ram. Foi redigido em conformidade com as Resoluções 2.018 (2011) e 2.039 (2012) do CSNU, as quais, como já foi mencionado, refletem uma grande preocupação com a pirataria e com os assaltos a mão armada no Golfo da Guiné, atendendo ao fato de estes atos estarem-se tornando uma forte ameaça para a navegação, para a segurança em geral e para o desenvolvimento econômico dos países da região. Foi assinado, durante esta Cimeira, um Memorando de Entendimento no qual está prevista a criação de um Centro de Coordenação Inter-Regional de segurança marítima para a África Central e Ocidental, sediada em Yaoundé. Os Estados que estiveram representados nesta Cimeira comprometeram-se também a elaborar e implementar legislação nacional para fazerem face a estas novas ameaças, assim como a criar políticas nacionais de luta contra elas.

As várias organizações sub-regionais têm-se mostrado muito disponíveis para ajudar a combater, de uma forma ou de outra, os vários tipos de atividades ilegais da região. A CEEAC está receptiva a colaborar com os Estados deste Golfo no sentido de estabelecer uma estratégia de segurança marítima e de apoiar a melhoria das suas Marinhas. A CEEAC está também disposta a auxiliar na organização de alguns exercícios conjuntos, de forma a poderem fazer face a esta nova realidade nas suas costas. Por outro lado, a CEDEAO também tem-se mostrado interessada em colaborar, contudo a sua ajuda é vista com algumas reservas pelos Estados vizinhos da Nigéria. Uma boa colaboração entre a CEEAC e a CEDEAO poderia, no futuro,

Uma boa colaboração entre as comunidades da África Central e Ocidental poderia, no futuro, vir a permitir ações de patrulha marítima conjuntas, assim como o direito de perseguição para além das fronteiras marítimas

vir a permitir ações de patrulha marítima conjuntas, assim como o direito de perseguição para além das fronteiras marítimas. A CGG é, de todas estas organizações, aquela cujo mandato lhe confere especial abertura para poder tratar especificamente das questões marítimas. Esta Comissão tem estado muito ativa. Da sua reunião em Luanda, em novembro do ano passado, resultou a assinatura de uma declaração para paz e segurança na região do Golfo da Guiné, na qual foi vertida a necessidade da existência de diálogos interestaduais e de uma cooperação regional.

Algumas das potências ocidentais com interesses na região têm-se mostrado disponíveis para apoiar estas iniciativas quer financeiramente quer com a troca de conhecimentos na área da segurança. Todas as políticas de cooperação adotadas estão ainda numa fase muito embrionária e, se não forem acompa-

nhas de perto por uma presença contínua no mar, não passarão de meras ações simbólicas.

A NIGÉRIA É O PAÍS DO GOLFO DA GUINÉ MAIS AFETADO PELA PIRATARIA MARÍTIMA

Esse país é, neste momento, o maior gigante econômico da África subsaariana, depois da África do Sul, e o mais populoso do continente africano, com 152 milhões de habitantes. Sua população é bastante jovem, com média de idade de 19 anos. A Nigéria tem desempenhado um papel vital na manutenção da segurança regional, de-

vido ao seu poder militar e ao emprego das suas forças na cooperação regional e global. É neste momento o maior produtor de petróleo da África e o 13º em nível mundial, sendo também o 29º maior produtor de gás natural do planeta.

A exploração de petróleo nesse país começou em meados da década de 50 do século passado, quando a Shell descobriu petróleo no Oloibiri, no delta do Rio Níger. Essa descoberta transformou, desde então, a Nigéria num dos maiores produtores de petróleo do mundo. Paradoxalmente, o ouro-negro que tem permitido a esse país

arrecadar largos milhões de dólares, tem sido também o principal responsável pela grande pobreza entre sua gente. O petróleo representa atualmente cerca de 80% da receita desse país; contudo, devido à corrupção existente e à precária gestão dos seus governantes, apenas uma

pequena minoria da população tem tirado partido deste dinheiro. Essa situação tem feito crescer as tensões sociais ao longo dos últimos anos, assim como tem contribuído para o aumento das atividades ilícitas. Entre elas está o roubo de petróleo dos oleodutos, a criação de um mercado paralelo quer de venda de combustível roubado quer de refinação clandestina e a pesca predatória, que traz graves consequências para os pescadores artesanais da região e para os estoques de peixe. O governo ruim, que tem dado origem a altas taxas de desemprego e a muita pobreza, associado a um conjunto de tensões étnicas – existem mais de 250

Paradoxalmente, o ouro-negro que tem permitido à Nigéria arrecadar largos milhões de dólares, tem sido também o principal responsável pela grande pobreza entre sua gente

grupos étnicos – e religiosas, que se fazem sentir há décadas, tem contribuído significativamente para a frequência e intensidade dos conflitos no país.

Só na região do delta do Rio Níger vivem cerca de 30 milhões de pessoas, das quais cerca de 30% estão desempregadas, a maioria jovens, o que, associado à grande proliferação de armas ilegais existente neste país, faz com que a opção pelo crime organizado seja uma realidade muito apetecível e de fácil recrutamento. Em agosto de 2009, com vistas a reduzir e melhor controlar a atividade dos grupos rebeldes,

o Governo concedeu-lhes uma anistia. Esta iniciativa fez com que cerca de 15 mil militantes depusessem as suas armas, munições e muitos outros materiais bélicos. Foram, assim, entregues¹⁰ cerca de 2.760 armas e 287.445 munições de diferentes calibres. Apesar destes números terem alguma

expressão, são muito diminutos se tivermos em conta que poderão existir entre 8 e 10 milhões de armas ilegais na região do Golfo da Guiné, admitindo-se que só em território nigeriano existam entre 5,6 e 7 milhões de armas em circulação.

A presença de tantos fatores de destabilização na Nigéria contribuiu de forma significativa para o crescimento da pirataria marítima nas suas águas, principalmente na região do delta do Rio Níger, que tem registrado, desde o início deste século, um considerável número de atos de pirataria. O ano de 2007, com 42 ilícitos desse gênero, foi o pior das últimas duas décadas.

10 Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:http://studies.aljazeera.net/en/reports/2012/06/2012612123210113333.htm&hl=pt-PT&rlz=1T4ADSA_pt-PTPT457PT458&prmd=ivns&strip=0>. Acesso em: 13 mar. 2013.

Entre 2009 e 2011, houve um decréscimo neste tipo de atividade devido ao processo de anistia então em curso. O aumento do número de ataques em 2012 pode em muito estar relacionado com a renúncia à anistia, em 2011, por parte de uma facção do Mend (Movement for the Emancipation of the Niger Delta), o maior e mais perigoso grupo rebelde a operar no país.

Entre 2003 e 2012, ocorreram 261 atos de pirataria marítima nas águas da Nigéria, dos quais 131 em navios fundeados, 102 em navios navegando e 28 em atracados.

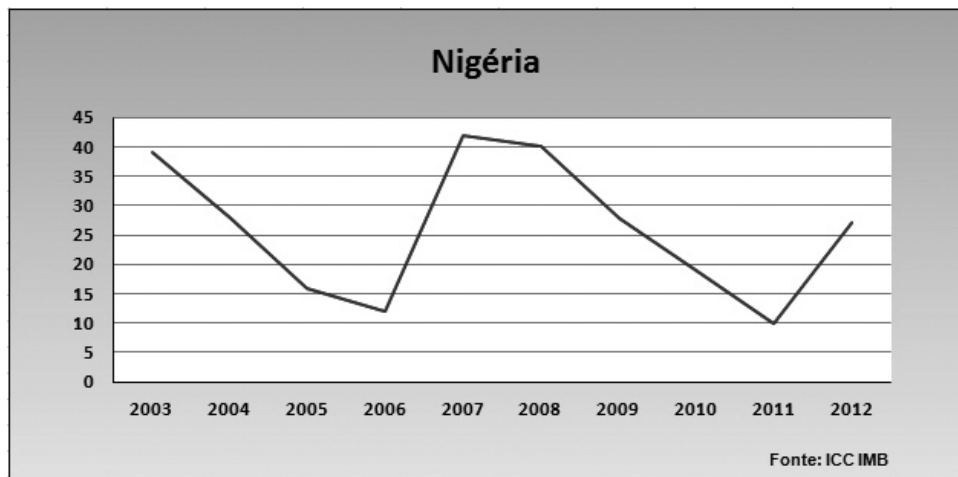
Os piratas nigerianos costumam atacar os navios onde quer que estejam, ou seja, junto à costa, nos rios, nos fundeadouros ou nos portos, e roubam essencialmente dinheiro, objetos de valor do navio e/ou dos tripulantes, telemóveis, carga, combustível, comida, roupa, chegando por vezes a sequestrar elementos da tripulação para depois obterem bons resgates. Apesar do quantitativo destes atos

ilícitos já ter alguma expressão, acredita-se que mais de 50% dos ataques não sejam reportados às autoridades competentes, pelo fato de os armadores não quererem mostrar as fragilidades de segurança dos seus navios, assim como para não ficarem sujeitos a aumentos dos prêmios de seguro ou mesmo para não sofrerem represálias em futuros deslocamentos para a região.

Os piratas nigerianos utilizam diversos *modus operandi*, que vão desde ataques de ocasião, perpetrados por um só elemento ou por pequenos grupos, em que empregam normalmente barcos de madeira, facas e bastões, e cuja tática consiste em roubar e fugir, a ataques mais

bem organizados que levam entre 30 e 40 minutos para se consumarem, efetuados por elementos já equipados com barcos rápidos, com armas de assalto e com Rocket Propelled Grenade (RPG). Os ataques costumam ser muito violentos e frequentemente acabam com mortos e

**Entre 2003 e 2012,
ocorreram 261 atos de
pirataria marítima nas
águas da Nigéria, dos quais
131 em navios fundeados,
102 em navios navegando e
28 em atracados**



Nigéria – Ataques ou tentativa destes na última década

feridos. Existem diversos grupos rebeldes operando nestas águas, os quais não se dedicam com exclusividade à pirataria marítima. Desses, o Mend é o que se tem mantido mais ativo. Começou por fazer os seus ataques junto a terra, na região do delta do Rio Níger; no entanto, tem estendido seu raio de ação. Existe mesmo um registro de um ataque seu, no dia 19 de julho de 2008, a uma plataforma holandesa da Shell, no campo petrolífero de Bonga, situado a 75 milhas de costa, que levou à interrupção momentânea da produção.

O aumento da criminalidade marítima tem obrigado o governo nigeriano a tomar diversas medidas para combater este surto. Salienta-se entre elas a substituição, em janeiro de 2012, da Operação *Restaurar a Esperança (Restore Hope)*, cujo objetivo principal era combater a militância do delta do Rio Níger, pela operação *Pulo Shield*. Esta última, além de contar com a participação de uma força conjunta, que integra militares da Marinha, do Exército, da Força Aérea e, ainda, elementos da Polícia, tem uma área de atuação mais vasta e um propósito diferente do da primeira. Destina-se a proteger as instalações de petróleo e de gás, a combater o vandalismo nos gasodutos, o roubo de petróleo e a pirataria marítima, assim como todas as outras formas de crime no mar dentro da sua área de responsabilidade.

Com o objetivo de aumentar a capacidade de resposta à pirataria ou a qualquer outro tipo de criminalidade marítima por parte das Marinhas do Golfo da Guiné, por meio da melhoria da interoperabilidade das comunicações e da partilha de informações, realizou-se, em fevereiro de 2013, o exercício anual *Obangame Express*. Este ano foi organizado pelos Camarões e juntou forças navais africanas, europeias e dos EUA, num total de 15 países: Nigéria, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, São Tomé e

Príncipe, Benim, Togo, Congo, Costa do Marfim, França, Espanha, Bélgica, Brasil, Holanda e EUA.

Nos últimos anos, os EUA têm estado muito atentos aos problemas desta região, tendo já gasto mais de US\$ 35 milhões com o treino do pessoal pertencente às Armadas dos países deste Golfo, em especial com os marinheiros da Nigéria. Têm também participado, com as suas forças navais, em exercícios conjuntos com as Marinhas da região.

A PIRATARIA ESTÁ SE EXPANDINDO PARA AS ÁGUAS DO BENIM E DO TOGO

A criminalidade marítima na região do Golfo da Guiné esteve muitos anos confinada às águas da Nigéria; contudo, ultimamente, tem-se alastrado até as águas dos países vizinhos, nomeadamente as do Togo e do Benim. Este último, situado entre a Nigéria e o Togo, e com uma costa de apenas 120 km, registrou 20 atos de pirataria em 2011, dos quais 19 ocorreram junto à cidade costeira de Cotonou, a maior deste país, o que representou 5% da totalidade dos atos registados em nível mundial. Existem fortes indícios de que os piratas que atuaram nas águas do Benim em 2011 possam não ter sido só de origem beninense, mas também nigeriana. Independentemente da sua nacionalidade, esses piratas sequestraram, ao longo do ano de 2011, um número considerável de tripulantes, mais precisamente 140, o que representou 17,5% do total de indivíduos sequestrados em todo o mundo. Já no que se refere ao ano de 2012, houve uma redução drástica do número de ilícitos de pirataria nas águas deste país, existindo apenas registro de dois atos, o que denota uma certa redução neste tipo de crimes. Para isso poderá ter contribuído o sistema de patrulhas marítimas conjuntas, criado

em outubro de 2011, entre a Nigéria e o Benim, designado por Operação *Prosperidade* (*Prosperity*). Esta cooperação bilateral foi a primeira do gênero na região, e espera-se que futuramente, na sequência desta, as Marinhas de Togo e de Gana também possam vir a se associar a estas patrulhas, tendo em vista o aumento da vigilância e da segurança nas suas costas.

No que se refere à pirataria nas águas do Togo, país com apenas 56 km de costa, localizado entre o Gana e o Benim, há registro de seis ocorrências durante o ano de 2011 e de 15 no ano de 2012, o que representou 5% do total mundial. Neste último ano, o porto e os fundeadouros da cidade de Lomé, a capital do país, foram os mais afetados com 14 ilícitos deste gênero. Foram também sequestrados quatro navios e 79 tripulantes no Togo durante o ano de 2012.

É NECESSÁRIO AGIR PARA FAZER FACE À PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Apesar do número de ataques já ter alguma expressão, a situação neste Golfo está ainda longe de poder ser considerada crítica, contudo torna-se necessário agir o quanto antes, para que esta não fique completamente descontrolada. Compete, sem dúvida, em primeira instância, aos governos da região a definição e implementação de medidas conducentes à redução das atividades ilícitas que vêm ocorrendo nas suas águas. Essas medidas, entre outras possíveis, passam pela aplicação de reformas no seu modo de governação, para que

as suas políticas sociais sejam de fato efetivas e permitam reduzir o desemprego e, conseqüentemente, a pobreza, dificultando, assim, o aliciamento e o recrutamento de jovens para a criminalidade. Torna-se também necessário que os países deste Golfo assumam, desde já, que a luta contra a pirataria marítima tem que ser uma prioridade dos seus Estados. Para tal, têm que desenvolver e implementar estratégias marítimas que permitam pelo menos, a curto prazo, minimizar a ação dos grupos criminosos que atuam no mar. Para combater esses grupos de malfeitores, estes países têm que

**Torna-se também
necessário que os países
deste Golfo assumam, desde
já, que a luta contra a
pirataria marítima tem que
ser uma prioridade dos seus
Estados**

edificar ou melhorar as suas forças navais e as suas autoridades portuárias, equipando-as com meios que permitam dissuadir e combater todo o tipo de atividade ilícita nas águas desta região.

De forma a ter a criminalidade marítima controlada, é indispensável a existência de um patrulhamento naval

diário, com o possível auxílio do componente aéreo, com aeronaves tripuladas ou não, à semelhança do que já vem sendo feito no Corno da África. Esta vigilância dificilmente será efetiva se não houver a presença permanente de meios navais da comunidade internacional.

Para repor a ordem, é também necessário começar a deter e julgar, à luz dos instrumentos jurídicos internacionais, todos os piratas que forem apanhados em flagrante, sendo de todo conveniente a existência de acordos interestaduais que venham a agilizar os processos.

Para dissuadir as atividades ilegais na região, é também indispensável que se assegure uma boa cooperação inter-regional

entre a CEEAC e a CEDEAO no âmbito da segurança marítima regional, quer por meio da definição de estratégias marítimas, quer na organização de patrulhas conjuntas, quer ainda na organização de exercícios navais conjuntos.

A MARINHA PORTUGUESA VOLTA PELA SEXTA VEZ AO CORNO DA ÁFRICA

O combate à pirataria marítima no Corno da África continua a ser uma preocupação da Marinha portuguesa. Esta sexta presença nesta região foi assegurada pela Fragata NRP *Álvares Cabral*, que largou dia 21 de

março último da Base Naval de Lisboa para participar da Operação *Atalanta*, da União Europeia. A cerimônia de transferência de comando realizou-se em 6 de abril, no Djibuti, tendo o comodoro português Novo Palma, que se encontrava embarcado neste navio, assumido o Comando da Força Naval da União Europeia – Eunavfor – por um período de quatro meses. A *Álvares Cabral* passou, desde então, a ser o capitânia desta força. Esta é a terceira participação da Marinha portuguesa na Operação *Atalanta*, tendo já participado também por três vezes em operações da Organização do Tratado do Atlântico Norte (Otan), nesta mesma região do globo.

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

REFERÊNCIAS

- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2011*. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2012].
- Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report 2012*. United Kingdom: ICC International Maritime Bureau [2013].
- International Maritime Bureau. Disponível em: <<http://www.icc-ccs.org>>. Acesso em: 10 mar. 2013.