



Universidades Lusíada

Alexandre, António Gonçalves

Os desafios securitários nos espaços marítimos do Corno de África e do Golfo da Guiné no século XXI

<http://hdl.handle.net/11067/7507>

<https://doi.org/10.34628/K52X-M208>

Metadados

Data de Publicação

2024

Resumo

No início da década de 1990 havia a perceção generalizada que o sistema internacional pós-Guerra Fria iria ser mais descentralizado e regionalizado, tendo passado a coexistir duas visões sobre a segurança: a nova, defendida pelos que eram favoráveis ao seu alargamento; e a tradicionalista, militar e centrada no Estado. Os primeiros anos do século XXI mostraram, de facto, que o quadro tradicional de segurança político-militar dominado por atores estatais deu paulatinamente lugar a concepções mult...

In the early 1990s there was a widespread perception that the post-Cold War international system would be more decentralized and regionalized, and two views on security coexisted: the new one, advocated by those in favor of its enlargement; and the traditionalist, military, state-centered one. The first years of the 21st century have indeed shown that the traditional political-military security framework dominated by state actors has gradually given way to multisectoral conceptions of security,...

Editor

Universidade Lusíada Editora

Palavras Chave

Pirataria - Golfo da Guiné, Terrorismo marítimo - Golfo da Guiné, Segurança internacional - Golfo da Guiné, Pirataria - Corno de África, Terrorismo marítimo - Corno de África, Segurança internacional - Corno de África

Tipo

article

Revisão de Pares

yes

Coleções

ULL-FCHS] LPIS, n. 27-28 (2024)

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-11-13T12:20:09Z com informação proveniente do Repositório

**“OS DESAFIOS SECURITÁRIOS NOS ESPAÇOS
MARÍTIMOS DO CORNO DE ÁFRICA E DO GOLFO
DA GUINÉ NO SÉCULO XXI”**

**“SECURITY CHALLENGES IN THE MARITIME SPA-
CES OF THE HORN OF AFRICA AND THE GULF OF
GUINEA IN THE 21ST CENTURY”**

António Gonçalves Alexandre

Doutorado em Relações Internacionais pela FCSH/NOVA

Investigador integrado no IPRI/NOVA

Investigador associado no CIDIUM (Instituto Universitário Militar)

amgalexandre527@hotmail.com

ORCID: 0000-0002-2697-1951

DOI: <https://doi.org/10.34628/K52X-M208>

Data de submissão / Submission date: 25.01.2024

Data de aprovação / Acceptance date: 19.03.2024

Resumo: No início da década de 1990 havia a percepção generalizada que o sistema internacional pós-Guerra Fria iria ser mais descentralizado e regionalizado, tendo passado a coexistir duas visões sobre a segurança: a nova, defendida pelos que eram favoráveis ao seu alargamento; e a tradicionalista, militar e centrada no Estado.

Os primeiros anos do século XXI mostraram, de facto, que o quadro tradicional de segurança político-militar dominado por atores estatais deu paulatinamente lugar a conceções multissetoriais de segurança, incluindo uma variedade de atores e um conjunto de dinâmicas que diferiam de uma região para outra.

Foi esta abertura que levou ao aparecimento do termo segurança marítima que é entendida por Basil Germond como um conceito – que se refere à proteção do domínio marítimo – ou como um conjunto de políticas, regulamentações, medidas e operações destinadas à sua proteção.

Este artigo analisa a mais relevante ameaça à segurança marítima em dois espaços africanos – o Corno de África e o Golfo da Guiné – ao longo do século XXI: a pirataria marítima. As conclusões mostram que essas regiões foram afetadas de forma diferente por aquele fenómeno, sendo que atualmente no Corno de África está controlado mas no Golfo da Guiné mantém-se como uma das principais ameaças à segurança marítima regional.

Palavras-chave: Segurança marítima; pirataria marítima; Corno de África; Golfo da Guiné.

Abstract: In the early 1990s there was a widespread perception that the post-Cold War international system would be more decentralized and regionalized, and two views on security coexisted: the new one, advocated by those in favor of its enlargement; and the traditionalist, military, state-centered one.

The first years of the 21st century have indeed shown that the traditional political-military security framework dominated by state actors has gradually given way to multisectoral conceptions of security, including a variety of actors and a set of dynamics that differ from one region to another.

It was this openness that led to the emergence of the term maritime security, which is understood by Basil Germond as a concept – which refers to the protection of the maritime domain – or as a set of policies, regulations, measures and operations aimed at its protection.

This article analyses the most relevant threat to maritime security in two African regions – the Horn of Africa and the Gulf of Guinea – throughout the 21st century: maritime piracy. The findings show that those regions have been affected differently by this phenomenon. In the Horn of Africa it is currently under control, but in the Gulf of Guinea it remains one of the main threats to regional maritime security.

Keywords: Maritime security; piracy; Horn of Africa; Gulf of Guinea.

Introdução

No final da década de 1970, Kenneth Waltz afirmou a teoria da balança de poderes como um desenvolvimento adicional da teoria sistémica da política internacional e defendeu que na anarquia vigente a segurança era o fim mais elevado dos Estados. O poder deveria ser um meio e não um fim em si mesmo, sendo expectável que se juntassem em coligações para melhor poderem alcançar a segurança que deveriam perseguir. Nesse sentido, a primeira preocupação dos Estados não era maximizar o poder mas antes manter as suas prioridades no sistema internacional (Waltz, 1979, p. 126). Na conceptualização da segurança, era, portanto, a segurança do Estado que verdadeiramente interessava.

Todavia, o final da Guerra Fria levou ao colapso da agenda de segurança vigente, muito centrada no setor político-militar e que tinha sido dominante durante mais de 40 anos. Referiu, a este propósito, Barry Buzan, que segurança como conceito exigia um objeto de referência, pois sem uma resposta concreta à pergunta “a segurança de quê?”, a ideia não fazia sentido. E responder simplesmente “o Estado” não resolvia, no seu entender, o problema. Não apenas porque o Estado era um objeto coletivo amorfo, multifacetado, ao qual a segurança podia ser aplicada de diferentes formas, mas também porque existiam vários Estados e a segurança de um não podia ser discutida sem referência aos outros. A busca por um objeto de referência de segurança tornou-se, pois, mais exigente à medida que se percebia que a segurança podia ter muitos (e diversificados) objetos de referência, além dos Estados (Buzan, 1983, p. 13).

Por outro lado, com o declínio dos desafios militares e ideológicos impostos pela então União Soviética – a que se seguiu a sua própria implosão –, a confrontação ideológica passou a fazer parte do acervo histórico. As outrora imponentes forças nucleares deixaram

de ter o que deter e as forças convencionais o que conter. Este desenvolvimento positivo, teve, porém, em sentido contrário, a perda do interesse comum em manter as economias capitalistas unidas, apesar da sua tradicional rivalidade, fazendo emergir a imagem de uma “desordem mundial” que passou a dominar as percepções futuras e que criou as condições para que a questão da segurança viesse a ser amplamente debatida (Buzan, 1997, p. 8).

Nestas circunstâncias, a literatura teórica aumentou consideravelmente e os estudos de segurança tornaram-se objeto de análise por três escolas diferentes: os tradicionalistas, que mantiveram o foco nas questões militares; os que eram favoráveis a uma abertura da gama de questões que deviam figurar na agenda de segurança; e os proponentes dos estudos críticos de segurança que pretendiam cultivar uma atitude mais questionável em relação ao quadro de referência que servia de base para a conceptualização da segurança (Buzan, 1997, p. 5). A abordagem seguida por Buzan, Wæver e Wilde era favorável a uma nova visão sobre os estudos de segurança, personificada pela corrente que defendia o alargamento do conceito e baseou-se no trabalho desenvolvido por aqueles que há uma década procuravam questionar a primazia do elemento militar e do Estado na conceptualização da segurança (Buzan, Wæver, & Wilde, 1998, p. 1).

Este estudo segue o construto teórico proposto por Buzan, Wæver e Wilde, ao analisar a evolução da ameaça mais premente à segurança em dois espaços marítimos do continente africano – o Corno de África (CdA) e o Golfo da Guiné (GdG) –, à luz de um conceito que emergiu nas relações internacionais (RI) no pós-Guerra Fria – uma era turbulenta, no entender de Ken Booth –, precisamente com a abertura da agenda de segurança então ocorrida: a segurança marítima (que será abordada no capítulo seguinte).

Em todo o caso, a segurança marítima diz respeito a actividades humanas (ilegais e disruptivas) realizadas no domínio marítimo – por conseguinte, em espaços geograficamente delimitados – e ao modo como podem combatidas (Germond, 2015, p. 138). O foco desta investigação centra-se naquela que tem sido a mais relevante

ameaça à segurança dos espaços marítimos do continente africano objeto do presente estudo, ao longo do século XXI: a pirataria marítima.

Em relação ao CdA, a pirataria assumiu-se como uma ameaça muito significativa à segurança dos tripulantes dos navios mercantes sequestrados pelos grupos de piratas somalis, que eram mantidos em cativeiro em condições muito difíceis meses a fio. Paralelamente, os ataques sucessivos de diversos grupos a navios fretados pelo Programa de Ajuda Alimentar das Nações Unidas – *World Food Programme* (WFP) – pôs em causa a segurança de muitos milhares de somalis que, em terra, estavam absolutamente dependentes da ajuda alimentar de emergência disponibilizada. A resposta da comunidade internacional foi eficaz, na medida em que desde 2015 que praticamente deixou de haver atividade de pirataria na região (Alexandre, 2022a, p. 77).

Por outro lado, a pirataria e o assalto armado no mar contra navios ganharam algum significado no GdG entre 2011 e 2013, embora globalmente ainda fossem relativamente pouco expressivos. A partir de 2015, no entanto, aquela região saiu da posição subalterna em que se encontrava, sobretudo em relação Sudeste asiático, e entre 2018 e 2020 assumiu mesmo a condição de *hotspot* com mais incidentes de pirataria / assalto armado no mar contra navios reportados em todo o mundo. Os três Estados do GdG com maior número de incidentes registados no período de 2016 a 2020 foram a Nigéria (com 187), o Gana (com 26) e o Benim (com 20) (IMB, 2021).

No que à metodologia diz respeito, e em linha com o veiculado por Lúcio Santos e Joaquim Lima (2019), optou-se por seguir um quadro epistemológico interpretativista, um raciocínio do tipo indutivo e uma estratégia de investigação qualitativa. O desenho de pesquisa utilizado foi o comparativo. Usou-se como método preferencial de coleta de dados bibliografia de RI, estudos de segurança e relatórios sobre a evolução da pirataria no continente africano.

Em termos de delimitação nas tradicionais dimensões tempo, espaço e conteúdo, o artigo centra-se, respetivamente, no século XXI, nas regiões do CdA e GdG e na evolução da segurança naqueles espaços marítimos, tendo em consideração a ameaça à seguran-

ça humana e à segurança marítima mais proeminente: a pirataria marítima.

Nestas circunstâncias, definimos a seguinte pergunta de partida: de que forma tem evoluído a pirataria marítima nos espaços do CdA e do GdG ao longo do presente século?

Argumentamos que a evolução da ameaça de pirataria à segurança marítima na região do CdA tem evoluído muito favoravelmente nos últimos anos deste século – sobretudo a partir de 2015 –, fruto das medidas implementadas pela comunidade internacional a partir do final de 2008. Relativamente à ameaça de pirataria no GdG, importa ter presente que depois de ter aumentado de modo consistente até 2020 – e se ter tornado mesmo no principal *hotspot* mundial entre 2018 e 2020 – regrediu em 2021 e 2022. No entanto, a tendência registada nos primeiros três trimestres de 2023 mostra uma inversão clara, tendo o número de incidentes vindo a aumentar de forma substantiva. Nestas circunstâncias, se essa evolução se mantiver, a segurança das pessoas que utilizam o mar de forma lícita no GdG pode vir a ficar seriamente comprometida e com isso também a segurança marítima de toda a região, pelo que novas (e mais robustas) medidas de mitigação do fenómeno serão necessárias, envolvendo Estados e organizações da região, com o apoio de *stakeholders* internacionais.

1. Segurança marítima

Cunhado na década de 1990, o conceito de segurança marítima foi pouco desenvolvido no edifício conceptual das RI nos anos subsequentes. Referiu Basil Germond (2015, p. 137) que só depois de 2002 o número de referências académicas aumentou linearmente, sobretudo devido a três fatores específicos: o impacto dos ataques de 11 de setembro de 2001, nos EUA (que conduziu ao lançamento de operações de combate ao terrorismo, de grande envergadura, no mar); a ocorrência de atos terroristas de enorme visibilidade contra navios (em particular o ataque ao contratorpedeiro *USS Cole*, em 2001, no porto iemenita de Áden); e a ascensão da pirataria no início

do século XXI. Todavia, foi sobretudo a pirataria que teve origem na Somália que mais influenciou os debates académicos que se seguiram, tendo amiúde sido abordadas as diferentes dimensões do fenómeno (entre outras, a jurídica, a económica, a militar, a cultural ou a energética) (Germond, 2015, p. 137).

Mas foi o relatório do secretário-geral das Nações Unidas, de 10 de março de 2008, sobre os oceanos e o direito do mar, apresentado na 63^a sessão da assembleia geral, que deu particular ênfase ao conceito de segurança marítima. Os oceanos eram (como ainda hoje são) de importância vital para o transporte marítimo, para a subsistência de quem deles dependia, para a alimentação de muitas populações ribeirinhas e para a obtenção de recursos e de outros bens e serviços. Assim, a preservação e o reforço da proteção e da segurança nos espaços marítimos tornou-se uma preocupação primordial. Uma vez que todos os Estados partilham os benefícios de oceanos mais seguros e protegidos, repartem também a responsabilidade de resolver os principais problemas que se colocam, devendo enfrentar, em conjunto, as principais ameaças e desafios à proteção e segurança marítimas (UNSG, 2008, p. 14).

Refere o relatório em causa não existir, porém, uma definição universalmente aceite do termo segurança marítima, podendo ter significados diferentes, em função do contexto em que é utilizado. Avançou, ainda, dois tipos de conceções distintas. Na mais restrita, a segurança marítima envolvia a proteção contra ameaças diretas à integridade territorial de um Estado, como, por exemplo, o ataque a um navio militar. Mas a maioria das definições incluía, de igual modo, a segurança contra crimes cometidos no mar, como a pirataria, os assaltos armados contra navios e atos terroristas. No entanto, os interesses dos Estados (particularmente os costeiros) podiam ainda ser colocados em causa pela ocorrência de danos intencionais e ilícitos causados ao meio marinho – incluindo as descargas ilegais de poluentes provenientes de navios – e pelo esgotamento de recursos naturais – como os decorrentes da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (UNSG, 2008, p. 15).

O relatório reconhece, outrossim, que a comunidade internacional compreendeu que aquelas ameaças exigiam uma nova visão

da segurança coletiva no século XXI, já que não conheciam fronteiras nacionais, estavam interligadas e deviam ser abordadas a todos os níveis. Tais ameaças iam, todavia, muito além do uso da força e estendiam-se à pobreza, às doenças infecciosas e à degradação ambiental, aos conflitos internos, à disseminação e possível utilização de armas biológicas, químicas ou nucleares, ao terrorismo e ao crime organizado transnacional. Uma vez que as ameaças em causa estavam interligadas, o facto de não se combater (e controlar) uma delas podia exacerbar o risco de uma outra crescer. Muitas ameaças à segurança coletiva podiam, por conseguinte, comprometer também a segurança humana (UNSG, 2008, pp. 15-16).

O relatório aborda, por fim, as questões relativas à *maritime safety* (diferenciando-as da *maritime security*, que referimos nos parágrafos anteriores). Pese embora ambos os termos tenham a mesma tradução para português – segurança marítima – o conceito *maritime safety* tem como principal objetivo garantir a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção e preservação do meio marinho. A indústria marítima desempenha um papel preponderante neste domínio. Para que um navio mercante possa ser considerado seguro para navegar, existem diversas condições que têm que ser garantidas, designadamente: a sua construção atingir os padrões de segurança recomendados; ser inspecionado regularmente; estar devidamente equipado (por exemplo, com cartas hidrográficas e publicações náuticas apropriadas); ter uma tripulação adequada em número e estar bem treinada; a carga transportada estar corretamente acondicionada; e existir a bordo um sistema de comunicações eficaz. Os esforços para melhorar a *maritime safety* são particularmente relevantes dada a sua importância para o comércio mundial, o desenvolvimento económico e a redução da pobreza. Uma navegação segura e eficiente depende também de rotas protegidas e livres de criminalidade. Os Estados costeiros desempenham um papel importante neste domínio. Em caso de acidente ou incidente no mar, por exemplo, é fundamental a existência de um regime eficaz de busca e salvamento marítimo para garantir a segurança da vida humana no mar. O controlo da poluição resultante de tais acidentes ou incidentes marítimos depende, outros-

sim, de capacidades eficientes de resposta a emergências e de uma cooperação efetiva entre Estados (UNSG, 2008, p. 44).

Também teóricos como Lutz Feldt, Peter Roell e Ralph Thiele (2013) abordaram aos conceitos *maritime security* e *maritime safety*. Referiram, em concreto, que *maritime security* consistia na “combinação de medidas preventivas e respostas para proteção do domínio marítimo contra ameaças e atos ilegais intencionais”, enquanto a *maritime safety* dizia respeito à “combinação de medidas preventivas e respostas destinadas a proteger o domínio marítimo e limitar o efeito de perigo accidental ou natural, dano ao meio ambiente, riscos ou perda” (Feldt, Roell, & Thiele, 2013, p. 2). A diferença consistia, segundo estes autores, no facto de existir, ou não, intenção na prática dos aludidos atos ilegais. E era isso que diferenciava as ameaças (atos intencionais) dos riscos (atos accidentais) no domínio marítimo. Este artigo centra-se apenas na *maritime security*.

Christian Bueger optou antes por edificar uma matriz – centrada no termo segurança marítima – na qual definiu quatro dimensões (ambiente marinho, desenvolvimento económico, segurança nacional e segurança humana) e quatro conceitos (segurança marinha, *seapower*, economia azul e resiliência), bem como inúmeros riscos e ameaças no domínio marítimo, e afirmou que a segurança marítima relacionava aqueles quatro conceitos entre si (Bueger, 2015, p. 161).

2. Origem e evolução do fenómeno da pirataria marítima

O desenvolvimento da compreensão contemporânea do conceito de pirataria marítima atravessa o Mediterrâneo da Grécia e Roma antigas, o Báltico e o Atlântico Norte, a Europa moderna e medieval – o Ocidente latino e o Oriente ortodoxo –, o mundo islâmico, as águas litorais da Ásia-Pacífico e a “idade de ouro” da pirataria nas Caraíbas (Kraska, 2011, p. 10).

De facto, a pirataria marítima é um fenómeno milenar que teve origem no Mar Mediterrâneo, ainda no segundo milénio a.C., e foi evoluindo sobretudo desde o período arcaico da história grega (entre 800 e 500 a.C.), altura em que o conceito verdadeiramente emer-

giu e se consolidou (Souza, 1999). A pirataria na antiguidade era amiúde utilizada como método de guerra para que determinadas potências se pudessem apoderar de bens de luxo, mercadorias valiosas e escravos de potências rivais. A riqueza ilícita era frequentemente trocada por produtos acabados em comunidades do interior. A pirataria era, por conseguinte, simultaneamente, um instrumento de guerra e de política estatal, mas também um ato criminoso cometido por grupos não estatais que pilhavam para proveito próprio. A pirataria surgia então como uma forma de crime ou como uma estratégia de guerra, levando ao surgimento de diversas definições, sendo que, na prática, qualquer forma de violência ou depredação cometida no mar era considerada pirataria marítima (Kraska, 2011, p. 10).

Já a pirataria chinesa mais antiga foi registada durante a dinastia Han (206 a.C. até 220 d.C.). Desde essa época, o fenómeno no Sudeste asiático tem variado, sobretudo em função do volume do comércio marítimo e da força dos impérios e das dinastias no poder (OBP, 2018).

No início do século I a.C., Roma emergiu como o grande poder incontestado do Ocidente e empenhou-se em pacificar o Mediterrâneo – uma região marítima essencialmente sem governo até então, que havia criado um espaço propício ao desenvolvimento da pirataria. A necessidade de impor um clima de segurança no Mediterrâneo Oriental e a procura de glória foram o mote para o desenvolvimento de campanhas periódicas contra a pirataria naquele espaço marítimo (Kraska, 2011, p. 12).

Com o declínio do império romano, porém, os piratas norte africanos, conhecidos por piratas da Barbária, passaram a atacar navios mercantes e povoações costeiras mal defendidas, de forma indiferenciada, buscando apenas o saque que daí obtinham. A partir do século XII, porém, a atividade destes piratas ganhou outros contornos, já que passou a integrar-se no contexto da guerra entre muçulmanos e cristãos, com o início dos assaltos aos navios que transportam os cruzados para a Palestina e de ataques às povoações costeiras que lhes davam apoio. Esta alteração legitimou a sua atividade perante as autoridades do

Norte de África e os piratas passaram a ser considerados corsários (Aventar, 2012).

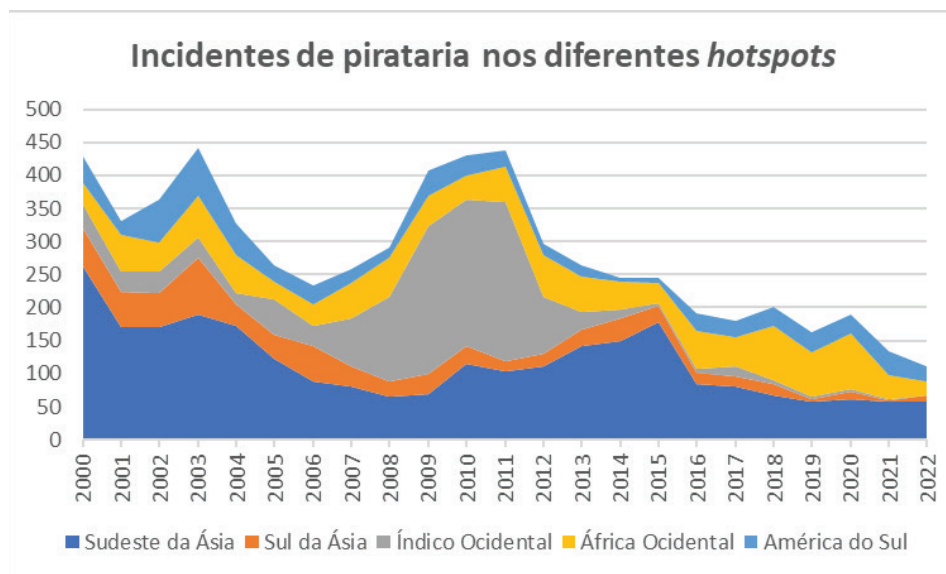
Nos séculos seguintes o fenómeno estendeu-se do Mar Mediterrâneo e dos mares da China a outros espaços marítimos e teve diferentes protagonistas, desde os vikings, no Atlântico Norte, passando pelos piratas do Mar Negro, no final do primeiro milénio, até aos piratas das Caraíbas, nos séculos XVII e XVIII.

Com o advento das poderosas marinhas inglesa e norte-americana, a pirataria diminuiu ao longo do século XIX. Importa ter em conta que os navios a vapor entraram em serviço na década de 1830. Em meados do século XIX as forças navais tinham completamente convertido a propulsão dos seus meios de energia eólica para carvão, o que veio acrescentar mais barreiras tecnológicas entre os navios militares e as embarcações piratas. Em simultâneo, os navios militares adquiriram maior poder de fogo, tornaram-se mais resistentes no mar e passaram a alcançar velocidades francamente superiores (Kraska, 2011, p. 31). Importa ter ainda presente que a Declaração de Paris, de 16 de abril de 1856, no final da Guerra da Crimeia (1853-1856), veio proclamar a abolição formal da guerra de corso (International Committee of the Red Cross, 2023). A figura do corsário desapareceu e a pirataria caiu definitivamente em desuso.

Porém, o fenómeno ressurgiu no final do século XX – sobretudo a partir de 1991 – quando inúmeros espaços marítimos – entre os quais as águas da Indonésia, da Somália, da Índia, do Sri Lanka, do Bangladesh, de Myanmar, da Nigéria, das Filipinas, do Brasil, da Colômbia e da Venezuela – foram identificados como áreas de risco elevado de ataques de grupos de piratas (Konstam, 2010).

Mas foi ao longo do século XXI que se assistiu a uma escalada verdadeiramente sem precedentes de atos de pirataria e de assalto armado no mar contra navios em diferentes áreas geográficas, sobretudo no Oceano Índico, na Costa Ocidental de África (sendo que a quase totalidade dos eventos reportados nesta região teve lugar no GdG), no Sul e no Sudeste da Ásia, nas Caraíbas e na Costa da América do Sul, conforme mostra a figura 1.

Figura 1 – Evolução dos incidentes de pirataria e assalto armado no mar no século XXI



Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2006), (IMB, 2009), (IMB, 2014), (IMB, 2019), (IMB, 2023a)

3. Definição contemporânea de pirataria

A Conferência de Haia para a Codificação do Direito Internacional, realizada em 1930 sob os auspícios da Sociedade das Nações, foi pioneira na tentativa de aprovação de uma convenção internacional sobre o domínio marítimo. No entanto, esta conferência ficou aquém do que seria expectável e limitou-se a discutir apenas aspetos relacionados com as águas territoriais dos Estados costeiros, sem quaisquer resultados substantivos que levassem à adoção de uma convenção. Apesar de não ter, de facto, chegado a acordo sobre a extensão do mar territorial, esta conferência logrou apresentar, porém, no seu relatório, 13 projectos de artigos que estabeleceram, de alguma forma, um princípio de acordo sobre muitos aspetos desta matéria, que viriam a constituir-se a base de trabalhos futuros (UN, 2008).

Ainda no âmbito das Nações Unidas, a Comissão de Direito Internacional indicou, desde o início dos seus trabalhos, em 1949, o regime do alto mar e do mar territorial entre os temas suscetíveis de codificação. Foi designado um relator especial, que apresentou relatórios sobre vários aspetos do direito do mar. No relatório final apresentado à assembleia geral, em 1956, todas as disposições foram ordenadas num único corpo de projectos de artigos, abrangendo a totalidade do direito do mar. Este relatório final constituiu a base principal dos trabalhos da Conferência de Genebra de 1958 (UN, 2008).

Em abril de 1958, em Genebra, viria a realizar-se, de facto, a primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, da qual resultaram quatro convenções e um protocolo adicional: sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua, sobre o Alto Mar, sobre a Pesca e a Conservação dos Recursos Vivos no Alto Mar, sobre a Plataforma Continental e o Protocolo (facultativo) sobre a Resolução Obrigatória de Litígios (UN, 2008).

A Convenção para o Alto Mar definia-o como sendo o espaço marítimo que incorporava todas as partes não incluídas no mar territorial e nas águas interiores dos Estados costeiros. A pirataria foi nesta Convenção de 1958 (UN, 2005) referida pela primeira vez, tendo sido definida, no art.º 15º, nos seguintes termos:

Piracy consists of any of the following acts:

- (1) Any illegal acts of violence, detention or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:
 - (a) On the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;
 - (b) Against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State;
 - (2) Any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft;
 - (3) Any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph 1 or subparagraph 2 of this article.
- (p. 5).

A pirataria só podia ter lugar, por conseguinte, no alto mar, fora da jurisdição de qualquer Estado e contra pessoas ou bens. Esta convenção definiu igualmente, no seu artigo 14^o, o dever de cooperação de todos os Estados na sua repressão.

A Convenção do Alto Mar foi a primeira convenção internacional a definir a pirataria e a incorporar a jurisdição universal sobre a pirataria, tendo sido quase integralmente transportada para a terceira Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), adotada em Montego Bay, na Jamaica, em 1982. Esta convenção entrou em vigor em 16 de novembro de 1994 e nela a pirataria manteve a definição que adotou na Convenção de Genebra de 1958 (Treves, 2008). Relativamente à pirataria, o artigo 101^o da CNUDM recupera integralmente o texto vertido no artigo 15^o da Convenção de 1958.

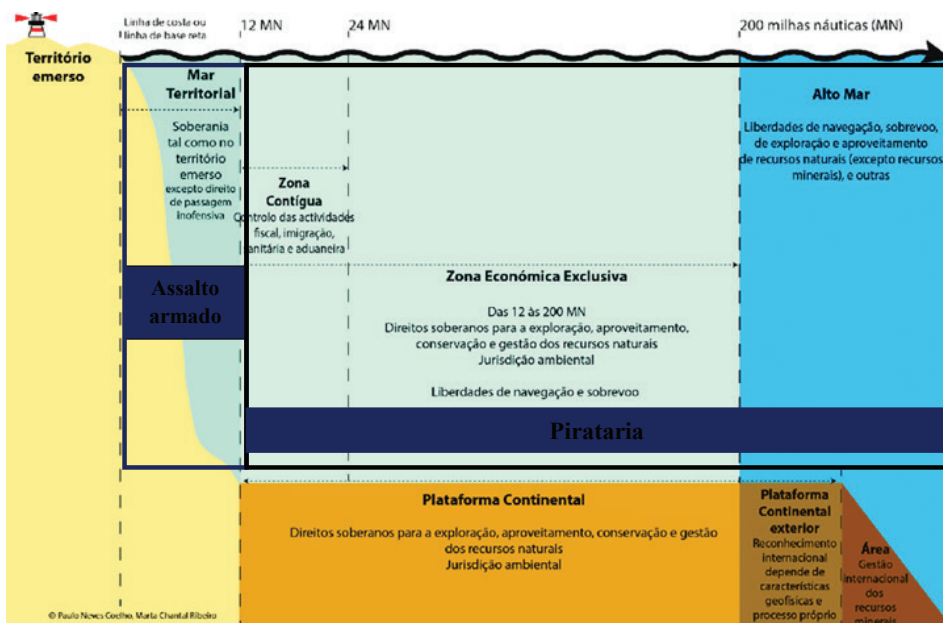
Houve, porém, necessidade de diferenciar os ataques que ocorriam no alto mar dos ataques que tinham lugar no mar territorial dos Estados costeiros. A Organização Marítima Internacional interveio para cobrir este aparente vazio legislativo, tendo emitido a resolução A.1025(26) (IMO, 2009) na qual classificou o assalto armado no mar nos seguintes termos:

Armed robbery against ships means any of the following acts:

1. any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea;
2. any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above. (p. 4).

Podemos então afirmar que a diferença entre pirataria e assalto armado no mar contra navios reside no local onde a ação é exercida: a pirataria ocorre no alto mar – sendo que de acordo com o art.^o 58^o da CNUDM é extensível à zona económica exclusiva – e o assalto armado é realizado em águas de soberania de um Estado costeiro. A Figura 2 mostra os espaços marítimos em causa, onde ocorrem aqueles fenómenos.

Figura 2 – Zonas marítimas onde ocorrem pirataria e assalto armado no mar contra navios



Fonte: Adaptado a partir de (DGRM, 2017)

4. Evolução da pirataria marítima ao longo do século XXI

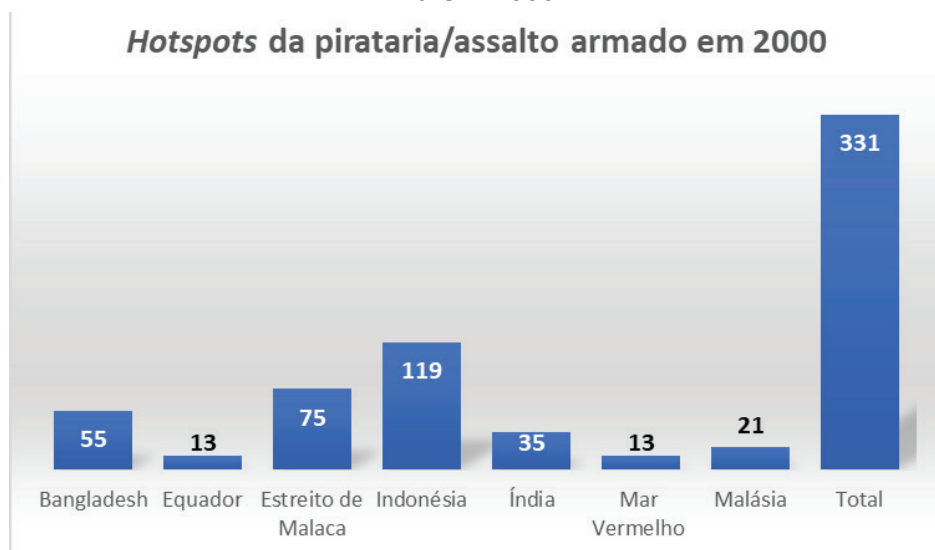
Importa começar por referir que a pirataria se constitui como ameaça significativa à liberdade de navegação nos espaços marítimos onde existe. E a liberdade de navegação é essencial para a salvaguarda das necessidades das nações, das empresas e das pessoas nos diferentes continentes, devido aos elevados volumes de energia, de cereais, de produtos químicos, de produtos manufaturados, de metais e minerais que são regularmente transportados por mar¹, e que podem resultar na interrupção das cadeias de fornecimento daqueles produtos. Mas a atuação dos piratas constitui, outrossim, uma ameaça direta à vida e ao bem-estar dos indivíduos pertencentes às tripulações dos navios civis que são alvo de ataques. Além do

¹ Estima-se que cerca de 90% do comércio seja feito por via marítima (NATO, 2011).

risco de morte ou de ferimentos, muitos dos marítimos que são submetidos a ataques dos grupos de piratas veem-se privados da sua liberdade – já que são mantidos em cativeiro durante prolongados períodos de tempo – e sofrem usualmente traumas físicos e mentais consideráveis (Alexandre, 2022b).

O ano 2000, em concreto, ficou marcado pela ocorrência de 331 incidentes de pirataria em todo o mundo, tendo o Sudeste da Ásia sido claramente a região mais atingida, conforme é visível na figura 3.

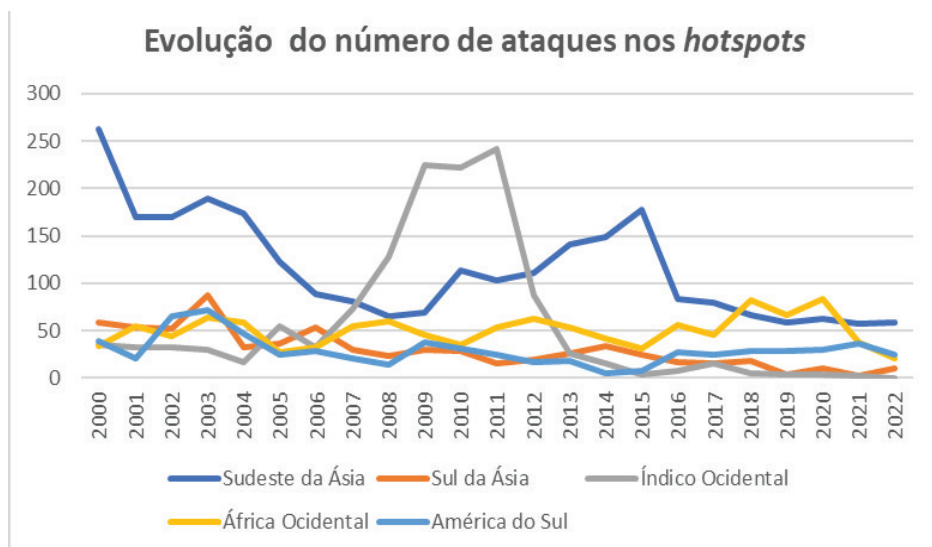
Figura 3 – Número de incidentes nos principais *hotspots* de pirataria em 2000



Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2001)

No entanto, ao longo dos anos seguintes emergiram outros *hotspots* da pirataria e do assalto armado no mar contra navios, sendo os mais relevantes os seguintes: o Sul e o Sudeste da Ásia; o Oceano Índico Ocidental; a costa da África Ocidental; e a costa da América do Sul. A figura 4 elenca-os e evidencia a variação do número de incidentes reportados relativamente a cada um deles ao longo do século XXI.

Figura 4 - Evolução dos incidentes nos diferentes *hotspots* no século XXI

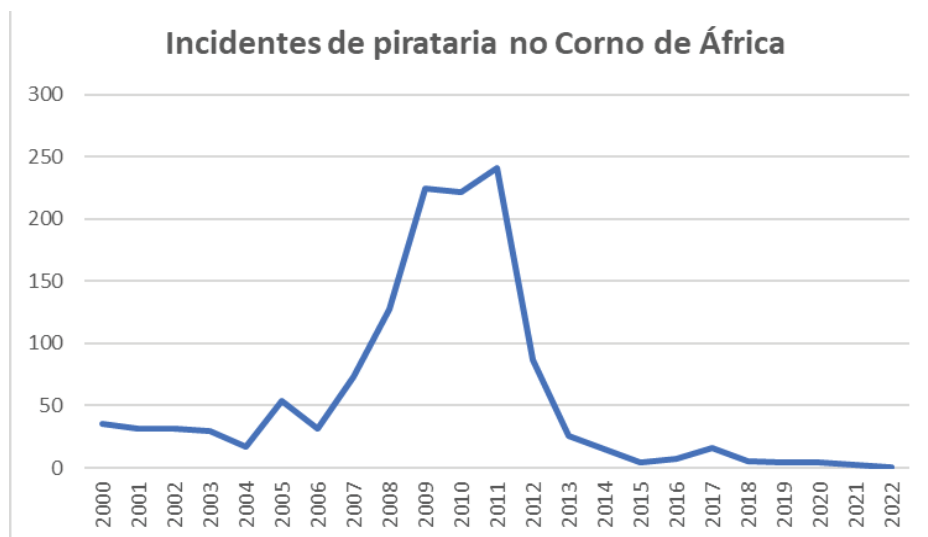


Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2006), (IMB, 2009), (IMB, 2014), (IMB, 2019), (IMB, 2023a)

Nesse grupo restrito (ainda que muito significativo) de espaços marítimos, estão incluídas as duas regiões que fazem parte do objeto de estudo definido – o CdA e o GdG – e que foram, cada um deles, em períodos distintos, os mais relevantes em termos globais: o CdA entre 2007 e 2012; e o GdG entre 2018 e 2020. O *modus operandi* dos grupos de piratas nestes dois *hotspots* tem sido distinto – como será pormenorizadamente mostrado nos capítulos 5 e 6 –, ainda que nos anos mais recentes tenha havido uma aproximação da atuação dos grupos que atuam no GdG aos grupos que atuavam no CdA, sobretudo a partir de 2009.

A figura 5 mostra a evolução do número de incidentes apenas na região do CdA ao longo deste século.

Figura 5 - Incidentes de pirataria e assalto armado no mar no Corno de África



Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2006), (IMB, 2009), (IMB, 2014), (IMB, 2019), (IMB, 2023a)

Uma análise dos dados relativos ao CdA permite constatar que os anos 2007 a 2012 constituíram, de facto, o período dourado da pirataria somali. O pico do número de ataques sentido em 2005 – que Edward Lucas (2013, pp. 57-58) considerou ter marcado o início da segunda fase da pirataria somali, na qual deixou de ser apenas uma “pirataria de subsistência” – só foi interrompido em 2006 quando a União das Cortes Islâmicas (UCI) assumiu o controlo de grande parte do Sul da Somália e declarou publicamente “guerra à pirataria”, uma vez que era contrária à Lei Islâmica. A invasão etíope na Somália, em dezembro de 2006, conduziu à expulsão da UCI do poder, mas levou a que pirataria emergisse, de novo, na região, dando início à fase mais crítica, com ataques indiscriminados à navegação civil, à expansão do raio de ação dos ataques – afastando-se sucessivamente da costa – e ao aumento da violência contra as tripulações dos navios mercantes mantidas em cativo a aguardar o desenvolvimento das negociações relativas ao pagamento de resgates para

a sua libertação. O emprego do instrumento militar (por inúmeros Estados e organizações internacionais) constituiu-se como uma das medidas mais relevantes que conduziram ao controlo do fenómeno a partir de 2015, tendo-se mantido em níveis meramente residuais desde então (Alexandre, 2022a, p. 189).

A figura 6 mostra a evolução do fenómeno, agora no GdG, ao longo do século XXI.

Figura 6 - Incidentes de pirataria e assalto armado no mar no Golfo da Guiné



Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2006), (IMB, 2009), (IMB, 2014), (IMB, 2019), (IMB, 2023a)

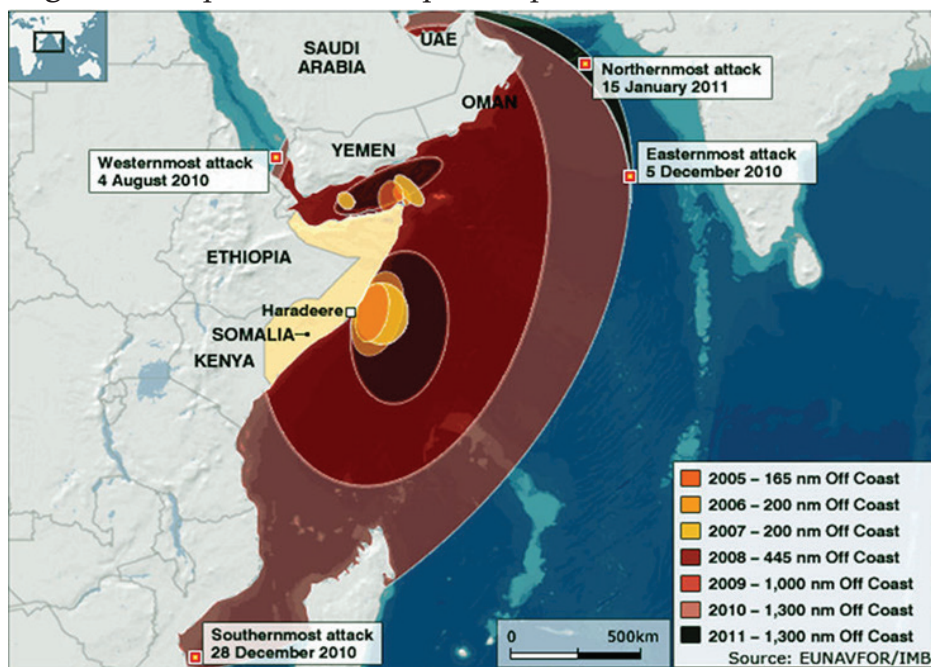
A análise da figura 6 revela o carácter extremamente irregular dos incidentes no GdG. No entanto, o fenómeno conheceu um crescimento sustentado a partir de 2017, guindando a região à posição cimeira entre os diferentes *hotspots* no período 2018 a 2020. Em 2021 e 2022 os incidentes de pirataria e assalto armado no mar contra navios conheceram um acentuado retrocesso. Todavia, os primeiros três trimestres de 2023 mostraram uma nova inversão dos números apresentados. O fenómeno está, por conseguinte, longe de poder ser considerado controlado. A resistência de grande parte dos Es-

tados da região em autorizarem missões militares no mar nas suas águas de jurisdição e a aposta (quase integral) do instrumento militar apenas em ações de capacitação marítima de estruturas de segurança desses Estados, a par de algum alheamento da comunidade internacional destas questões, são razões substantivas que podem ter vindo a contribuir para resultados aquém do esperado no combate à pirataria / assalto armado no mar no GdG, desde a segunda década do presente século (Alexandre, 2022a, p. 313).

5. A pirataria somali como ameaça à segurança no Corno de África

A intervenção dos piratas somalis a partir de 2005 estendeu-se por uma vasta região, desde Omã, no extremo Norte do Mar Árabe, até ao Norte de Moçambique, com o sucessivo afastamento de costa dos ataques perpetrados – sobretudo para Leste e para Sul –, conforme é visível na figura 7.

Figura 7 - Expansão dos ataques de pirataria no Corno de África



Fonte: (Global Security, 2017)

Do ponto de vista económico, a pirataria somali teve um impacto francamente negativo nos principais setores das economias da região, principalmente no turismo e na pesca. Mas o comércio local e regional foi igualmente bastante afetado, não apenas devido ao aumento generalizado do custo de mercadorias, bens e serviços, incluindo prémios de seguros², mas também porque as operações portuárias, o tráfego marítimo e as importações diminuíram significativamente (UNSC, 2011).

O impacto no comércio marítimo internacional foi, outrossim, muito relevante. Nos primeiros anos do presente século cruzavam o canal do Suez entre 22.000 e 25.000 navios por ano em ambos os corredores, ascendente e descendente, muitos dos quais atravessa-

² Em alguns casos mais do que quadruplicaram para os navios mercantes em trânsito pela região do Cda, que foi mesmo classificada pelo setor segurador como uma “zona de guerra” (UNSC, 2011).

vam também o Estreito de Bab el-Mandeb. Os ataques dos grupos de piratas somalis levaram a que algumas companhias de navegação, sobretudo nos anos 2009 a 2011, tivessem passado a usar a rota do Cabo da Boa Esperança em vez do Canal do Suez, ainda que tal implicasse adicionar cerca de 10 dias aos trânsitos e com isso aumentar os custos de combustível, entre 800.000 e 2,7 milhões de dólares, dependendo do deslocamento dos navios (UNSC, 2011).

Mas o impacto mais significativo registou-se ao nível da segurança humana. A título de exemplo, entre 12 de dezembro de 2008 e 31 de dezembro de 2010, os diferentes grupos de piratas mantiveram reféns cerca de 1900 pessoas pertencentes a 105 navios sequestrados, sendo o período médio de cativeiro superior a 120 dias. Algumas vítimas eram usualmente usadas como escravos pelos piratas e, simultaneamente, escudos humanos para prevenir tentativas de resgate por forças especiais dos Estados envolvidos no combate à pirataria. Tortura física e psicológica, privações de bens alimentares e de medicamentos de primeira necessidade, a par de execuções simuladas, foram algumas das medidas implementadas pelos diversos grupos de piratas que atuavam a partir da Somália durante os períodos de cativeiro das tripulações dos navios sequestrados (UNSC, 2011). A tabela 1 mostra os crimes cometidos por piratas somalis contra marítimos no período mais intenso daquela atividade (de 2008 a 2012).

Tabela 1 – Crimes mais relevantes cometidos contra marítimos na região do Corno de África

Crimes cometidos contra marítimos	2008	2009	2010	2011		2012	
Ataques de piratas com armas de fogo			4185	3863		851	
Marítimos em navios abordados por piratas			1432	968		381	
Marítimos reféns	774	746	1090	1206	555 feitos reféns em 2011	589	240 em cativeiro desde 2010 ou 2011
					645 em cativeiro desde 2010		349 capturados em 2012
					6 turistas reféns em 2011		
Marítimos desaparecidos	38	9					
Marítimos abusados			628	170			
Marítimos utilizados como escudos humanos			879	374			

Fonte: Adaptado a partir de (IMO, 2010), (OBP, 2010), (OBP, 2011), (OBP, 2012)

Importa referir, de igual modo, que a vasta região onde os efeitos negativos da pirataria somali mais se fizeram sentir, testemunhou um aumento gradual de atividades ilegais relacionadas com aquele fenómeno, em particular a lavagem de dinheiro e o tráfico de armas e de migrantes (UNSC, 2011).

O incremento exponencial de incidentes na região do CdA a que se assistiu a partir de 2007, levou o Conselho de Segurança das Nações Unidas a adotar, ao longo de 2008, seis resoluções, todas elas relacionadas com a insegurança que aí se fazia sentir (1801, 1814, 1816, 1838, 1846 e 1851). E se as duas primeiras evidenciavam uma preocupação central com a segurança da navegação mercante fretada pelo WFP (UNSC, 2008a), (UNSC, 2008b), as demais exortavam à participação alargada das nações no esforço comum de contenção da pirataria, através da partilha de informação e do empenhamento de meios aeronavais na vigilância das águas da Somália, numa primeira fase, até à utilização de todos os meios necessários para reprimir os ataques de piratas, na fase posterior (UNSC, 2008c), (UNSC, 2008d), (UNSC, 2008e), (UNSC, 2008f).

Em resposta, a União Europeia (UE) criou, no final de 2008, a operação naval *Atalanta*, na Somália, com os seguintes objetivos: proteção dos navios do WFP, da *African Union Mission in Somalia* e de outros navios vulneráveis; prevenção, dissuasão e repressão de atos de pirataria e de assalto armado no mar; monitorização de atividades de pesca ao largo da costa da Somália; e disponibilização de apoio a outras missões da UE e a organizações internacionais empenhadas no reforço da segurança marítima na região. Lançou, em 2010, a missão *European Training Mission Somalia*, de aconselhamento e treino militar às forças de segurança somalis, e a *European Union Capacity Building Mission* (EUCAP) Nestor, em 2012, de apoio à capacitação marítima de Estados do Corno de África para incremento da segurança marítima na região. Mais tarde a missão centrou-se apenas na Somália e passou a designar-se EUCAP Somalia (2016). As três missões mantêm-se ativas (Alexandre, 2022a).

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) lançou, por sua vez, ainda no final de 2008, a operação *Allied Provider*. Seguiu-se, no início de 2009, a operação *Allied Protector* e, em meados

desse ano, a operação *Ocean Shield*, para condução de operações marítimas no Golfo de Áden e na bacia da Somália, com o propósito de proteger a navegação mercante, dissuadindo e interrompendo ataques de pirataria, na máxima extensão possível, em conjunto com outras nações e organizações internacionais, a fim de garantir a proteção das linhas de comunicação marítimas (Alexandre, 2022a).

A parceria marítima multinacional *Combined Maritime Forces* (CMF), liderada pelos EUA, foi a terceira organização multilateral que participou ativamente nas operações de combate à pirataria na região do Corno de África. Sendo originalmente constituída por meios de 12 Estados, a CMF compreende atualmente 33 nações de todo o mundo, com o envolvimento crescente de Estados do Sudeste asiático (CMF, 2023).

E foi, de facto, a intervenção musculada da comunidade internacional – com o emprego do instrumento militar – que levou à contenção da pirataria somali a partir de 2015, depois de anos a fio em que a região do CdA foi fustigada por inúmeros ataques de grupos de piratas oriundos da região da Puntlândia – no extremo Nordeste da Somália – e da Somália central, que puseram em causa a liberdade de navegação através de rotas marítimas globais e colocaram em risco as tripulações dos navios civis que diariamente cruzavam os espaços marítimos do Oceano Índico Ocidental. O trânsito de navios mercantes fretados pelo WFP chegou mesmo a ser interrompido, o que se constituiu como forte entrave à regular disponibilização de ajuda alimentar de emergência às carenciadas populações somalis, pondo em risco, no limite, a sua sobrevivência.

6. A ameaça de pirataria no Golfo da Guiné

Os primeiros anos deste século na região do GdG foram marcados por um crescimento substantivo da pirataria. Mas o que esteve na origem e impulsionou o fenómeno naquela região? Pode afirmar-se ter sido uma combinação de oportunismo económico por parte de grupos criminosos existentes e pela falta de capacidade governamental para exercer o seu controlo. As milícias da região

do Delta do Níger, na Nigéria, há muito que atacavam os oleodutos terrestres, desviando petróleo bruto – numa prática local conhecida por *illegal bunkering*. Nos últimos anos da primeira década deste século, porém, os ataques desses grupos estenderam-se à navegação comercial, levando-os a sequestrar petroleiros no mar e a conduzi-los ao encontro de outros navios-tanque, especialmente contratados para serem carregados com grandes quantidades de petróleo bruto roubado, procedendo-se depois à sua venda no mercado negro (Baldauf, 2012).

A região do Delta do Níger, rica em petróleo³, constituiu-se como o epicentro da pirataria no GdG durante a primeira década do século XXI, uma vez que era o local de origem de diversos grupos de militantes étnicos que amiúde protestavam contra a marginalização da região que consideravam tinha vindo a ser prosseguida por sucessivos governos na Nigéria. De entre os diferentes grupos existentes, destacou-se o *Movement for the Emancipation of the Niger Delta*. O seu *modus operandi* incluía o sequestro de trabalhadores ligados ao setor da energia, a sabotagem de instalações petrolíferas (em terra e *offshore*), a realização de ataques a petroleiros (no mar), a prática de *illegal bunkering* e o rapto de tripulantes de navios mercantes (que eram libertados mediante o pagamento de resgates)⁴ (Onuoha, 2012, p. 6).

Este foco em atacar navios de transporte de petróleo não foi alheio à subida do seu preço (em particular na Nigéria). De acordo com Onuoha (2012, p. 6), existiam evidências relativas a organizações ligadas ao crime transnacional – com vastos conhecimentos acerca do funcionamento da indústria petrolífera – que financiavam (e facilitavam) o desenrolar de operações dos grupos de piratas que tinham como alvo os petroleiros, fornecendo-lhes informações vitais – tais como os nomes dos navios, as rotas utilizadas, o valor da carga transportada e até mesmo a extensão da cobertura dos seguros.

³ A Nigéria é o maior produtor de petróleo e gás natural de África, cuja origem se centra principalmente na região do Delta do Níger (Onuoha, 2012, p. 8).

⁴ Os tripulantes que eram feitos reféns mantinham-se em cativeiro em média dez dias, o que diferia muito das práticas usualmente seguidas pelos piratas somalis, por exemplo, uma vez que a média de cativeiro dos tripulantes reféns no CdA se cifrava em quase seis meses (Onuoha, 2012, p. 6).

Os Estados do GdG proporcionavam aos piratas refúgios seguros a partir dos quais podiam operar livremente. Muitos desses países estavam entre os mais disfuncionais do mundo e eram amiúde confrontados com a pobreza generalizada, a corrupção desenfreada e a incapacidade de controlar totalmente o seu território. Consequentemente, os sindicatos ligados ao crime – que incluíam, entre outros, os grupos de piratas – tinham pouca dificuldade em estabelecer e manter bases em terra onde podiam planear, preparar e lançar operações. Além disso, dado que muitos dos Estados do GdG não dispunham de capacidades marítimas minimamente relevantes, não abundavam meios para serem utilizados no combate à pirataria no mar. E mesmo quando Estados mais capacitados – como é o caso da Nigéria – conseguiram implementar iniciativas de combate à pirataria marítima, muitos grupos de piratas limitavam-se a deslocar as suas operações para as águas de Estados mais fracos – por exemplo o Benim. Este acesso fácil a santuários, bem como o fluxo constante de petróleo que atravessava a região, permitiu que a pirataria florescesse no GdG desde os primeiros anos deste século (Nelson & Ware, 2012).

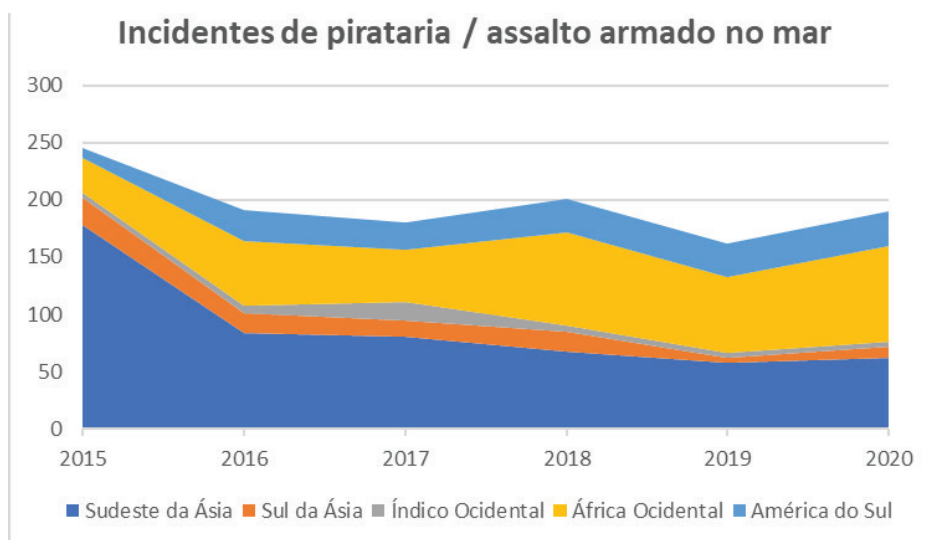
Verificou-se, de igual modo, uma expansão da pirataria para Sul (para as águas do Gabão, Guiné Equatorial, Congo e Angola) (IMB, 2014) o que representou uma ameaça significativa para a economia regional, já que comprometia a pouca estabilidade existente, uma vez que as receitas do petróleo – de que aqueles países dependiam – estavam seriamente ameaçadas pela atividade dos piratas. Além disso, a instabilidade sentida na região diminuiu as receitas provenientes do comércio⁵ e à medida que o fenómeno da pirataria contribuía para aumentar os prémios de seguros das companhias de navegação internacionais, o preço dos produtos importados na região também aumentava significativamente, contribuindo (mais ainda) para fracos desempenhos das economias locais, pondo em causa, no limite, o desenvolvimento e a estabilidade de toda a região. Por fim, os efeitos da pirataria podiam estender-se muito para

⁵ A título de exemplo, o Benim, cuja economia está muito dependente da tributação dos navios que entram no porto de Cotonou, registou um declínio de 70% na atividade de navegação devido à pirataria nos primeiros anos deste século (Nelson & Ware, 2012).

lá de África, com potenciais ramificações para a economia global em geral⁶ (Nelson & Ware, 2012).

Na segunda década deste século, sobretudo a partir de 2016, assistiu-se a um incremento significativo dos incidentes no GdG, que é visível na figura 8.

Figura 8 – Variação dos incidentes de pirataria/assalto armado nos *hotspots*

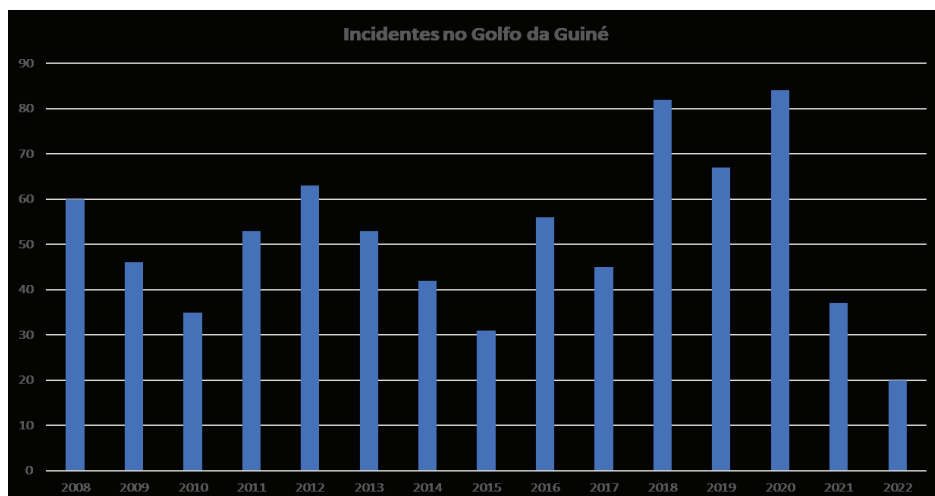


Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2019), (IMB, 2023a)

Entre 2018 e 2020, o GdG registou mesmo o maior número de incidentes em termos globais. Porém, em 2021 e 2022 esse número diminuiu significativamente na região (conforme é possível observar na figura 9).

⁶ Os cerca de 3 milhões de barris de petróleo produzidos diariamente pelos países do GdG destinavam-se, sobretudo, naquela época, aos mercados norte-americano e europeu (Nelson & Ware, 2012).

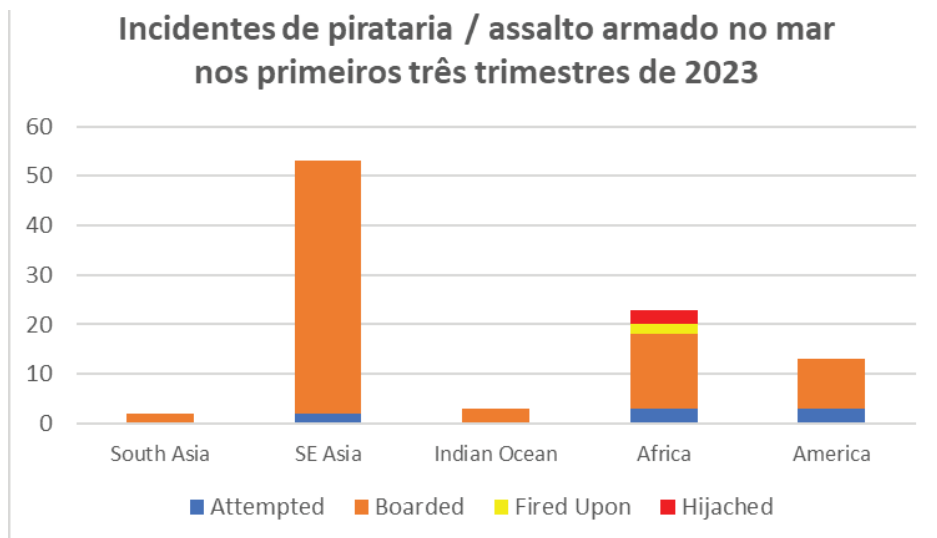
Figura 9 - Incidentes de pirataria/assalto armado no GdG



Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2009), (IMB, 2014), (IMB, 2019), (IMB, 2023a)

Todavia, e tendo como referência os três primeiros trimestres de 2023, foram registados 23 incidentes na região do GdG, o que ultrapassou os 21 incidentes que ocorreram durante todo o ano de 2022, significando que será invertida a tendência de redução verificada em 2021 e 2022. A figura 10 mostra os incidentes nos *hotspots* globais entre janeiro e setembro de 2023, sendo o GdG o segundo mais relevante.

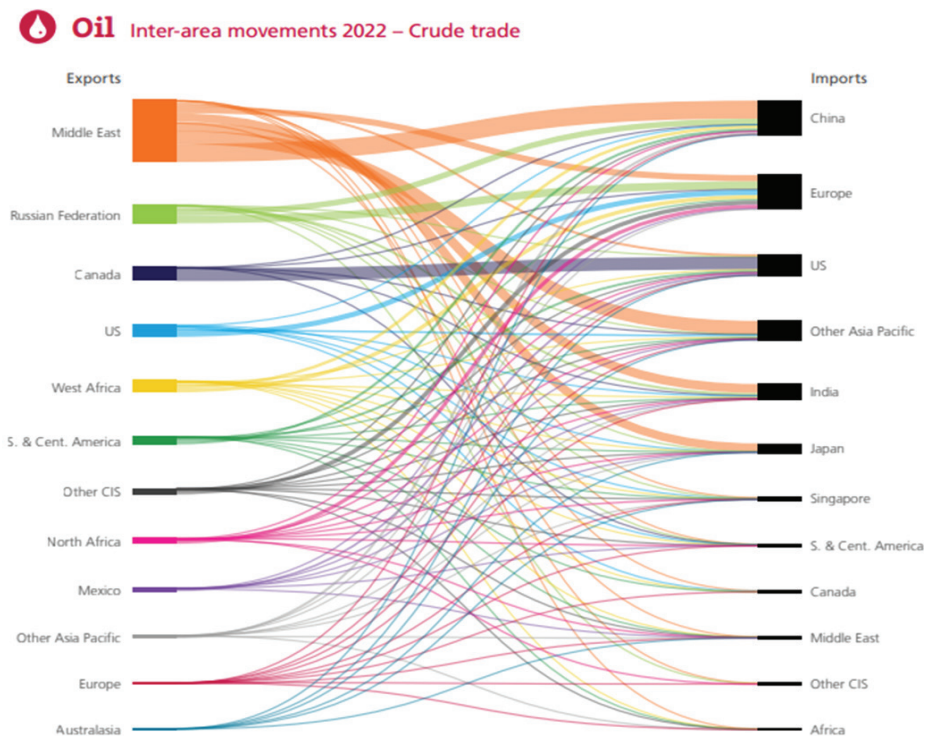
Figura 10 - Incidentes de pirataria entre janeiro e setembro de 2023



Fonte: Adaptado a partir de (IMB, 2023b)

Mas o GdG tem vindo a ganhar, outrossim, preponderância em função da nova configuração da geopolítica do petróleo, fruto da instabilidade sentida na Europa provocada pelo conflito na Ucrânia. A figura 11 mostra que entre os importadores mais relevantes de petróleo da região da África Ocidental, em 2022, constam a China, a Europa, os EUA e a Índia.

Figura 11 - Fluxos comerciais de crude em 2022



Fonte: (Energy Institute, 2023)

Podemos afirmar, em síntese, que a pirataria no GdG está longe de poder ser declarada como controlada – não tendo sido ainda possível o envolvimento musculado do poder militar no mar de Estados e organizações internacionais em operações de combate a aquele fenómeno nos espaços marítimos em causa – e que a relevância acrescida que a região tem adquirido em termos da geopolítica da energia, associada ao continuado deficiente exercício da autoridade no mar pela generalidade dos Estados costeiros – por evidente falta de capacidades adequadas –, poderá levar mesmo a que possa vir a crescer de novo, de forma significativa, no futuro próximo.

Conclusões

O presente artigo foca-se na evolução da pirataria enquanto principal ameaça à segurança de dois relevantes espaços marítimos de África: o CdA e o GdG.

A ação dos grupos de piratas somalis colocou em causa a liberdade de navegação em grande parte do Oceano Índico Ocidental, sobretudo entre 2007 e 2012. O comércio marítimo internacional, em particular de energia, foi bastante afetado e as receitas dos Estados costeiros da região diminuíram acentuadamente. Mas a pirataria somali assumiu-se, outrossim, como a mais crítica ameaça à segurança humana de todos as que utilizavam os espaços marítimos do CdA de forma lícita – fossem tripulantes de navios mercantes que cruzavam a região, pescadores locais ou simplesmente indivíduos envolvidos em atividades lúdicas no mar – e de vários somalis que, em terra, estavam absolutamente dependentes dos bens alimentares de primeira necessidade que eram disponibilizados pelo programa de ajuda alimentar de emergência das Nações Unidas. A comunidade internacional reagiu com veemência e meios do poder militar no mar de diversos Estados e organizações regionais (como a UE, a NATO ou a CMF) foram empenhados no combate aquele fenómeno. Em resultado dessa intervenção musculada, a pirataria somali foi controlada e manteve-se em níveis meramente residuais desde 2015.

Em sentido contrário, o fenómeno da pirataria na região do GdG está ainda longe de poder ser considerado sob controlo. Evoluindo do *illegal bunkering* nas águas de soberania e jurisdição da Nigéria dos primeiros anos deste século, o assalto armado no mar contra navios e, sobretudo, a pirataria, têm vindo a expandir-se para Sul, afetando, nos anos mais recentes, as águas de jurisdição de outros Estados costeiros (como, por exemplo, o Gabão, o Congo e até Angola). Entre 2018 e 2021 o GdG foi mesmo o *hotspot* com maior número de incidentes registados. Por outro lado, o tradicional *modus operandi* dos piratas somalis – sequestro de navios civis e manutenção das tripulações em cativeiro até pagamento dos resgates para a sua libertação – faz agora parte do acervo dos piratas

do GdG, tornando a região a mais insegura para as tripulações dos navios que cruzam aqueles espaços marítimos. Por fim, releva o facto de o GdG ter vindo nos dois últimos anos a assumir preponderância acrescida na geopolítica da energia, em função do conflito em curso na Ucrânia, o que poderá levar a um novo aumento do número de incidentes relacionados com ataques de grupos de piratas a navios de transporte de hidrocarbonetos.

Concluímos, referindo que o fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar contra navios nos espaços marítimos de África tem evoluído de forma diferenciada ao longo deste século, tendo ficado sob controlo no CdA desde 2015 – em resultado de uma intervenção firme da comunidade internacional plasmada no empenhamento de meios do poder militar no mar de Estados e organizações internacionais envolvidos no seu combate – e mantendo-se francamente ativo no GdG – onde poderá mesmo vir a aumentar no futuro próximo, fruto da renovada importância da região em termos energéticos –, sendo certo que as capacidades marítimas dos Estados costeiros regionais são claramente insuficientes para garantir o controlo daquele fenómeno num espaço geográfico de dimensões muito significativas, pelo que o contributo de *stakeholders* internacionais para o seu controlo é uma necessidade cada vez mais evidente.

Bibliografia

- Alexandre, A. G. (2022a). *Segurança Marítima no Corno de África: o papel do instrumento militar (2008 - 2016)*. Acedido a 14 de novembro de 2023 em <https://run.unl.pt/handle/10362/142498?mode=simple>.
- Alexandre, A. G. (2022b). Segurança Marítima e Pirataria. Em T. F. Rodrigues, & J. V. Borges, *Ameaças e Riscos Transnacionais na Nova Era* (pp. 379-400). Porto: Fronteira do Caos Editores Lda.
- Aventar. (2012). *Corsários da Barbária*. Acedido a 12 de novembro de 2023 em <https://aventar.eu//2012/02/05/corsarios-mouros/>.
- Baldauf, S. (2012). *Next pirate hot spot: the Gulf of Guinea*. Acedido a 16

- de novembro de 2023 em <https://www.csmonitor.com/World/Africa/2012/0228/Next-pirate-hot-spot-the-Gulf-of-Guinea>.
- Booth, K. (1991). Security and emancipation. *Review of International Studies, Volume 17*, pp. 313-326. doi:10.1017/S0260210500112033.
- Brain, J. (2023). *The Outcome of the Crimean War*. Acedido a 15 de dezembro de 2023 em <https://www.historic-uk.com/HistoryUK/HistoryofBritain/Outcome-Crimean-War/>.
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy 53*, pp. 159-164.
- Buzan, B. (1983). *People, States & Fear*. Brighton: Wheatsheaf Books Ltd.
- Buzan, B. (1997). Rethinking Security after the Cold War. *Cooperation and Conflict; 32;5*, pp. 5-28. doi:DOI: 10.1177/0010836797032001001.
- Buzan, B., Wæver, O., & Wilde, J. (1998). *Security: A New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner Publishers, Inc.
- CMF. (2023). *Combined Maritime Forces*. Acedido a 14 de novembro de 2023 em <https://combinedmaritimeforces.com/>.
- Council of the European Union. (2014). *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Acedido a 25 de novembro de 2023 em https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf.
- DGRM. (2017). *Ecosistemas da Plataforma Continental - Scientific Figure on ResearchGate*. Acedido a 08 de julho de 2023 em https://www.researchgate.net/figure/Plataforma-continental-juridica-cedida-por-Paulo-Neves-Coelho-e-Marta-Chantal-Ribeiro_fig21_320673441.
- Energy Institute. (2023). *Statistical Review of World Energy*. London: Energy Institute. Obtido de The Energy Institute Statistical Review of World Energy.
- Feldt, L., Roell, P., & Thiele, R. (2013). Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach. *ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security*, pp. 1-25.
- Germond, B. (2015). The geopolitical dimension of maritime security. *Marine Policy 54*, 137-142.
- Global Security. (2017). *Pirates*. Acedido a 13 de novembro de 2023 em <https://www.globalsecurity.org/military/world/para/pira>

- tes.htm.
- ICC. (2023). *International Maritime Bureau*. Acedido a 15 de novembro de 2023 em <https://www.icc-ccs.org/icc/imb>.
- IMB. (2001). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2000*. London: International Chamber of Commerce.
- IMB. (2006). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2005*. London: International Chamber of Commerce.
- IMB. (2009). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2008*. London: International Chamber of Commerce.
- IMB. (2014). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2013*. London: International Chamber of Commerce.
- IMB. (2019). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2018*. London: International Chamber of Commerce.
- IMB. (2021). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2020*. London: International Chamber of Commerce.
- IMB. (2023a). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2022*. London: International Chamber of Commerce.
- IMB. (2023b). *Piracy and Armed Robbery Against Ships - Report for the period 1 January – 30 September 2023*. London: International Chamber of Commerce.
- IMO. (2009). Resolution A.1025(26) - Code of Practice for The Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships. *Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships*. London.
- IMO. (2010). *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships - Annual Report 2009*. London: International Maritime Organization.
- International Committee of the Red Cross. (2023). *Declaration Respecting Maritime Law*. Paris, 16 April 1856. Acedido a 23 de novembro de 2023 em <https://ihl-databases.icrc.org/assets/treaties/105-IHL-1-EN.pdf>.
- Konstam, A. (2010). *The World Atlas of Pirates*. Guilford, Connecticut: The Lyons Press.
- Kraska, J. (2011). *Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*. Santa Barbara, California: Praeger.
- Lucas, E. R. (2013). Somalia's "Pirate cycle": The Three Phases of

- Somali Piracy. *Journal of Strategic Security*, volume 6, N^o 1, article 8, pp. 55-63.
- Melvin, N. (2019). The Foreign Military Presence in the Horn of Africa Region. *SIPRI Background Paper*, pp. 1-31.
- NATO. (2011). *Aliance Maritime Strategy*. Acedido a 23 de novembro de 2023 em https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm.
- Nelson, R., & Ware, A. (2012). *An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea*. Center for Strategic and International Studies.
- OBP. (2010). *The Human Cost of Somali Piracy - 2010*. Broomfield: One Earth Future Foundation.
- OBP. (2011). *The Human Cost of Somali Piracy - 2011*. Broomfield: One Earth Future Foundation.
- OBP. (2012). *The Human Cost of Somali Piracy - 2012*. Broomfield: One Earth Future Foundation.
- OBP. (2018). *Evolution of Piracy: Historical Piracy*. Acedido a 12 de novembro de 2018 em <http://oceansbeyond.org/sites/default/files/attachments/Historical%20PI>.
- Onuoha, F. C. (2012). *Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm*. Al Jazeera Centre for Studies.
- Santos, L. B., & Lima, J. V. (2019). *Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Souza, P. d. (1999). *Piracy in the Graeco-Roman World*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Treves, T. (2008). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Acedido a 19 de Novembro de 2020 em https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_e.pdf.
- UN. (2005). *Convention on the High Seas 1958*. Acedido a 13 de Abril de 2020 em https://legal.un.org/docs/?path=../ilc/texts/instruments/english/conventions/8_1_1958_high_seas.pdf&lang=EF.
- UN. (2008). *1958 Geneva Conventions on The Law of The Sea*. Acedido a 13 de abril de 2020 em <https://legal.un.org/avl/ha/gclos/gclos.html>.
- UN. (2020). *Second United Nations Conference on the Law of the Sea*. Acedido a 13 de abril de 2020 em [Lusiáda. Política Internacional e Segurança, 27-28 \(2024\)](https://legal.un.org/diploma-</p></div><div data-bbox=)

- ticconferences/1960_los/.
- UNSC. (2008a). United Nations Security Council Resolution 1801 (S/RES/1801/2008). New York: United Nations Security Council.
- UNSC. (2008b). United Nations Security Council Resolution 1814 (S/RES/1814/2008). New York: United Nations Security Council.
- UNSC. (2008c). United Nations Security Council Resolution 1816 (S/RES/1816/2008). New York: United Nations Security Council.
- UNSC. (2008d). United Nations Security Council Resolution 1838 (S/RES/1838/2008). New York: United Nations Security Council.
- UNSC. (2008e). United Nations Security Council Resolution 1846 (S/RES/1846/2008). New York: United Nations Security Council.
- UNSC. (2008f). United Nations Security Council Resolution 1851 (S/RES/1851/2008). New York: United Nations Security Council.
- UNSC. (2011). *Report of the Special Adviser to the Secretary-General on Legal Issues Related to Piracy off the Coast of Somalia (S/2001/30)*. Acedido a 29 de abril de 2020 em <https://www.security-councilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S%202011%2030.pdf>.
- UNSG. (2008). *Oceans and the law of the sea : report of the Secretary-General*. Acedido a 12 de maio de 2020 em <https://www.refworld.org/docid/48da24e72.html>.
- Waltz, K. N. (1979). *Theory of International Politics*. Berkeley, California, USA: Addison-Wesley Publishing Company.