



OPINIÃO

Boa vontade e celeridade



PEDRO REBELO DE SOUSA
Presidente da Assembleia Geral da EISAP

Recentemente, um navio de um armador que prefiro manter no anonimato foi atacado por piratas ao largo da costa africana. O ataque resultou no rapto de seis tripulantes, que ainda hoje continuam em paradeiro incerto, com a vida nas mãos de criminosos, que pouco ou nada têm a perder.

O armador em causa tem vários navios registados no Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) e que, por isso, integram a frota da marinha mercante Portuguesa.

Situações como esta repetem-se com uma frequência quase diária, na costa africana, na Ásia e agora também na América do Sul. Os dados de um relatório da Oceans Beyond Piracy (OBP), programa da ONG One Earth Future, são reveladores.

Em 2016, só na costa leste de África, 545 tripulantes/marítimos foram sujeitos a ataques. Na costa oeste, o cenário foi ainda mais dramático, com 1.991 marítimos atacados, dos quais 96 foram feitos reféns. Se considera estes dados preocupantes, assustar-se-á com aqueles que foram apurados no continente asiático, no mesmo período: 2.283 tripulantes foram vítimas de ataques de piratas. Desses, 67 foram feitos reféns e seis foram assassinados. Em 2017, 136 navios foram atacados, 166 tripulantes foram feitos reféns e três foram assassinados.

É fundamental dar aos armadores a possibilidade de salvaguardar os seus, os seus navios e os bens que transportam

Perante os dados que sistematicamente têm sido apresentados, a esmagadora maioria dos estados da União Europeia (UE), em consonância com as recomendações da International Maritime Organization (IMO), agência especializada da ONU, já regulou a utilização de guardas armados, devidamente credenciados, em navios que navegam em áreas com elevado risco de pirataria, para dissuadir ataques e, assim, proteger tripulações e navios. A inexistência desta regulamentação relativamente a navios que arvoram a bandeira Portuguesa, torna-os um alvo para este tipo de ataques, quando cruzam aquelas áreas. Em boa hora, o Governo Português anunciou a intenção de seguir o exemplo dos seus parceiros da UE e legislar sobre esta matéria. O processo é complexo, envolvendo diversos ministérios – Mar, Defesa, Administração Interna –, mas exige rapidez.

O Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) tem crescido de forma sustentada, sendo já o terceiro da UE, quer em termos de tonelagem de arqueação bruta, quer naquilo que concerne ao número de navios registados. Esse crescimento tem efeitos muito positivos, nomeadamente na angariação de receita e no aumento da relevância de Portugal nos fóruns marítimos internacionais, nomeadamente na International Maritime Organization (IMO).

É também uma oportunidade para que jovens portugueses qualificados encontrem finalmente emprego no mar – assim o queiram as instituições de ensino nacionais –, e uma porta de entrada para que alguns armadores mudem as suas operações para Portugal, criando emprego *on shore*.

Mas é igualmente um desafio. É fundamental dar aos armadores a possibilidade de salvaguardar os seus tripulantes – alguns são portugueses e espera-se que num futuro muito próximo, existam mais cidadãos nacionais no mar –, os seus navios e os bens que transportam e, dessa forma, captar também mais armadores para Portugal.

Cada dia que passa é mais um em que os navios da marinha mercante Portuguesa correm riscos. Os armadores louvam a intenção e a boa vontade do Governo. Mas pedem também celeridade. ●