



RESUMO DE SEGURANÇA EM ÁFRICA

UMA PUBLICAÇÃO DO CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

O Combate À Pirataria No Golfo Da Guiné

POR ADENIYI ADEJIMI OSINOWO

- ◆ Uma escalada da pirataria e outras ameaças transfronteiriças nas águas do Golfo da Guiné têm evidenciado o escasso nível de supervisão do domínio marítimo na região.
- ◆ A natureza altamente adaptável da criminalidade na esfera da navegação significa que este desafio não pode ser travado apenas por estados individuais e exige uma cooperação coesa no âmbito da segurança marítima a nível regional.
- ◆ Embora se venham registando alguns progressos, um compromisso político mais firme é necessário para uma boa gestão de projectos de cooperação no domínio da segurança marítima regional.

DESTAQUES

As 5.000 milhas náuticas (MN) de costa da vasta região do Golfo da Guiné oferecem condições aparentemente idílicas para a navegação. A região possui inúmeros portos naturais e é quase desprovida de pontos de estrangulamento ou condições meteorológicas extremas. Além disso, é rica em hidrocarbonetos, peixe e outros recursos. Estes atributos representam um imenso potencial para o comércio marítimo, a extracção de recursos, o transporte marítimo de mercadorias e o desenvolvimento económico. Com efeito, o tráfego de contentores nos portos da África Ocidental regista um aumento anual de 14 por cento desde 1995, o mais rápido crescimento de toda a região da África Subsaariana.¹

A região do Golfo da Guiné, que se estende de Cabo Verde a Angola (Figura 1), é o principal centro de tráfego e plataforma do rápido crescimento económico da região, o qual tem aumentado a uma média de 7 por cento desde 2012. O Golfo da Guiné também se transformou numa plataforma global de aprovisionamento de produtos energéticos pois transitam pelas suas águas importantes quantidades de todos os produtos petrolíferos consumidos na



Europa, América do Norte e Ásia.²

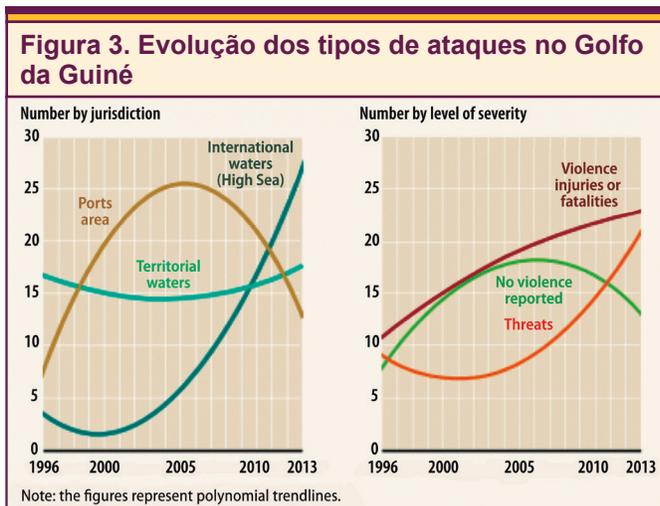
Este boom económico encontra-se no entanto ameaçado. Em 2012 o Golfo da Guiné superou o Golfo de Aden (de má fama devido à ocorrência de sequestros no alto mar) como a região do mundo que maior número de ataques de pirataria tem sofrido. Os assaltos cometidos também foram sendo cada vez mais violentos. Dada a escassez de meios de segurança marítima ao largo da costa ocidental africana, os narcotraficantes da América do Sul descobriram nesta

Quando um navio é assaltado por piratas o equipamento e a carga são geralmente roubados. Por vezes são sequestrados membros da tripulação para reclamar resgate. Os navios também são alvo de sequestro e conduzidos através das fronteiras marítimas para locais distantes onde a sua carga é transferida para outras embarcações. Os recentes ataques no Golfo de Guiné indicam uma preferência dos assaltantes por navios carregados de petróleo bruto e produtos petrolíferos. Sabe-se que assaltos deste tipo ocorreram ao longo dos eixos entre o Gana e Angola e entre a Nigéria e a Costa do Marfim. O navio *MT Kerala*, por exemplo, foi encontrado em águas próximas do porto de Tema, no Gana, a 28 de Janeiro de 2014, sem grande parte da carga de petróleo que transportava, a qual fora roubada oito dias antes perto de Luanda. Noutros casos, são atacados mesmo barcos de apoio às instalações *offshore*, por vezes com uma rapidez e precisão que levantam a suspeita de cumplicidade com tripulações *offshore* no roubo e na venda ilegal de petróleo.

“Os ataques de pirataria (e assaltos à mão armada no mar) no Golfo da Guiné representaram um quinto de todos os incidentes marítimos registados no mundo em 2013.”

A pirataria no Golfo da Guiné é cada vez mais caracterizada por assaltos violentos contra navios e a tomada de reféns — em 2013, 1871 marítimos foram vítimas de ataques e 279 foram feitos reféns (Figura 3).¹⁰

Também têm vindo a registar-se cada vez mais casos de forte resistência às patrulhas navais. Durante uma patrulha de rotina ao longo da fronteira dos Camarões, em Agosto de 2013, piratas a bordo de um navio de passageiros abriram fogo sobre uma embarcação da Marinha Nigeriana (MN). Na troca de tiros foram mortos seis piratas. Noutro incidente registado poucas semanas antes, os piratas tentaram abandonar o petroleiro *MT Notre* após este ser cercado por oito embarcações da MN. Doze dos 16 piratas a bordo foram mortos durante o tiroteio, que durou 30 minutos, e o barco utilizado na tentativa de fuga foi afundado. Em Abril de 2013, dois membros da tripulação do *SP Brussels* foram mortos por piratas que entraram no navio ao largo da costa da Nigéria. Apenas 18 meses antes, cinco tripulantes do mesmo navio tinham sido feitos reféns por piratas que o sequestraram quando se encontrava a 40 milhas ao largo da costa do Delta do Níger.



Fonte: GISIS, IMO, UNITAR/UNOSAT, 2014.

O roubo de petróleo resulta frequentemente de uma acção concertada entre bandos locais, cúmplices que trabalham na indústria do petróleo e agências de segurança, e redes de criminalidade organizada da Europa de Leste e da Ásia.¹¹ Embora a pirataria da região seja protagonizada em grande medida por cidadãos nigerianos, outros africanos, europeus de leste e filipinos têm sido detidos nas águas do Golfo por roubo de petróleo bruto, operações de *bunkering* ilegal e assaltos a navios. Em Março de 2014 dois britânicos, funcionários de uma empresa de segurança marítima com sede no Reino Unido, foram presos juntamente com 12 nigerianos, quando tentavam descarregar crude de um navio sequestrado para roubo de petróleo.¹²

CONSTRUÇÃO DE UMA ESTRATÉGIA COLECTIVA DE SEGURANÇA MARÍTIMA

Os ataques a navios no Golfo da Guiné acabaram por revelar a vulnerabilidade do espaço marítimo da região, o que tem vindo a precipitar a adopção de diversas medidas de resposta. Em 2010 as melhorias verificadas na cooperação operacional entre a MN e a NIMASA resultaram numa redução substancial dos ataques perpetrados nas imediações do porto de Lagos. Ao abrigo desta colaboração, embarcações de tripulação conjunta efectuam patrulhas policiais e de combate à pirataria, com o auxílio de dispositivos de vigilância electrónica, em particular nas águas territoriais e zonas de aproximação a portos.

Infelizmente, as melhorias alcançadas na Nigéria conduziram a um aumento dos assaltos ao largo da costa do vizinho Benim. Após anunciar que não registara qualquer ataque em 2009, e apenas um em 2010, o Benim sofreu um surto de mais de 20 incidentes em 2011.¹³ Este episódio teve

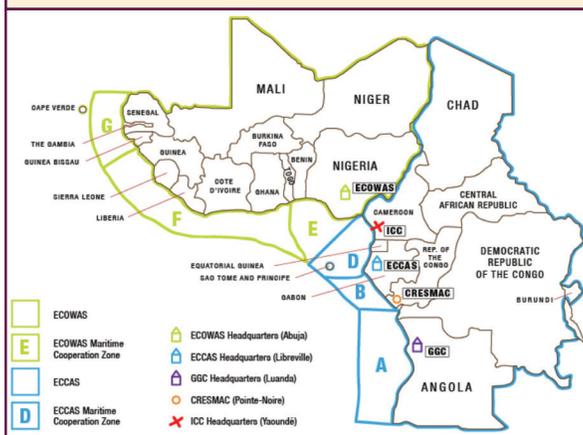
por consequência uma redução de mais de 15 por cento da tonelagem no porto de Cotonou, que resultou na perda de 81 milhões dólares (USD) em receitas aduaneiras.¹⁴ O facto obrigou o Presidente do Benim, Boni Yayi, a solicitar assistência à Nigéria, e em Setembro de 2011 embarcações MN-NIMASA iniciaram patrulhas marítimas conjuntas com as forças de segurança do Benim. Em redor do porto de Cotonou, o número de ataques a navios, efectivamente ocorridos e tentados, caiu de 20 em 2011 para 2 em 2012, e finalmente para zero em 2013, permitindo a retomada das actividades de transporte marítimo.

Mas em mais um sinal da porosidade da ameaça, o reforço do patrulhamento à volta de Cotonou provocou, em 2012, um aumento considerável dos assaltos a transportes marítimos e tomadas de reféns ao largo das vizinhas costas do Togo (15 ataques e 79 reféns) e novamente na Nigéria (27 ataques, e 61 reféns). Mais de 80 por cento das ocorrências registadas na Nigéria tiveram lugar em águas ao largo do delta do Níger, onde era menor a colaboração entre a MN e a NIMASA. É de notar que entre 2012 e 2014, em toda a África Ocidental, Togo e Nigéria são os dois países em que ocorreram mais de 70 por cento dos assaltos e tomadas de reféns.

Em Maio de 2013 duas empresas privadas de segurança marítima colaboraram com a MN na criação da Área de Ancoragem Segura-AAS (Secure Anchorage Area SAA), que faculta serviços de segurança aos navios numa área determinada ao largo do porto de Lagos. A AAS oferece protecção armada aos navios que pretendam ancorar ou realizar operações navio-navio em offshore. Em 2014 a NIMASA inaugurou, em colaboração com a MN e a Força Aérea da Nigéria, um Centro de Vigilância por Satélite CVS (SSC). O CVS monitoriza todas as embarcações em águas nigerianas e consegue identificar o número de cada navio atribuído pela Organização Marítima Internacional (OMI). Esta iniciativa complementa o conjunto de sensores instalados ao longo da costa da Nigéria, no âmbito do programa de Capacitação do Conhecimento Marítimo Regional (RMAC), apoiado pelos Estados Unidos e o Reino Unido. Vários outros parceiros regionais e internacionais também aprovaram resoluções e programas de apoio, incluindo a União Africana, Nações Unidas, União Europeia, OMI e G8.

Entretanto, com base nas lições retiradas do Golfo de Aden, a indústria naval criou o Centro de Partilha de Informações do Comércio Marítimo do Golfo da Guiné (MTISC-GOG). Destinado a tornar-se um ponto focal dedicado à comunicação de ocorrências, partilha de informações e divulgação das mais recentes orientações de

Figura 4. Zonas Multinacionais de Coordenação Marítima na África Ocidental e Central



Fonte: International Crisis Group (2014)¹⁵

segurança marítima, o MTISC-GOG foi testado em 2013 e 2014 durante o exercício marítimo regional Obangame Expresso. O MTISC-GOG está sediado na Universidade Marítima Regional de Acra, no Gana, e presta informações de segurança às embarcações participantes ao longo das 24 horas do dia. Também pode fornecer informações aos centros operacionais marítimos nacionais da região e à Interpol.

Em resposta à crescente ameaça marítima, a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) desenvolveu uma Estratégia Integrada para a Segurança Marítima (EISM), em 2008, que preconizava um enquadramento regional comum para regulamentar as actividades marítimas ao largo da África Central. Em 2009 activou o Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC) em Pointe-Noire, na República do Congo. Ao abrigo da Estratégia Integrada para a Segurança Marítima, o CRESMAC é responsável por comandar três centros de coordenação multinacional (CCM), um para cada zona marítima da África Central: zonas A, B e D (Figura 4). O principal valor desta iniciativa reside na partilha de informações e no estabelecimento dos protocolos de autorização necessários para perseguir navios suspeitos através das fronteiras marítimas.

O centro de coordenação multinacional (CCM) da Zona D, em funcionamento desde 2009, coordena os esforços de combate à pirataria realizados pelas marinhas dos Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe. A colaboração resultou numa redução da criminalidade marítima e da tomada de reféns, bem como em mais de 17 intimações judiciais por pesca ilegal, que produziram muitas pesadas apenas nos Camarões.¹⁶

Está em curso um esforço continuado para concluir uma Estratégia Marítima Integrada (EMI) da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), tendo como modelo os esforços da CEEAC, incluindo a criação de um centro regional de coordenação para a segurança marítima na África Ocidental e três zonas (E, F, e G) supervisionadas por centros multinacionais de coordenação marítima (CMCM). A sua zona piloto é a Zona E da CEDEAO (águas ao largo do Benim, Nigéria e Togo).

A realidade de uma ameaça em constante evolução inspirou a Declaração de Yaoundé, de Junho de 2013, nos termos da qual os Chefes de Governo da CEDEAO e da CEEAC acordaram estabelecer um Centro de Coordenação Inter-Regional Marítimo (CCIM) em Yaoundé, nos Camarões. Para reforçar o esforço colectivo de partilha de informações, bem como da acção judicial, do julgamento de culpados e de apoio às vítimas, foi adoptado um “Código de Conduta relativo à prevenção e repressão de actos de pirataria e ataques à mão armada contra navios bem como de actividades marítimas ilegais na África Ocidental e Central”; no entanto, tem sido lenta a aplicação deste Código de Conduta, que não é não vinculativo. O atraso da plena entrada em funções do CCIM, em particular, chama a atenção para a necessidade de maior vontade política.

DESAFIOS PERSISTENTES

A grande capacidade de adaptação evidenciada pelas redes de pirataria no Golfo da Guiné espelha o que aconteceu no Golfo de Aden, em que os resultados positivos do esforço internacional de combate à pirataria na costa da Somália provocaram crescentes ameaças noutros locais do Mar Arábico e Oceano Índico. Desta forma, apesar de as medidas aplicadas por um único Estado renderem benefícios no curto prazo, têm-se mostrado insuficientes para conter os estratagemas de resposta e novas situações que vão sendo adoptados pelas redes de pirataria. Do mesmo modo, não basta uma estratégia centrada apenas nos riscos do tráfego marítimo, uma vez que os piratas se adaptam constantemente às novas medidas das autoridades navais, de modo a contorná-las. Também precisam de ser abordadas questões mais de fundo, designadamente a questão de como gerir o espaço marítimo para travar a acção dos piratas, bem como conhecer melhor as suas estruturas de apoio em terra.

Factores continentais. O homem vive na terra e não no mar. Apesar de o Golfo da Guiné constituir um terreno ideal de navegação e pesca, a facilidade com que os ladrões conseguem desaparecer ao longo do litoral após um assalto vem recordar outro aspecto, menos favorável, da região, ou

seja a insuficiência de vigilância, de recolha de informações e de policiamento comum nas áreas costeiras. A instabilidade política e as carências socioeconómicas em terra, e em particular o crescente número de jovens desempregados, são factores que alimentam a pirataria na região. No Delta do Níger, por exemplo, o programa de amnistia do governo para condenados, de 2009, levou a uma redução imediata dos ataques contra transportes marítimos de mercadorias. O ressurgimento dos assaltos em 2013 tem sido atribuído, em parte, à dificuldade de criar oportunidades de emprego incentivadoras para o número crescente de jovens na área.¹⁷

Os governos serão igualmente obrigados a desenvolver medidas mais eficazes de aplicação da lei contra as redes de pirataria em terra. Os mercados ilícitos, por exemplo, onde os produtos roubados (principalmente o petróleo) são vendidos para todo o mundo, continuam a funcionar em grande medida sem impedimentos.

“apesar de as medidas aplicadas por um único Estado renderem benefícios no curto prazo, têm-se mostrado insuficientes para conter os estratagemas de resposta e novas situações que vão sendo adoptados pelas redes de pirataria”

Capacidade. O bom funcionamento de compromissos políticos, interministeriais e entre estados para combater a pirataria e os crimes com ela relacionados nas águas do Golfo da Guiné depende da instauração de uma forte capacidade de vigilância e de novos meios de resposta à ameaça bem como de uma efectiva aplicação da lei.

- **Vigilância.** Benim, Gana, Libéria, Nigéria e Senegal têm reforçado os seus meios de vigilância costeira com a ajuda de países parceiros, como os Estados Unidos e a União Europeia. No entanto, a impossibilidade de detectar embarcações sem ligação à vigilância automática independente (AIS) situadas além do alcance do radar (30 a 40 milhas náuticas) continua a ser um obstáculo para muitos Estados da região. Da mesma forma, o insuficiente acesso à banda larga a preço acessível, e a falta de capacidade local de manutenção, para assegurar as comunicações e apoiar o patrulhamento, ainda representam um problema para muitos Estados.¹⁸
- **Resposta.** As marinhas e as guardas costeiras da África Central e Ocidental têm uma capacidade limitada de patrulhamento (Tabela 1). Mesmo que

fossem mobilizadas todas as plataformas existentes, não haveria navios suficientes para o patrulhamento sustentado de uma embarcação por cada 250 milhas náuticas de costa. A diversidade de fornecedores de equipamentos levanta problemas suplementares de interoperabilidade e sustentabilidade dos navios da frota, a maioria dos quais tem mais de 25 anos. No entanto, é fundamental manter em funcionamento estas embarcações. No início de 2014 o governo nigeriano anunciou uma queda de 60 por cento no roubo de petróleo bruto (de 100.000 para cerca de 40.000 barris por dia) devido, entre outros factores, ao destacamento de barcos patrulha recentemente adquiridos para o controlo dos eixos de acesso estratégicos nas águas do Delta do Níger.¹⁹ Outras aquisições foram importantes, como, por exemplo, as velozes embarcações Inshore Patrol Craft e Seaward Defence Boats (SDB), incluindo antigos *cutter* da Guarda Costeira dos Estados Unidos. A sustentação deste modesto sucesso requer um reforço significativo das patrulhas existentes, ou seja mais Navios-Patrulha Offshore (NPO) e barcos de patrulha costeira.

- *Aplicação da lei.* A frustração perante a falta de julgamento e condenação dos piratas e outros envolvidos na criminalidade marítima é constante em muitos Estados da África Central e Ocidental. É uma consequência nalguns casos da ausência da legislação interna necessária para a condenação judicial da pirataria e, noutros casos, da excessiva leveza dos processos judiciais e sanções aplicadas. Em muitos Estados, a marinha, guarda costeira e agências de segurança marítima não dispõem de poderes de acusação formal e dependem da polícia e de outras agências para este elemento essencial do ciclo de aplicação da lei. No turbulento Delta do Níger, por exemplo, muitos suspeitos de roubo de petróleo e pirataria vão a julgamento vários meses após a detenção, devido ao número insuficiente de oficiais de justiça. Entretanto, as dificuldades que se colocam à conservação de provas e as restrições que pesam sobre os períodos de detenção redundam muitas vezes a favor dos suspeitos, que são frequentemente postos em liberdade pouco após a detenção.

Privatização de meios de combate à pirataria. O aumento de ataques a navios no Golfo da Guiné tem dado origem a várias iniciativas no sector privado. Na Nigéria, as

Tabela 1. Perfil da Plataforma das Marinhas e Guardas Costeiras da África Ocidental

Pais	Litoral (mn)	Fragata	Corveta	Navios-Patrulha de Grande Porte	Navios-Patrulha de Pequeno Porte (IPC/SDB)	Embarcações de Desembarque	Aeronaves de Patrulha Marítima	Aquisição de Embarcações de Grande Porte em 15 anos	Aquisição de Navios-Patrulha de Pequeno Porte em 10 anos	Fontes de Aquisição
Benim	65			7					7	China, França
Cabo Verde	530			2	3		1	2	4	China, Alemanha, EUA
Costa do Marfim	281				3					França
Gâmbia	43				10					EUA, Reino Unido
Gana	292			8	9		1	6	4	Estados Unidos, Alemanha
Guiné	173				4				3	EUA
Guiné-Bissau	189				2					Portugal
Libéria	360				2				2	EUA
Nigéria	459	2		10	15		4	7	25	França, Alemanha, EUA, Itália, Reino Unido, Singapura, China, Israel, Nigéria, Países Baixos
Senegal	286			3	8	3	1		9	França, Espanha
Serra Leoa					4				4	China, EUA
Togo	30				4				2	França, EUA

Fonte: IHS Jane's, 2013.²⁰

companhias petrolíferas empregam contratantes privados do sector militar e de segurança (Private military and Security Contractor-PMSC) para defender a navegação ao largo do delta do Níger. O aumento exponencial do número de PMSC nos últimos anos demonstra a rentabilidade destas empresas. Além disso, o emprego de PMSC pela NIMASA e o governo do Togo para defesa dos portos sublinha as oportunidades de crescimento das PMSC na região.

Os lucros auferidos pelas PMSC, no entanto, levantam questões importantes em torno dos conceitos de soberania, justiça e governação. O que acontece a estas empresas comerciais quando a ameaça da pirataria diminui? Irão elas dedicar suficiente atenção às redes terrestres e às causas da pirataria, ou seja perseguir os produtos roubados e os lucros da criminalidade? Um cenário no qual as PMSC possuem

mais barcos patrulha do que as próprias marinhas ou guardas costeiras levanta questões sobre o papel e as responsabilidades das forças nacionais de segurança. A OMI, os organismos regionais e os governos nacionais devem concertar-se para analisar estas questões a fim de prevenir o surgimento de inevitáveis conflitos de interesses e teorias da conspiração.

O CAMINHO A SEGUIR

O combate à pirataria e aos ataques armados contra o transporte marítimo no Golfo da Guiné exige medidas mais eficazes ao longo de todo o ciclo da criminalidade, desde a situação em terra até às vulnerabilidades da navegação *offshore*, incluindo os mercados de recepção dos produtos saqueados. Contrariar a maré de assaltos requer igualmente um esforço transversal mais firme, incorporando medidas preventivas e dissuasoras da criminalidade e a colaboração entre intervenientes nacionais e regionais.

Gestão do espaço marítimo. O reforço da segurança depende mais de uma gestão estratégica do espaço marítimo do que das frotas e embarcações-patrulha. Os Estados da África Central e Ocidental devem definir mais claramente os corredores de navegação e locais de ancoragem para proteger os navios mercantes que circulam dentro das suas águas territoriais e Zonas Económicas Exclusivas, as quais se estendem até uma distância de 200 milhas náuticas da costa de cada país. Isto seria semelhante ao “Corredor de Tráfego Internacionalmente Recomendado”, o qual tem funcionado bem no Golfo de Aden e foi reproduzido pela MTISCGOG como “Área de Notificação Voluntária” no Golfo da Guiné. Tais acordos exigem uma articulação entre região e país que a proposta Maritime Inter-Regional Coordination Center (MICC) poderia facilitar. A exemplo da Área de Ancoragem Segura estabelecida no porto de Lagos, deveriam ser reproduzidos modelos semelhantes nas imediações de todos os portos da região, incluindo os procedimentos existentes de aplicação da lei e de imposição de sanções a infractores. Tais procedimentos reforçam a segurança dos navios, além de simplificar as tarefas de patrulhamento e vigilância exercidas pelas autoridades marítimas. Estima-se que uma supervisão eficaz do domínio marítimo nesta área possa ser conseguida e mantida a um custo razoável.²¹

Para melhorar a gestão do espaço marítimo regional, é necessário acelerar a entrada em funcionamento do Centro de Coordenação Inter-Regional Marítimo (MICC) e dos mecanismos da zona piloto E. Ficará deste modo facilitada a partilha de informações entre agências de aplicação da lei, membros do sector do comércio marítimo e parceiros internacionais. Com efeito, o estabelecimento de centros

nacionais de operações marítimas (Maritime Operation Center MOC) poderia facilitar a cooperação interministerial entre marinhas, autoridades de controlo portuário e autoridades do estado de bandeira.

“O reforço da segurança depende mais de uma gestão estratégica do espaço marítimo do que das frotas e embarcações-patrulha.”

Harmonização da aplicação da lei. O escasso número de julgamentos por actos de pirataria salienta a necessidade de uma maior harmonização legislativa na região, como afirma o Memorando de Entendimento celebrado entre a CEEAC, CEDEAO e Comissão do Golfo da Guiné. Cada país deve levar a cabo uma profunda revisão do seu enquadramento jurídico para poder julgar adequadamente os responsáveis por actos de pirataria. Acelerar os processos de extradição e harmonizar as penas para os crimes contra a navegação em todas as jurisdições impediria os culpados de auferir de um tratamento mais condescendente além fronteiras. Os membros do sistema judicial devem ser formados em coordenação com as agências marítimas de aplicação da lei, a fim de agilizar e harmonizar os métodos de recolha e conservação de provas, o que por sua vez facilita processos judiciais mais eficientes e justos. A criação de tribunais dedicados ao julgamento de casos de pirataria e roubo no mar contribuiria para encurtar prazos.

Cooperação entre marinhas. A autorização, por parte do Comité de Chefes de Estado-Maior (Chiefs of Defense Staff-CCDS) da CEDEAO de um fórum permanente dos comandantes das marinhas da Zona E proporcionaria a sinergia tão necessária para a coordenação entre as marinhas da região. Este tipo de protocolo deve ser adoptado noutras zonas ao abrigo da CEDEAO. O Departamento de Assuntos Políticos, Paz e Segurança da CEDEAO tem a responsabilidade, neste domínio, de incentivar o lançamento dos mecanismos de coordenação zonal em todos os Estados membros, incluindo acordos e processos penais comuns de crimes transfronteiriços e extraterritoriais. A consumação e implementação da Estratégia Marítima Integrada da CEDEAO merece, por isso, uma atenção urgente e o empenhamento de todos os intervenientes, nomeadamente das comunidades costeiras afectadas.

Meios necessários. Para monitorizar e defender as águas do Golfo da Guiné é necessário um mecanismo de dissuasão por etapas, caracterizado pelo patrulhamento aéreo das águas, a vigilância operada por navio (OPV e SDB) e a existência de meios de monitorização em terra e por satélite.

Cada navio deve teoricamente dispor de uma capacidade de patrulhamento e cobertura de radar de 100 milhas náuticas. Por cada navio no mar, deve existir um de reserva, em modo de espera, e um terceiro em manutenção de rotina. Com base neste pressuposto e na dimensão da costa da África Ocidental, de aproximadamente 3.000 milhas náuticas, o conjunto mínimo de OPV necessário para uma dissuasão e resposta eficazes é de 90 embarcações. Considerando as 32 embarcações equivalentes a OPV presentemente em operação (fragatas, corvetas, e grandes navios-patrolha, segundo a classificação da Tabela 1), o défice de 58 OPV deve ser tido em conta pelos governos, enquanto parâmetro de referência, nos futuros esforços de dotação de meios. Nas águas relativamente calmas e abertas da região seriam suficientes OPV até 1.000 toneladas e equipados de armamento ligeiro. As embarcações SDB (Seaward Defense Boats) assegurariam uma presença na aproximação a todos os portos da região, igualmente na condição de estarem disponíveis dois SDB suplementares por cada barco destacado. Os Estados com litoral extenso ou hotspots de pirataria deveriam adquirir aeronaves de patrulha marítima de asa fixa e rotativa. Estas recomendações, embora ambiciosas, constituem um guia de planeamento para governos, marinhas, parceiros estrangeiros e investidores.

Perfil das redes de pirataria. Destruir a cadeia cíclica de ataques contra o transporte marítimo de forma viável em termos económicos requer dos intervenientes regionais a partilha de informações e a capacidade de definir concretamente os perfis da criminalidade marítima. A monitorização dos navios em circulação, bem como das suas tripulações e titulares, é essencial para a definição do perfil de cada navio e para a identificação de indivíduos suspeitos. A actividade nas comunidades costeiras também deve ser acompanhada. Importa ainda elaborar, partilhar e manter actualizada uma lista de navios e indivíduos suspeitos, a manter sob observação.

IC “O reforço da segurança depende mais de uma gestão estratégica do espaço marítimo do que das frotas e embarcações-patrolha”

Uma campanha internacional destinada a fechar o acesso ao mercado, e centros financeiros, dos produtos petrolíferos roubados e dos lucros que geram elevaria os riscos da actividade criminosa no Golfo da Guiné.²² Os Estados da África Central e Ocidental e os seus parceiros internacionais devem concertar-se para conseguir identificar e punir as redes de branqueamento dos capitais provenientes da pirataria e criminalidade associada. O julgamento de armadores e redes de cúmplices que se sabe beneficiarem do roubo de petróleo e outros actos criminosos seria extremamente útil, mas continua a constituir uma falha grave na colaboração

entre a UE, a Ásia e os Estados africanos.

Envolvimento de parceiros. Nas águas internacionais em redor do Golfo da Guiné é necessária maior colaboração entre os governos africanos e os seus parceiros internacionais. As operações Atalanta, Ocean Shield and Combined Task Force 150/151 no Golfo de Aden e no Oceano Índico constituem um modelo que pode ser adaptado. Seria também importante os EUA, bem como os parceiros europeus e asiáticos, fortalecerem a capacidade naval e de guarda costeira na região através de uma colaboração eficaz com a MICC, MMCC / CMC e MOC.

Desenvolvimento económico em terra. A situação no Delta do Níger e a pobreza generalizada da região salientam a necessidade comum de desenvolver infraestruturas, criar emprego para os jovens e instaurar medidas de protecção ambiental costeira. Considerando que foi nas águas ao largo do Delta do Níger que ocorreu mais de metade dos ataques de pirataria registados nos últimos anos, melhorar as oportunidades económicas das comunidades costeiras locais é um imperativo. Da mesma forma, tendo em conta as consequências socioeconómicas da pesca ilegal, da poluição e da degradação ambiental, os governos e as autoridades locais de toda a região devem privilegiar medidas relacionadas com o mar que afectam directamente os residentes do litoral, ou seja fazer cumprir as leis que regem o transporte de mercadorias efectuado entre estados por empresas estrangeiras, bem como garantir a aplicação da legislação ambiental à construção naval, indústria de pesca e outros sectores de produção que ainda padecem de deficiências significativas. Tais progressos reduziriam as condições que empurram os jovens para a actividade criminosa e contribuiriam para unir em torno de objectivos comuns as comunidades, o Estado e o sector privado no sentido de uma economia marítima segura e sustentável. A Lei da Indústria Petrolífera da Nigéria, que inclui medidas em prol da exploração responsável e promove a participação da comunidade local e de comunidades de acolhimento através do desenvolvimento económico, social e de criação de infraestruturas, também pode gerar mais iniciativas de carácter económico nas áreas costeiras. As empresas petrolíferas multinacionais teriam vantagem em repensar as suas estratégias actuais de desenvolvimento comunitário.

CONCLUSÃO

Os países do Golfo da Guiné dependem cada vez mais do mar para o seu desenvolvimento económico e o aumento da criminalidade violenta no sector do transporte marítimo internacional assume contornos transnacionais. A situação

da região exige uma resposta multilateral. Iniciativas de rastreo imediato, como o CCIM, a zona EMMCC, e outros modelos operacionais em curso na região constituem no curto prazo uma solução económica e de impacto rápido no reforço da segurança. Embora reconhecendo a necessidade de PMSC enquanto solução de recurso, é necessário que armadores, governos e organismos regionais permaneçam atentos ao risco de uma comercialização excessiva da segurança marítima. Ao mesmo tempo que combatem e eliminam as causas da pirataria, os governos devem partilhar cada vez mais os recursos e o objectivo de um domínio marítimo seguro. No entanto, nenhuma destas recomendações terá consistência e continuidade até a discussão da segurança marítima no Golfo da Guiné passar do nível das operações para o nível político, em são tomadas as decisões financeiras. Até existir determinação política em cada país da África Central e Ocidental em defender as águas da região, o Golfo da Guiné continuará a ser um espaço de segurança sob ameaça.

NOTES

- ¹ “Beyond the Bottlenecks: Ports in Sub-Saharan Africa,” Ocean Shipping Consultants, Ltd. for the Africa Infrastructure Country Diagnostic project (Junho de 2008), 1.
- ² Adjoa Anyimadu, *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*, Africa 2013/02 (London: Chatham House, Julho de 2013).
- ³ “EU Strategy on the Gulf of Guinea,” comunicado à imprensa do Conselho da União Europeia, 17 de Março de 2014.
- ⁴ Maíra Martini, “Illegal, Unreported and Unregulated Fishing and Corruption,” U4 Expert Answer No. 392 (Berlin: Transparência Internacional, Setembro de 2013).
- ⁵ “How the lack of security in the Gulf of Guinea affects the UK’s economy,” UK Chamber of Shipping, Julho de 2014.
- ⁶ Jens Vestergaard Madsen, Conor Seyle, Kellie Brandt, Ben Purser, Heather Randall e Kellie Roy, *The State of Maritime Piracy 2013* (Colorado: Oceans Beyond Piracy, 2014), 55. *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea* (7 a 24 de Novembro de 2011) (UN doc. S/2012/45, Janeiro de 2012), 11.

⁷ Loïc Moudouma, Lead Maritime Security Expert, ECCAS, and Commander in the Navy of Gabon (debate de panelistas na mesa redonda da Universidade de Defesa Nacional, “Africa’s Security and the United States: Converging Interests and Expanding Partnership,” Fort McNair, Washington, DC, 29 de Julho de 2014).

⁸ UNOSAT *Global Report on Maritime Piracy: a geospatial analysis 1995-2013* (New York: UNITAR, 2014), 32.

⁹ A Convenção de 1982 das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) define a pirataria como um ataque a um navio “fora da jurisdição de qualquer Estado”, ou para além de 12 milhas náuticas da costa. A Organização Marítima Internacional (OMI) define o assalto à mão armada como um ataque a um navio no espaço de 12 milhas náuticas dentro da jurisdição do Estado. Para simplificar, as referências a pirataria neste trabalho compreendem todos os ataques a navios.

¹⁰ Madsen et al., 68.

¹¹ Tim Cocks, “Balkans, Singapore Top Buyers of Stolen Nigerian Oil – Expert,” Reuters, 22 de Outubro de 2012. Christina Katsouris e Aaron Sayne, *Nigeria’s Criminal Crude: International Options to Combat the Export of Stolen Oil*, Chatham House Report (London: Royal Institute of International Affairs, Setembro de 2013), 33-36.

¹² Samuel Oiyadonga, “JTF Arrests 2 Britons, 12 Nigerians for Illegal Bunkering,” *Vanguard*, 29 de Março de 2014.

¹³ *Report of the United Nations*, 3.

¹⁴ *Ibid*, 5.

¹⁵ Thierry Vircoulon “Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?,” International Crisis Group’s In Pursuit of Peace Blog, 4 de Setembro de 2014.

¹⁶ Sylvestre Fonkoua Mbah, “The Multinational Center of Coordination, Zone D” (apresentação na conferência OPV Africa, Lagos, Nigéria, 26 a 29 de Agosto de 2013).

¹⁷ “MEND’s resurgence, amnesty, future of Niger Delta,” *Vanguard*, 22 de November de 2010. Consultar também, Bryan Abell, “Return to Chaos: The 2013 Resurgence of Nigerian Piracy and 2014 Forecast,” Captain Blog, 14 de Janeiro de 2014.

¹⁸ “Augustus Vogel, “Investing in Science and Technology to Meet Africa’s Maritime Security Challenges,” *Africa Security Brief*, No. 10 (Washington, DC: National Defense University Press, Fevereiro de 2011).

¹⁹ Anayo Ezugwu, “New Initiatives to Curb Crude Oil Theft,” *Real News*, 27 de Janeiro de 2014.

²⁰ *IHS Jane’s Fighting Ships 2013-2014*, ed. Comodoro Stephen Saunders RN (London: Jane’s Information Group, Julho de 2013), 1021.

²¹ Comodoro Adeniyi Adejimi Osinowo, “Africa Partnership Station Helps All Sides,” *Proceedings* 137/7/1,301 (MD: U.S. Naval Institute, Julho de 2011), 60.

²² Katsouris e Sayne, ix

CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

Diretor:
Kate Almqvist-Knopf
National Defense University
300 Fifth Avenue, Building 21
Fort McNair
Washington, DC 20319-5066
Téléphone: + 1 202 685-7300
Site Internet: www.africacenter.org

RESUMOS DE SEGURANÇA DE ÁFRICA

Diretor de Pesquisa:
Joseph Siegle, Ph.D.
Téléphone: + 1 202 685-6808
Courriel: Sieglej@ndu.edu

O Centro de Estudos Estratégicos de África apoia o desenvolvimento de políticas estratégicas dos EUA que visam a África, oferecendo programas académicos de alta qualidade e relevantes, fomentando a consciencialização e o diálogo sobre as prioridades estratégicas dos EUA e assuntos relacionados com segurança em África, criando redes de líderes militares e civis africanos, americanos, europeus e internacionais, assistindo as autoridades dos EUA na formulação de políticas eficazes para África e articulando as perspectivas africanas a autoridades dos EUA.



O Resumo de Segurança de África apresenta pesquisa e análise de especialistas do CEEA e eruditos, com o objectivo de avançar a compreensão das questões de segurança Africanas. As opiniões, conclusões e recomendações expressas ou implícitas são dos contribuintes e não refletem necessariamente a opinião do Departamento de Defesa dos Estados Unidos ou qualquer outro órgão do Governo Federal. Para mais informações sobre o CEEA, visite o Web site <http://www.africacenter.org>.

AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES

<http://www.africacenter.org>

ISSN 2164-4292 (imprimir)

ISSN 2164-4039 (versão eletrônica)