

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
MESTRADO EM CIÊNCIAS MILITARES – SEGURANÇA E DEFESA

2021/2022



DISSERTAÇÃO

**CONTRIBUTOS DE PORTUGAL PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA
COOPERATIVA NO GOLFO DA GUINÉ**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO MESTRADO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE
DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

Luís Carlos Brandão Marques
CAPITÃO-DE-FRAGATA, MARINHA



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CONTRIBUTOS DE PORTUGAL PARA A SEGURANÇA
MARÍTIMA COOPERATIVA NO GOLFO DA GUINÉ

CAPITÃO-DE-FRAGATA, MARINHA Luís Carlos Brandão
Marques

Dissertação do Mestrado em Ciências Militares – Segurança e Defesa
2021/2022

Pedrouços 2023



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

CONTRIBUTOS DE PORTUGAL PARA A SEGURANÇA
MARÍTIMA COOPERATIVA NO GOLFO DA GUINÉ

CAPITÃO-DE-FRAGATA, MARINHA Luís Carlos Brandão
Marques

Dissertação do Mestrado em Ciências Militares – Segurança e Defesa 2021/2022

Orientador: CORONEL (Doutor) Luís Manuel Brás Bernardino

Pedrouços 2023



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, **Luís Carlos Brandão Marques**, declaro por minha honra que o documento intitulado **Contributos de Portugal para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida, enquanto auditor do **Mestrado em Ciências Militares – Segurança e Defesa 2021/2022** no Instituto Universitário Militar, e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, 17 de **outubro** de 2023

Luís Carlos Brandão Marques



Agradecimentos

Em primeiro lugar, endereço os meus mais profundos agradecimentos a todas as entidades que aceitaram ser entrevistadas, mas também, e sobretudo, as que forneceram informação. Todos tornaram possível este trabalho, tendo-o enriquecido ao longo do último ano.

É justo endereçar também uma palavra de agradecimento ao Comando do IUM e a todo o Corpo Docente desta Instituição, pela inteira disponibilidade e conselhos sempre úteis.

Agradeço, com emoção, ao orientador deste trabalho – Luís Bernardino – que, com camaradagem e dedicação, me entusiasmou com a sua sabedoria, aconselhando-me e acompanhando-me incansavelmente.

Finalmente, e não menos importante, agradeço à minha família, e especialmente à avó Alcina, por tudo o que me têm proporcionado e pelo amor incondicional.



Índice

1. Introdução	1
2. Base conceptual associada à segurança marítima e meios navais	6
2.1 Segurança Cooperativa e Segurança Marítima Cooperativa	8
2.2 Pirataria e roubo armado	9
2.3 Meio Naval e Poder Naval	10
3. Metodologia e Método	13
3.1 Metodologia	13
3.2 Método	13
3.2.1 Participantes e procedimentos	13
3.2.2 Instrumentos de recolha de dados	13
3.2.3 Técnicas de tratamento de dados	13
3.3 Modelo de análise	14
4. Caracterização do espaço geopolítico do Golfo da Guiné	15
4.1 Ameaças à liberdade de circulação no mar	18
4.2 Cooperação regional para a Segurança Marítima	25
4.3 Síntese conclusiva	31
5. O envolvimento internacional na segurança marítima do Golfo da Guiné	34
5.1 <i>G7++Friends of Gulf of Guinea</i>	34
5.2 União Europeia	35
5.3 Outros atores e outras iniciativas	38
5.4 Síntese conclusiva	42
6. Iniciativas portuguesas para a segurança marítima no Golfo da Guiné	44
6.1 Materialização da contribuição de Portugal	46
6.2 Caracterização das Iniciativas Portuguesas	48
6.2.1 Iniciativa <i>Mar Aberto</i>	48
6.2.2 <i>NRP Zaire</i>	50
6.3 Contribuição para a segurança marítima cooperativa no Golfo da Guiné	52
7. Conclusões	57
Referências bibliográficas	633

Índice de Apêndices

Apêndice A – Entrevistas	Apd A - 1
--------------------------------	-----------



Apêndice B – Análise de conteúdo	Apd B - 1
Apêndice C – Resumo anual da pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné (2015-2021)	Apd C - 1
Apêndice D – Marinhas e Guardas Costeiras nos Estados do Golfo da Guiné	Apd D - 1
Apêndice E – Iniciativas estatais relevantes no âmbito da Segurança Marítima do Golfo da Guiné.....	Apd E - 1

Índice de Apensos

Apenso A – Navios empregues na Iniciativa <i>Mar Aberto</i> no período 2015-2021 ..	Aps A - 1
Apenso B – NRP <i>Zaire</i> no GdG	Aps B - 1

Índice de Figuras

Figura 1 – Zonas Marítimas.....	10
Figura 2 – Região do Golfo da Guiné.....	15
Figura 3 – Estados membros da CGG, da CEDEAO e da CEEAC.....	16
Figura 4 – ZEE no GdG.....	17
Figura 5 – Densidade de tráfego marítimo no GdG em 2020	19
Figura 6 – Incidentes (2016-2019)	21
Figura 7 – Zonas de risco de incidentes em 2020.....	22
Figura 8 – O espaço marítimo de STP com áreas de responsabilidade	22
Figura 9 – Cotação do petróleo Brent em dólares norte-americanos (\$).....	23
Figura 10 – <i>Arquitetura de Yaoundé</i>	26
Figura 11 – Organograma da <i>Arquitetura de Yaoundé</i>	27
Figura 12 – Meios navais internacionais no Golfo da Guiné (2019-2021)	39
Figura 13 – Ações da IMA em África (2015-2021)	50
Figura 14 – Estatística dos relatos de incidentes em 2015	Apd C - 1
Figura 15 – Estatística dos relatos de incidentes em 2016	Apd C - 2
Figura 16 – Estatística dos relatos de incidentes em 2017	Apd C - 2
Figura 17 – Estatística dos relatos de incidentes em 2018	Apd C - 3
Figura 18 – Estatística dos relatos de incidentes em 2019	Apd C - 3
Figura 19 – Estatística dos relatos de incidentes em 2020	Apd C - 4
Figura 20 – Estatística dos relatos de incidentes em 2021	Apd C - 4



Índice de Quadros

Quadro 1 – Modelo de Análise.....	14
Quadro 2 – Entidades entrevistadas por ordem cronológica	Apd A - 1
Quadro 3 – Resumo das entrevistas.....	Apd A - 1
Quadro 4 – Análise de conteúdo categorial de fatores influenciadores das Iniciativas Portuguesas no GdG, face à ameaça da pirataria e roubo armado.....	Apd B - 1
Quadro 5 – Armamento utilizado nos ataques no GdG (2019-2021).....	Apd C - 5
Quadro 6 – Tipo de violência contra tripulações no GdG (2019-2021).....	Apd C - 5
Quadro 7 – Comparação dos meios navais das Marinhas e Guardas Costeiras do Golfo da Guiné em 2021.....	Apd D - 5



Resumo

O Golfo da Guiné é, atualmente, uma das zonas do mundo mais afetadas pela pirataria e pelo roubo armado no mar. Esta dissertação tem como objetivo principal analisar o contributo das iniciativas portuguesas face a esta ameaça regional, visando uma segurança marítima cooperativa reforçada com a presença de meios navais na região.

A investigação seguiu um raciocínio indutivo, assente numa estratégia de investigação essencialmente qualitativa, consubstanciada num estudo de caso. A partir dos conceitos estruturantes de segurança marítima e segurança marítima cooperativa, aplicadas ao Golfo da Guiné, caracterizou-se o espaço geopolítico da região, com foco na resposta ao fenómeno da pirataria e do roubo armado, analisando principalmente as iniciativas portuguesas no domínio da Defesa.

Do estudo resulta o reconhecimento de Portugal como um produtor de segurança marítima, cujas iniciativas poderão contribuir para a segurança marítima cooperativa na região do Golfo da Guiné. Este incremento pode ser feito através da formulação de uma Estratégia de Segurança Marítima nacional e da cooperação estratégica com outros atores e iniciativas, tais como a União Europeia, e, sobretudo, a Comunidade de Países de Língua Oficial Portuguesa. Contudo, antevê-se um desafio crescente para as iniciativas portuguesas na região, para que estas possam contribuir para uma resposta dissuasora e credível a este tipo de ameaça, privilegiando a relevância da presença naval portuguesa nesta região de elevado interesse para Portugal.

Palavras-chave:

Golfo da Guiné, segurança marítima, cooperação, pirataria, roubo armado.



Abstract

The Gulf of Guinea is currently one of the areas of the world most affected by piracy and armed robbery at sea. The main objective of this thesis is to analyze the contribution of Portuguese initiatives to face this regional threat, aiming at a cooperative maritime security enhanced with the presence of naval units in the region.

This research followed an inductive reasoning, based on a qualitative research strategy, embodied in a case study research design. From the concepts of maritime security and cooperative maritime security, applied to the Gulf of Guinea, the geopolitical space of the region was characterized, focusing on the response to the phenomenon of piracy and armed robbery, analyzing mainly the Portuguese initiatives in the field of Defense.

The study results in the recognition of Portugal as a maritime security producer, whose initiatives could contribute to cooperative maritime security in the Gulf of Guinea region. This increase can be done through the formulation of a national Maritime Security Strategy and strategic cooperation with other actors and initiatives, such as the European Union, and, above all, the Community of Portuguese-Speaking Countries. However, a growing challenge is foreseen for Portuguese initiatives in the region, so that they can contribute to a dissuasive and credible response to this type of threat, emphasising the relevance of the Portuguese naval presence in this region of high interest to Portugal.

Keywords:

Gulf of Guinea, maritime security, cooperation, piracy, armed robbery.



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

A

ADF	<i>Africa Defense Forum</i>
AdY	<i>Arquitetura de Yaoundé</i>

C

CADOP	Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais
CCEM	Conselho de Chefes de Estado-Maior
CCOM	Comando Conjunto para as Operações Militares
CDD	Cooperação no domínio da defesa
CEEAC	Comunidade Económica dos Estados da África Central
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CEDN	Conceito Estratégico de Defesa Nacional
CEM	Conceito Estratégico Militar
CEMLAWS	<i>Center for Maritime Law and Security</i>
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CIC	Centro Inter-regional de Coordenação
CMCM	Centro Multinacional de Coordenação Marítima
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC	Centro Regional de Segurança Marítima da África Central
CRESMAO	Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental
CSNU	Conselho de Segurança das Nações Unidas

D

DEM	Diretiva Estratégica da Marinha
DGPDN	Direção Geral de Política de Defesa Nacional

E

EMGFA	Estado-Maior-General das Forças Armadas
ENM	Estratégia Nacional para o Mar
EUA	Estados Unidos da América

F

FFAA	Forças Armadas
------	----------------

G

GC	Guarda Costeira
----	-----------------



GdG	Golfo da Guiné
GoGMI	<i>Gulf of Guinea Maritime Institute</i>
G7++FoGG	<i>G7++Friends of Golf of Guinea</i>
I	
IMA	Iniciativa <i>Mar Aberto</i>
IMB	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
IUM	Instituto Universitário Militar
INN	Ilegal, não declarada e não regulamentada
IP	Iniciativas portuguesas
INTERPOL	<i>International Criminal Police Organization</i>
M	
MAI	<i>Maritime Area of Interest</i>
MARSUR	<i>Maritime Surveillance</i>
MDAT-GoG	<i>Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea</i>
MDN	Ministério da Defesa Nacional
mn	Milhas náuticas
MMCC	<i>Multinational Maritime Coordination Centre</i>
MOC	<i>Maritime Operation Centre</i>
N	
NATO	<i>North Atlantic Treaty Organization</i>
NEP	Normas de Execução Permanente
NIMASA	<i>Nigerian Maritime Administration and Safety Agency</i>
NRP	Navio da República Portuguesa
NPO	Navio de Patrulha Oceânico
NU	Nações Unidas
O	
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OI	Organizações Internacionais
ONU	Organização das Nações Unidas
P	
PIB	Produto Interno Bruto



PMC	Presenças Marítimas Coordenadas
PRA	Pirataria e roubo armado
Q	
QC	Questão Central
QD	Questão Derivada
R	
RPC	República Popular da China
S	
SI	Sistema Internacional
SM	Segurança marítima
SPOMO	<i>Suppression of Piracy and Other Maritime Offences</i>
STP	São Tomé e Príncipe
SWAIMS	<i>Support to West Africa Integrated Maritime Security</i>
SWOT	<i>Strengths, weaknesses, opportunities, and threats</i>
U	
UA	União Africana
UE	União Europeia
UN	Unidades Navais
UNCTD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i>
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
US AFRICOM	<i>United States Africa Command</i>
Z	
ZEE	Zona Económica Exclusiva



1. Introdução

É praticamente consensual que a tipologia das ameaças¹ e riscos² à segurança global se alterou desde o final da designada “Era Bipolar”³. Nesse âmbito, constata-se que as preocupações, antes exclusivas dos Estados, passaram a ser globais, devido ao recrudescimento de fenómenos que constituem ameaças transnacionais às sociedades modernas, tais como o terrorismo, a cibercriminalidade ou os tráficos ilícitos (Lourenço, 2012, p. 114). Nessa perspetiva, os objetivos securitários extravasaram as fronteiras e as respetivas áreas de responsabilidade tradicionais dos Estados e Organizações Internacionais (OI), criando uma maior interdependência e levando à ampliação dos efeitos desses fenómenos, pois problemas complexos exigem soluções integradas e de maior amplitude.

O Golfo da Guiné (GdG), também designado por GoG (abreviatura de *Gulf of Guinea*) na literatura internacional, consiste numa vasta região costeira, que se estende desde o Senegal até Angola. Este espaço geográfico relevante agrega 17 Estados continentais e dois Estados insulares, sendo caracterizados, na generalidade, por sociedades e economias subdesenvolvidas e, sobretudo, por uma conflitualidade regional latente. Embora possuam recursos naturais significativos, tais como petróleo, gás natural, minerais e recursos vivos, constituem-se como Estados frágeis⁴ (The Fund For Peace, 2020), sendo afetados pelos fenómenos do terrorismo e pirataria, mas também pela “[...] criminalidade organizada, associada a todo o tipo de tráficos transnacionais [...]” (Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013, 2013). Relativamente aos recursos estratégicos, esta região, constitui-se num importante *hub* energético, pois cinco dos principais produtores de petróleo e gás natural de África, estão aí situados, nomeadamente: Angola, Nigéria, Guiné Equatorial, Congo e Gabão, verificando-se ainda que a maior parte da produção está localizada em alto mar (BP,

¹ Entendidas como acontecimentos ou ações causadoras de danos materiais ou morais, que contrariam a consecução de um objetivo que, neste estudo, será a liberdade de circulação no mar. Sendo uma ação deliberada, considera-se como o produto da capacidade, intenção e oportunidade de um determinado agente (Anderson, 2021, p. 4; Couto, 1988).

² Considerados como a combinação da probabilidade de ocorrência de uma ameaça e o seu impacto (Anderson, 2021, p. 4).

³ Correspondente à ordem mundial em que existiam duas superpotências dominantes: a União Soviética e os Estados Unidos da América (EUA), que lideravam dois blocos de Estados antagónicos. A era bipolar terminou com o colapso do bloco soviético, entre 1989 e 1991 (Mc Glinchey, 2014, p. 185).

⁴ Esses Estados podem ser caracterizados pela ausência das seguintes capacidades: controlo físico das suas fronteiras ou exercício do monopólio do uso legítimo da força; legitimidade no exercício da autoridade para tomar decisões de âmbito coletivo; fornecimento de serviços públicos mínimos à sua população; a interação com outros Estados como um membro de pleno direito da Comunidade Internacional (<https://fragilestatesindex.org/frequently-asked-questions/what-does-state-fragility-mean/>).



2021; Pavia, 2016, p. 9), conferindo importância geoestratégica e geoeconómica a este espaço marítimo, com impacto na economia global.

Contudo, os últimos dados relativos à segurança marítima (SM) confirmam um incremento recente de ameaças transnacionais como a pirataria e o roubo armado no mar da região, onde se contabiliza 25% da totalidade do tráfego marítimo africano (International Institute for Strategic Studies [IISS], 2022, p. 439), num contexto em que mais de 90% do volume do comércio africano com a UE é transportado por via marítima⁵, e em que se prevê um aumento considerável do tráfego marítimo nesse continente até 2030⁶ (United Nations Conference on Trade and Development [UNCTD], 2021). Nesse mesmo enquadramento, os Estados do GdG enfrentam graves desafios securitários e de desenvolvimento, associados às ameaças que decorrem da falta de controlo das suas águas costeiras e respetivos acessos, cujas consequências se têm traduzido num aumento da atividade criminosa e da insegurança.

Em junho de 2013, foi realizada em Yaoundé (Camarões), uma cimeira conjunta de Chefes de Estado da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) e da Comissão do GdG (CGG) (Marques, 2018). Nessa cimeira, estes Estados e Organizações comprometeram-se a enfrentar os desafios à SM, através de uma abordagem regional comum e integrada, assumindo que nenhum Estado o conseguiria fazer isoladamente. Consequentemente, assinaram o designado “Código de conduta relativo à prevenção e repressão de atos de pirataria, roubo armado contra navios e atividades ilícitas na África Ocidental e Central”, conhecido como *Código de Conduta de Yaoundé*⁷ (United Nations, 2013). Este acordo está em linha com as Resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012) do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), que declaram que estes Estados têm responsabilidade e assumem um papel relevante na SM da região, e que o CSNU encoraja os parceiros internacionais a apoiá-los nesse esforço regional.

No quadro da cooperação internacional destaca-se a cooperação entre a União Europeia (UE) e os Estados da região do GdG, que partilham interesses comerciais e económicos comuns, em função da relevância dos recursos energéticos que ali se concentram. Esses recursos são cruciais, tanto para a economia global, em especial para a

⁵ Apesar de África significar somente 6% do volume do comércio marítimo mundial, o continente depende fortemente das vias de comunicação marítimas para garantir o seu comércio interno e externo (UNCTD, 2021).

⁶ Esta previsão entra em linha de conta com o impacto do acordo *African Continental Free Trade Area*, cuja implementação se iniciou em 2021. Este acordo prevê, entre outros aspetos, a eliminação dos direitos de importação (2021).

⁷ <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx>



UE e a sua segurança energética e, bem assim, para Portugal, um país fortemente dependente de recursos energéticos oriundos desta região (Almeida, 2020).

Já em 2014, na sua Estratégia de Segurança Marítima para o GdG, atualmente em revisão, a UE assumia que o comércio marítimo nessa região representava uma dimensão considerável, com uma permanência de 30 navios de bandeira ou propriedade de Estados da UE, em média, naquele espaço marítimo (European Union, 2014a, p. 2). Relativamente à importação de recursos energéticos, a Europa importa cerca de 10% de petróleo e 4% do gás natural da região⁸ (Pichon & Pietsch, 2019, p. 10). Os dados relativos a Portugal são expressivos pois, entre 2015 e 2021, Portugal importou⁹ 30,6% do petróleo bruto e 40,2% de gás natural do GdG, sendo a totalidade desses recursos transportados por via marítima (Direção Geral de Energia e Geologia, 2022). No período 2015-2019, o comércio de bens transacionáveis (excluindo serviços) no contexto da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) “[...] representou três mil milhões de euros em exportações e 2,2 mil milhões de euros em importações para Portugal, com um saldo positivo da balança comercial de cerca de 0,8 mil milhões” (Instituto Nacional de Estatística, 2020, p. 2). Considerando que cinco Estados da CPLP se situam na região do GdG¹⁰ e representam 60% do destino das exportações portuguesas naquela organização, Portugal evidencia e privilegia esta região no quadro da sua estratégia comercial com África.

Contudo, o GdG tem sido uma das regiões do globo mais afetadas pelo fenómeno da pirataria e do roubo armado no mar, que constitui a principal ameaça à liberdade de circulação marítima. Estes fenómenos estão associados e ocorrem simultaneamente com outro tipo de atividades ilícitas, tais como a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), com graves implicações para as economias locais e para o comércio regional. Isto leva a que a SM desta região seja uma prioridade estratégica para a UE, mas também para Estados empenhados na segurança africana e transatlântica, tais como o Brasil, Estados Unidos da América (EUA) e, mais recentemente, a Rússia e a República Popular da China (RPC) (Devermont et al., 2019; Husted, 2019).

Nessa sequência, e com a finalidade de reforçar as frágeis instituições regionais, diversos países têm protagonizado iniciativas bilaterais no âmbito do reforço das infraestruturas em terra, garantindo formação, treino e aconselhamento. Portugal tem conduzido iniciativas que contribuem para a SM na região, atuando junto de Estados com os

⁸ Os principais fornecedores são: Nigéria, Angola, Camarões e Gabão (European Commission, 2022).

⁹ Percentagens estimadas da totalidade das importações portuguesas de petróleo bruto e gás natural.

¹⁰ Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial e São Tomé e Príncipe.



quais partilha ligações históricas, culturais e económicas profundas, nomeadamente através da *Iniciativa Mar Aberto* (IMA) e da presença permanente do navio patrulha *Zaire* em São Tomé e Príncipe. Somam-se as iniciativas bilaterais portuguesas no âmbito da Cooperação no Domínio da Defesa (CDD) com os Estados da região.

Contudo, muitas das iniciativas bilaterais, realizam-se segundo agendas próprias, carecendo de maior coordenação com vista a um objetivo comum (Direção Geral de Política de Defesa Nacional [DGPDN], 2019, p. 3). Num contexto em que os Estados do GdG têm solicitado a ajuda internacional para o apoio às suas estruturas (DGPDN, 2019), afigura-se pertinente analisar a presente situação securitária no mar, bem como o enquadramento das iniciativas portuguesas em conjunto com outras, como contributo para a SM na região.

Esta investigação tem como objeto de estudo a Segurança Marítima, num quadro de cooperação entre Portugal e outros atores, com incidência no emprego de meios navais. Espacialmente, o objeto de estudo está delimitado ao GdG, na linha de costa que vai desde o Senegal até Angola. No domínio temporal, será considerado o período 2015-2021, no qual se registou um aumento do número de incidentes de pirataria e roubo armado e em que a IMA assumiu uma nova conceptualização e ambição. Relativamente ao conteúdo, será delimitado às dimensões estratégica e operacional do fenómeno da pirataria e roubo armado como ameaças à SM; assim como das Iniciativas Portuguesas (IP) nesse âmbito, e de outras relevantes para Portugal, com foco no emprego de meios navais.

A investigação situa-se, assim, no domínio das “Ciências Militares”, enquanto “corpo organizado e sistematizado de conhecimentos, de natureza multidisciplinar” [...], “relativo ao desenvolvimento das metodologias e processos de edificação e emprego de capacidades militares [...], na resposta a crises, conflitos e emergências complexas [...], em apoio ao desenvolvimento e bem-estar” e “na cooperação e assistência militar”, desenvolvendo-se nas áreas do “Estudo das Crises e dos Conflitos Armados” e das “Operações Militares” (Decreto-Lei n.º 249/2015, 2015).

O objetivo geral (OG) da investigação consiste em analisar o contributo da cooperação portuguesa no domínio da Defesa através do emprego de meios navais, para uma Segurança Marítima Cooperativa no GdG. De forma a cumprir com o OG da investigação, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos (OE): OE1 - Caracterizar o espaço geopolítico do GdG no âmbito da Segurança Marítima; OE2 - Caracterizar o envolvimento internacional para a Segurança Marítima no GdG, no âmbito das iniciativas que se articulam



com Portugal; OE3 - Caracterizar as iniciativas portuguesas no GdG, envolvendo o emprego de meios navais, no âmbito da Segurança Marítima.

A partir do OG e dos OE da investigação, formulou-se a seguinte Questão Central (QC), que conduzirá a investigação - De que forma a Cooperação Militar Portuguesa, com o emprego de meios navais, pode contribuir para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné, considerando o fenómeno da pirataria e roubo armado? A QC decompõe-se nas seguintes Questões Derivadas (QD), cujas respostas permitirão alcançar os OE: QD1 - Que características existem no espaço do GdG com impacto para a Segurança Marítima?; QD2 - Como se caracteriza o envolvimento internacional para a Segurança Marítima no GdG, no âmbito das iniciativas que se articulam com Portugal?; QD3 - Como se caracterizam as iniciativas portuguesas no GdG, com o emprego de meios navais, no âmbito da Segurança Marítima?

A investigação seguirá um raciocínio indutivo, com uma estratégia essencialmente qualitativa. O desenho da pesquisa adotado será o estudo de caso, analisando-se a SM no contexto específico do GdG. A recolha de dados incidirá na análise documental e em entrevistas semiestruturadas a especialistas de reconhecida competência da temática analisada.

Estruturalmente, este trabalho apresenta sete capítulos, incluindo a presente introdução. No segundo capítulo abordam-se os conceitos de Segurança Marítima, Segurança Marítima Cooperativa, mas também os conceitos de pirataria, roubo armado no mar e, finalmente, de Meios Navais e Poder Naval. No terceiro capítulo menciona-se a metodologia e método utilizados neste estudo. No quarto capítulo realiza-se uma breve caracterização do espaço geopolítico do GdG, abordando a cooperação regional, as forças marítimas locais e as características da pirataria e roubo armado na região. No quinto capítulo examina-se o contributo internacional para a SM da região, com foco nas iniciativas que Portugal integra e, no sexto capítulo, analisam-se, em detalhe, as iniciativas portuguesas no GdG envolvendo o emprego de meios navais. No sétimo e último capítulo, tecem-se as conclusões, apresentando-se os contributos para o conhecimento, prospetivas e recomendações que se prendem com a utilização do instrumento militar português no mar, como demonstração da vontade da afirmação de Portugal como um ator interveniente e ativo na segurança marítima do Atlântico Sul; um espaço marítimo de interesse estratégico.



2. Base conceptual associada à segurança marítima e meios navais

No contexto das Ciências Militares em que este estudo se desenvolve, realizou-se uma análise documental incidente nos conceitos de segurança abordados, com uma associação aos estudos de segurança enquadrados na perspetiva Construtivista da *Escola de Copenhaga*¹¹. Este capítulo consubstanciará a definição destes conceitos e de outros considerados estruturantes e associados aos meios navais.

São identificadas duas abordagens distintas ao conceito de Segurança Marítima (Piedade, 2018). A primeira, segundo Wolfers¹² (1952, cit. por Piedade, 2018, p. 13) e identificada por Bueger (2015, p. 159), que consiste na interpretação de diversos autores e da generalidade das OI, define-a genericamente como a ausência de ameaças no ambiente marítimo.

Outra interpretação, baseada em Till (2009, cit. por Piedade, 2018, p. 22), define Segurança Marítima como a manutenção da “boa ordem no mar”, entendida como um estado final desejado a ser alcançado, em determinadas dimensões ou “valores” marítimos, tais como: fonte de recursos; meio ambiente; área de soberania e via de comunicação (Till, 2013, pp. 282–317).

Apesar de ser amplamente utilizada, a primeira abordagem não prevê a identificação das ameaças ou valores a defender, mas a segunda interpretação permite a delimitação de critérios ou valores associados a um estado final desejado¹³ (Piedade, 2018).

Concomitantemente, surgem outros dois conceitos de SM baseados no critério da intencionalidade, que não são referidos ou distinguidos em língua portuguesa: *maritime safety* e *maritime security* (2018, p. 17), sendo utilizado por organizações dedicadas ao domínio marítimo, como a *International Maritime Organization* (IMO), por exemplo. O primeiro refere-se à prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar, como resultado da “não conformidade com normas aplicáveis à construção, equipamento ou

¹¹ Um grupo de teorizadores formado por Barry Buzan e Ole Wæver, associados do então *Copenhagen Peace Research Institute*, que visam o fomento de uma pesquisa multidisciplinar sobre a paz e a segurança internacional (Mcsweeney, 1996). Assumem uma abordagem Construtivista e holística aos estudos da segurança, transcendendo os paradigmas tradicionalistas, de carácter predominantemente Realista, centrados apenas nos Estados e nos aspetos político-militares, tendo sido os autores das teorias da securitização e dos complexos regionais de segurança (Buzan et al., 1998, pp. vii–viii).

¹² No seu artigo “*National Security*” as an Ambiguous Symbol, Arnold Wolfers (1952) refere segurança como a ausência de ameaças a valores adquiridos ou, como interpretado por Mihalka (2001): a liberdade para exercer determinados valores. Segundo este autor a questão conceptual coloca-se em saber quais as unidades sociais (indivíduos, Estados, OI, etc) e quais os valores a proteger.

¹³ Por exemplo, a pirataria e o roubo armado como uma ameaça à liberdade de circulação marítima e, consequentemente, à soberania, que constituem estados finais desejados.



operação de navios”. O segundo relaciona-se diretamente “com a proteção contra a prática de atos ilegais e deliberados” (p. 17).

A UE, na sua Estratégia de Segurança Marítima, define SM como uma realidade em que, no domínio marítimo global, “o direito internacional e o direito nacional são aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, infraestruturas, transportes, ambiente e recursos marinhos são protegidos”, definido valores a proteger (European Union, 2014b, p. 3). Esta interpretação surge, também, na Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, que a define como:

[...] um estado desejado no domínio marítimo global, no qual as disputas marítimas são resolvidas por meios pacíficos, o direito internacional e a legislação nacional são respeitados e aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, as infraestruturas, o transporte, o ambiente e os recursos marinhos são protegidos.” (Ministério do Mar, 2021, p. 69)

Surge depois uma declaração emitida pela Índia, na sua presidência do CSNU em agosto de 2021, definindo a SM num conceito mais lato, como o uso legítimo dos oceanos e a segurança das comunidades costeiras, em que o Direito Internacional, entre outros instrumentos globais, fornece o quadro jurídico adequado para combater as atividades ilícitas no mar (CSNU, 2021).

Na região do GdG, à luz dos estudos de segurança de Buzan et al. (1998), a Segurança Marítima, independentemente do seu significado, pode ser associada à *teoria da securitização*, na perspetiva Construtivista, em que as ameaças são veiculadas por líderes de opinião, de acordo com agendas políticas, que as transformam num problema de segurança. Segundo essa teoria, ocorre um processo de interpretação e aceitação, pelas audiências, da credibilidade dessas ameaças, sucedendo-se uma justificação para a adoção de medidas extraordinárias a fim de as neutralizarem, protegendo um determinado objeto (1998, p. 21).

Como se verificará neste estudo, a pirataria e o roubo armado têm sido identificados como ameaças ao comércio internacional e ao desenvolvimento económico, sendo reconhecidas politicamente por diversos atores, que tomam medidas extraordinárias para atenuar os seus efeitos como, por exemplo, o emprego do instrumento militar.

Constatando o carácter multidimensional do conceito de SM, este será abordado na sua vertente *security*, baseada na perspetiva de Till (2013), sendo um estado final desejado com o mar considerado como via de comunicação, fonte de recursos e área de soberania; em que a liberdade de navegação, as fontes de recursos e a soberania são garantidas (objetos a



proteger), através do quadro jurídico nacional e internacional necessário para combater o fenómeno da pirataria e do roubo armado no mar.

2.1 Segurança Cooperativa e Segurança Marítima Cooperativa

Muitas das ameaças à segurança são hoje fenómenos eminentemente transnacionais, tais como: corrupção, crime organizado, terrorismo, epidemias ou catástrofes naturais. Prevê-se que estas ameaças possam apenas ser combatidas através de ações transfronteiriças e, muitas vezes, longe do espaço marítimo da responsabilidade dos Estados (Till, 2013, p. 283).

Um estudo das Nações Unidas (NU) sobre segurança (United Nations, 2005) referia a vulnerabilidade dos Estados, mesmo das grandes potências globais, às ameaças transnacionais. Alertava, também, para o princípio da reciprocidade, em que cada Estado deveria visar a cooperação com outros Estados, ajudando-os a enfrentar as suas ameaças; prevendo-se a hipótese de se garantir um apoio futuro para a garantia da sua própria segurança, em caso de necessidade.

Nessa sequência, as sociedades ocidentais, nomeadamente na UE e EUA, têm adotado uma forma de fortalecer as seguranças nacionais, promovendo a estabilidade necessária ao desenvolvimento e bem-estar das sociedades desenvolvidas, no que se designa como Segurança Cooperativa (Mihalka, 2001). Segundo esse autor, a Segurança Cooperativa descreve a situação em que existe uma cooperação entre Estados que enfrentam ameaças comuns à sua segurança, sendo essas ameaças provenientes de atores não estatais (2005).

Por outro lado, no domínio marítimo, Lourenço (2012) evidencia a complexidade da multidimensionalidade da segurança. Este autor aborda a importância do mar numa economia global e interdependente, baseada na crescente intensidade e diversidade das rotas marítimas, relevando a coordenação de iniciativas articuladas com Estados, OI e o sector privado. Consiste, pois, numa abordagem construtivista do conceito de SM, devendo-se adicionar a consolidação de uma cultura de segurança efetiva nos espaços marítimos, com uma consciencialização da sociedade, como via para o seu bem-estar e desenvolvimento (2012).

A UE também adotou um princípio cooperativo para a SM, com uma abordagem multisetorial, em que esta é conseguida através da parceria com atores e entidades civis e militares, entre as quais as próprias agências europeias (European Union, 2014b, p. 4).

Consequentemente, a Segurança Marítima cooperativa será aqui entendida como resultante da coordenação articulada entre Estados, OI e o setor privado, que enfrentam uma



ameaça comum, com o envolvimento da sociedade como um todo, sendo este um conceito essencial para compreender o objeto de estudo em análise.

2.2 Pirataria e roubo armado

Para uma conceptualização da pirataria e roubo armado, conceitos enquadrantes nos quais este estudo se irá focar, analisaram-se as fontes primárias que os definem a nível internacional. Com efeito, o Artigo 101º da *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar* (CNUDM) (Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, 1997), define a pirataria como:

[...]

- a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i) Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii) Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado; [...].

Contudo, esta definição não abrange todos os casos ocorridos no GdG, pois, segundo os dados analisados, grande parte dos atos desta natureza ocorrem em águas territoriais. Para esses casos aplica-se a Resolução A.1025(26) (2010) da IMO, em que o roubo armado no mar consiste em:

[...] 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; [...].

Para facilitar a interpretação espacial dos dois conceitos, pode-se verificar, na Figura 1, as zonas marítimas às quais eles se aplicam.

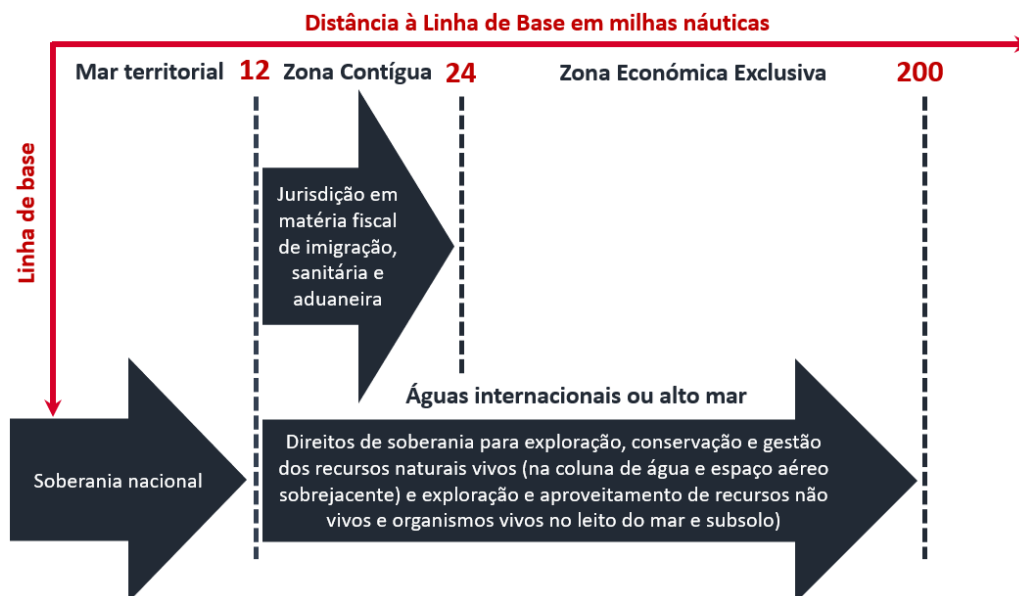


Figura 1 – Zonas Marítimas
Fonte: Adaptado a partir da CNUDM

No âmbito da cooperação, o art.º 100 da CNUDM define que “todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado”. Adicionalmente, pelos artigos 105 e 107 da mesma Convenção, está previsto o apresamento de embarcações piratas, mas exclusivamente por navios ou aeronaves militares ou outras ao serviço de um Estado. No subcapítulo seguinte será abordado o conceito de meio naval.

2.3 Meio Naval e Poder Naval

Ao longo da história, as Marinhas têm sido empregues na defesa dos espaços marítimos e na segurança dos seus Estados (Till, 2013, p. 284). A perspetiva futura é que essa atividade venha a aumentar, face ao incremento da exploração dos recursos e à necessidade cada vez maior de diversificação das rotas marítimas (pp. 284–317). A importância da dimensão militar da SM é, pois, incontestável. Os Estados tendem a investir nas suas Marinhas para projetar o seu Poder, de forma a garantir a livre circulação no meio marítimo e a sua soberania territorial, promovendo, também, a prosperidade económica global (Malaquias, 2021). Bueger (2015, p. 160) concretiza que o Poder Naval está intimamente relacionado com a SM, pois as forças navais e os respetivos meios constituem um ator proeminente nesse âmbito, por se constituírem num elemento dissuasor no espaço marítimo. Nesse sentido, a utilização do instrumento militar para a obtenção da SM afigura-se incontornável, nomeadamente na sua dimensão naval, envolvendo o emprego de meios



navais para alavancar objetivos nacionais e regionais. Para esse desiderato, contribuem determinados atributos ou características particulares das forças navais tais como: liberdade de movimento garantida pelo Direito Internacional; possibilidade de assumir uma determinação política, agindo como força de dissuasão ou coerção; flexibilidade, podendo ser rapidamente reajustadas para diferentes finalidades; autossustentabilidade por períodos relativamente longos e longe das suas bases; e a capacidade para influenciar eventos no mar e em terra (*AJP-3.1 Allied Joint Doctrine For Maritime Operations*, 2016, p. 9).

Pelas leituras de Cajarabille (2002, p. 8), infere-se que os meios navais seriam os que “[...] um país dispõe para contribuir, pela coação, para a realização de objetivos marítimos e militares”, consubstanciando-se essencialmente nas Marinhas de Guerra. Em Portugal, os meios navais incluem as unidades navais e os respetivos meios orgânicos, as unidades de fuzileiros e de mergulhadores, assim como todas as infraestruturas de apoio logístico¹⁴, operados pela Marinha. De acordo com este autor, o conjunto desses meios constitui o Poder Naval, cujas funções são operacionalizadas em três tipologias de missões: militares¹⁵, diplomáticas¹⁶ e de interesse público¹⁷.

Na reflexão de Neves (2019, p. 18), identificam-se as funções que podem ser preconizadas para o Poder Naval: “assegurar o Controlo do Mar (e com ele a liberdade e segurança das comunicações marítimas)”; “projetar poder (influenciando os acontecimentos em terra e explorando as fraquezas do inimigo); proteger, defender ou atacar a navegação comercial (de forma direta ou indireta, acautelando interesses económicos e direitos soberanos); policiar e manter a boa ordem no mar (assegurando a liberdade de navegação e uma adequada governança)”.

Do exposto anteriormente, pode inferir-se que as funções do Poder Naval podem não implicar coação¹⁸. Consequentemente, entende-se hoje mais adequado defini-lo como o instrumento militar de um Estado, habilitado a atuar em ambiente marítimo, para o cumprimento, no mar, dos objetivos nacionais definidos pela política. Ainda que esta

¹⁴ A Base Naval de Lisboa e a Base de Fuzileiros no Alfeite, assim como os seus pontos de apoio naval (PAN), todos localizados em território nacional (ex: Troia e Portimão).

¹⁵ Missões que implicam o uso da força ou a sua ameaça (Cajarabille, 2002, pp. 10–17).

¹⁶ Missões em águas fora da jurisdição nacional, não coercivas, de apoio à política externa dos Estados, podendo, contudo, estar implícito o emprego da força (pp. 10–17).

¹⁷ “Associadas ao exercício da autoridade do Estado em águas sob jurisdição nacional”, incluindo busca e salvamento, balizagem, investigação científica, combate à poluição, apoio à Proteção Civil, etc (p. 9).

¹⁸ Como por exemplo a garantia da segurança das vias de comunicação na vertente *safety*, ainda que não seja o âmbito deste estudo.



definição abranja o mesmo conjunto de meios referidos anteriormente, considerar-se-á apenas as unidades navais e respetivos meios orgânicos¹⁹.

Uma unidade naval consiste num “navio guarnecido por militares da Marinha, pertencente ao efetivo dos navios de guerra, que se destina a assegurar, no mar, a execução das missões” que lhe são atribuídas. Estes podem ser combatentes ou auxiliares (IUM, 2020, p. 290). Neste estudo, os meios pertencentes às Guardas Costeiras dos Estados do GdG serão também considerados como meios navais, por se destinarem também às funções do respetivo Poder Naval.

¹⁹ Meios que pertencem aos próprios navios, como embarcações, helicópteros, *drones* ou veículos submarinos autónomos.



3. Metodologia e Método

3.1 Metodologia

O raciocínio utilizado nesta investigação será o indutivo, na medida em que, para se responder às questões da investigação, desenvolvem-se conceitos, chegando à compreensão dos fenómenos a partir de padrões encontrados nos dados.

Em função da natureza e complexidade do problema a estudar, será adotada uma estratégia de investigação qualitativa, assumindo-se “uma relação indissociável entre o mundo real e a subjetividade do sujeito”. Além disso a “pesquisa incidirá essencialmente em valores, crenças, hábitos, atitudes e opiniões” (Santos et al., 2019, p. 27). Contudo, a estratégia qualitativa será reforçada com uma estratégia quantitativa longitudinal no capítulo 4, de forma a caracterizar a evolução do objeto de estudo ao longo do período estudado, com recurso a dados estatísticos.

O desenho da pesquisa adotado será o estudo de caso, procurando-se analisar a SM no contexto específico do GdG, adotando-se um carácter descritivo e uma interpretação holística na sua análise (Freixo, 2011, pp. 111–112).

3.2 Método

3.2.1 Participantes e procedimentos

Com o objetivo de confirmar e complementar os dados obtidos da análise documental, foram realizadas entrevistas a reconhecidos especialistas do objeto de estudo.

3.2.2 Instrumentos de recolha de dados

No decorrer desta investigação, procedeu-se a uma análise documental e à realização de entrevistas semiestruturadas complementares reunidas no Apêndice A²⁰, que incidiram no objeto de estudo e nas dimensões estratégica e operacional, tornando possível o levantamento do Estado da Arte, com a definição dos conceitos estruturantes e enquadrantes.

3.2.3 Técnicas de tratamento de dados

A análise dos dados recolhidos será interpretativa, com recurso a uma análise de conteúdo temática, realizada no Apêndice B, em que a informação será analisada indutivamente, através da operacionalização de conceitos, com vista à compreensão dos fenómenos. Procurar-se-á, assim, estabelecer padrões e relações dos fenómenos estudados.

²⁰ A informação retirada das respostas está evidenciada a negrito.



3.3 Modelo de análise

Quadro 1 – Modelo de Análise

Enunciado	Contributos de Portugal para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné.				
Domínio da Investigação	Domínio	Ciências Militares			
	Área	Estudo das Crises e dos Conflitos Armados			
	Subáreas	Planeamento Estratégico Militar e Prospetiva Estratégica Militar			
Objeto de Estudo	Segurança Marítima (SM), num quadro de cooperação entre Portugal e os atores que empenham meios navais.				
Delimitação	Espaço	GdG, na linha de costa que vai desde o Senegal até Angola.			
	Tempo	Período 2015-2021, com alguns dados recolhidos em 2022.			
	Conteúdo	Dimensões estratégica e operacional do fenómeno da pirataria e roubo armado como ameaças à SM; assim como das Iniciativas Portuguesas (IP) nesse âmbito, e de outras relevantes para Portugal, com foco no emprego de meios navais.			
Objetivo Geral	Analisar o contributo da cooperação portuguesa no domínio da Defesa através do emprego de meios navais, para uma Segurança Marítima Cooperativa no GdG.				
Questão Central	De que forma a Cooperação Militar Portuguesa, com o emprego de meios navais, pode contribuir para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné, considerando o fenómeno da pirataria e roubo armado?				
Objetivos Específicos	Questões Derivadas	Conceitos Estruturantes	Dimensão	Variável ²¹	Técnicas de recolha de dados
OE1: Caracterizar o espaço geopolítico do GdG no âmbito da Segurança Marítima.	QD1: Que características existem no espaço do GdG, com impacto para a Segurança Marítima?	SM GdG	Espaço do GdG	Espaço geopolítico do GdG Pirataria e roubo armado Cooperação regional no GdG	Prioridade: análise documental; Complemento: entrevistas semi-estruturadas
OE2: Caracterizar o envolvimento internacional para a segurança marítima no GdG, no âmbito das iniciativas que se articulam com Portugal.	QD2: Como se caracteriza o envolvimento internacional para a segurança marítima no GdG, no âmbito das iniciativas que se articulam com Portugal?	SM SM cooperativa GdG Meios navais	Iniciativas internacionais para a SM do GdG	Iniciativas internacionais para a SM do GdG	Prioridade: análise documental; Complemento: entrevistas semi-estruturadas
OE3: Caracterizar as iniciativas portuguesas no GdG, envolvendo o emprego de meios navais, no âmbito da SM.	QD3: Como se caracterizam as iniciativas portuguesas no GdG, com o emprego de meios navais, no âmbito da SM?	SM SM cooperativa GdG Meios navais	Contributo de Portugal para a SM do GdG	Formulação estratégica nacional no âmbito da SM do GdG Iniciativas portuguesas para a SM do GdG	Prioridade: análise documental; Complemento: entrevistas semi-estruturadas

²¹ Os indicadores relacionados com as respetivas variáveis estão identificados no Apêndice B – Análise de Conteúdo.

4. Caracterização do espaço geopolítico do Golfo da Guiné

Ao longo deste capítulo caracterizar-se-á a geopolítica da região do GdG, abordando a sua dimensão geográfica, política, social, demográfica e securitária, com foco na dimensão naval, evidenciando as suas particularidades como fator relevante para o estado da Segurança Marítima na região.

Existem diversas interpretações quanto ao espaço geográfico que define o GdG. À semelhança do preconizado pela UE²² (European Union, 2014a, p. 1), esta região será considerada desde o extremo norte do Senegal até ao extremo sul de Angola, com uma linha de costa de 7.735 Km, cujo seu extremo norte dista, sensivelmente, 2.500 km de Portugal continental. Abrange as fronteiras marítimas de 17 Estados continentais costeiros e os Estados insulares de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe (STP) (Figura 2).



Figura 2 – Região do Golfo da Guiné

Fonte: Stable Seas (2020).

Este enorme espaço geográfico corresponde, portanto, a um espaço terrestre e marítimo extenso; este último sem pontos naturais de convergência ou estrangulamento, onde se encontram reservas de recursos naturais estratégicos, tais como os hidrocarbonetos, que constituem fonte primária relevante no contexto da geoeconomia global.

²² Entende-se conveniente neste estudo, aceitar o âmbito geográfico do GdG utilizado na UE, considerando que a intervenção e a cooperação portuguesa nesta região se realizam num contexto da cooperação da UE nessa mesma região.

O GdG abrange duas regiões político-económicas filiadas da União Africana (UA): CEDEAO e CEEAC; mas também a Comissão do Golfo da Guiné (CGG) (European Union, 2014a, p. 1).

A CEDEAO, criada em 1975 com o objetivo de “[...] promover a cooperação económica e política [...]”, é composta atualmente por 15 Estados com laços culturais, geopolíticos e interesses económicos comuns (CEDEAO, 2022). A CEEAC foi criada em 1983 e integra atualmente 11 Estados. Visa também a criação de “um espaço económico e político unificado”, em que a preservação da paz e segurança constitui um dos seus pilares (CEEAC, 2022).

A CGG foi criada em 2001, sendo composta por oito Estados da CEDEAO e da CEEAC, que se identificam na Figura 3, tendo como base a necessidade de potenciar a economia e a segurança, nomeadamente na vertente marítima. Esta organização assenta numa cooperação de Estados do GdG, cujo objetivo é a defesa dos seus interesses comuns e a promoção da paz²³ e do desenvolvimento socioeconómico (The Gulf of Guinea Commission, 2020).

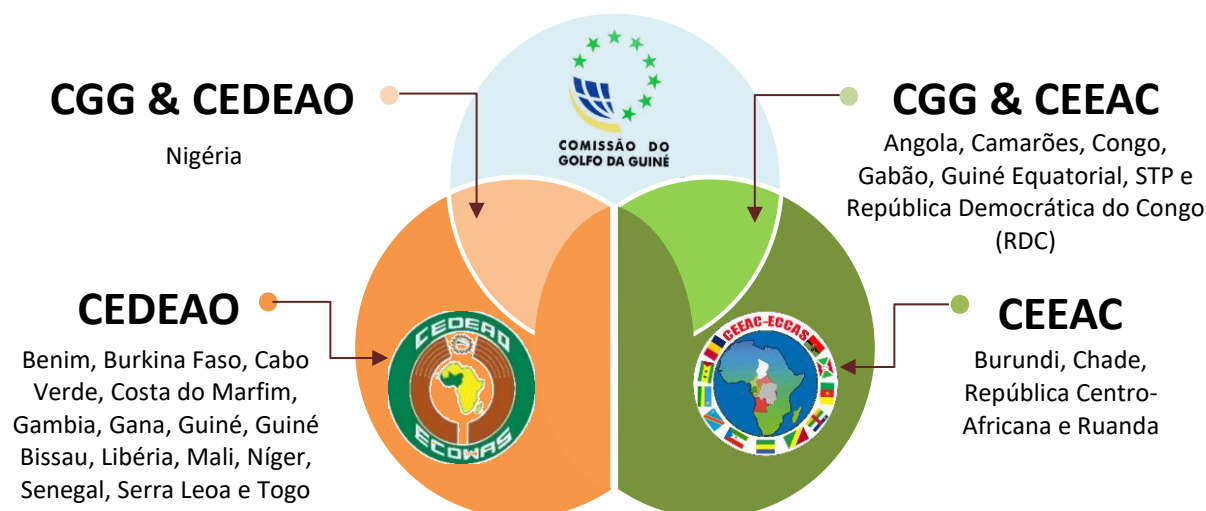


Figura 3 – Estados membros da CGG, da CEDEAO e da CEEAC

Para além da extensão territorial, o espaço marítimo do GdG apresenta-se especialmente complexo, congregando grande parte das ameaças e riscos que afetam a região. Para melhor o ilustrar, podem-se verificar, na Figura 4, as 19 Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) presentes, em que algumas fronteiras marítimas ainda se encontram por delinear²⁴, constituindo zonas com tendência para atrair a prática de atividades criminosas, nomeadamente a pirataria (Africa Defense Forum [ADF], 2020).

²³ Através de prevenção, gestão e resolução de conflitos regionais.

²⁴ Mais concretamente entre os seguintes Estados: Angola e RDC; Guiné Equatorial e Gabão (Flanders Marine Institute [VLIZ], 2022).

Geograficamente, a ZEE de STP é a que apresenta uma maior complexidade quanto às fronteiras, sendo rodeada por três ZEE adjacentes (Nigéria, Guiné-Equatorial e Gabão), com uma região de exploração conjunta com a Nigéria, a norte, que também pode ser visualizada no próximo capítulo (Figura 8). As três maiores ZEE do GdG pertencem a Estados-membros da CPLP: Cabo Verde (801.936 km²); Angola (495.866 km²) e Guiné Equatorial (304.133 km²) (VLIZ, 2022), sendo que a totalidade das áreas destas ZEE, representam cerca de metade da totalidade das ZEE do GdG.

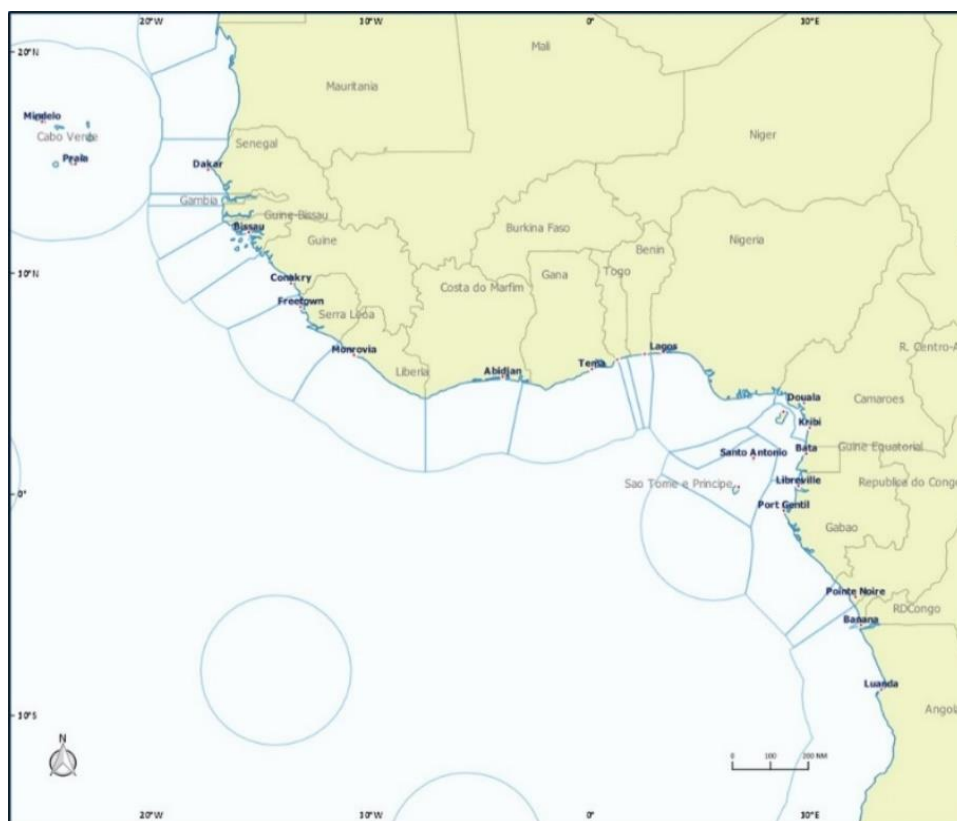


Figura 4 – ZEE no GdG

Fonte: Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais (CADOP) (2022).

Quanto a aspetos de soberania, e pela informação que se retira de duas entrevistas realizadas, pode-se inferir que os Estados do GdG são tendencialmente caracterizados pela suscetibilidade: T. Lemos (entrevista por email, 09 de novembro de 2020), além de evidenciar a extensão do GdG como um desafio para a segurança marítima no contexto atual, considera que estes Estados são cautelosos no aspeto jurídico, quanto à manutenção da sua soberania no espaço marítimo, mesmo num contexto de segurança marítima cooperativa. J. C. Real²⁵ (entrevista presencial, 20 de dezembro de 2021) aprofunda que, sendo Estados relativamente recentes, são “sensíveis e suscetíveis às questões de soberania”, especialmente

²⁵ Embaixador Representante Especial de Portugal para a SM do GdG.



em relação à presença das suas antigas potências coloniais perto das suas águas territoriais. O “efeito dissuasor da presença estrangeira é entendido como positivo, mas, no fundo, é implicitamente interpretado como uma interferência estrangeira e uma insuficiência deles próprios no que diz respeito à fiscalização, monitorização e controlo das suas águas” (*op. cit.*).

Relativamente a problemas sociais existentes nestes Estados, Correia de Barros (2018) refere que estes assumem uma natureza essencialmente estrutural: pobreza extrema; desigualdades na distribuição de riqueza; desemprego e baixo nível de educação, aos quais se junta a má governança, percecionada através da corrupção e da falta de eficácia e ausência, quer das administrações, quer das forças de segurança e defesa.

Na dimensão demográfica, esta região tem uma população marcadamente jovem (Almeida, 2020, pp. 53–60), com um crescimento anual acentuado de 2,51%²⁶ (Banco Mundial, 2022b), bem como elevadas concentrações urbanas ao longo da costa (Barros, 2018). Constata-se que, na maioria desses Estados, não existem condições para proporcionar perspetivas de vida a essa população²⁷. Consequentemente, o crescimento da população jovem e a falta de emprego favorecem o desenvolvimento das atividades criminosas, sendo previsível que a instabilidade em terra se continue a repercutir no domínio marítimo, com a manifestação de fenómenos como a pirataria e o roubo armado (Malaquias, 2021).

4.1 Ameaças à liberdade de circulação no mar

As ameaças à segurança marítima são variadas no continente africano e especificamente no GdG. Às já referidas disputas marítimas, adicionam-se crimes ambientais, pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN)²⁸, tráficos ilícitos de vários tipos (pessoas, narcóticos, armas, petróleo, etc), mas também o fenómeno da pirataria e roubo armado (PRA) (Barros, 2018; Malaquias, 2021). Este estudo incide essencialmente na PRA no GdG, fenómeno que coexiste com outras ameaças, tais como os crimes ambientais e a pesca INN²⁹.

Para uma caracterização da PRA no período 2015-2021, procedeu-se a uma análise longitudinal realizada no Apêndice C, com recurso aos dados estatísticos dos relatórios da

²⁶ Média dos 19 países que compõem o GdG.

²⁷ Principalmente pela falta de emprego.

²⁸ Segundo Malaquias (2021), apesar da pirataria constituir a ameaça mais significativa à liberdade de circulação no mar, a pesca INN afeta diretamente a sobrevivência das comunidades africanas, com implicações devastadoras na segurança alimentar.

²⁹ Originam uma degradação das condições ambientais e dos *stocks* de recursos vivos, prejudicando a subsistência das populações baseada na atividade da pesca, ficando estas vulneráveis e expostas à sedução da participação em atividades ilícitas para assegurarem a sua subsistência.

International Maritime Organization (IMO) e do *International Maritime Bureau* (IMB). Sobre o *modus operandi* dos piratas e os fatores que sustentam este fenómeno no GdG, recorreu-se: ao relatório da UE sobre pirataria no GdG (Pichon & Pietsch, 2019); aos relatórios da iniciativa *Stable Seas* e do *Center for Maritime Law and Security* (CEMLAWS); bem como ao relatório sobre os piratas do *Delta do Níger* do *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC) (2021). Todas estas fontes descrevem o fenómeno como resultantes de crime organizado, baseado num modelo de negócio complexo e lucrativo, como consequência de fatores existentes em terra associados ao subdesenvolvimento.

Da sessão inaugural do Curso de Estudos Africanos de 2021, proferida por Assis Malaquias (2021), infere-se que a teoria da securitização de Buzan et al. (1998) se aplica nos espaços marítimos africanos, com a insegurança marítima em África a ser entendida como uma ameaça à escala global. Este conferencista salientou que o reconhecimento da importância estratégica da segurança marítima em África ocorreu, em grande medida, devido às ameaças ao comércio internacional, representada essencialmente pela pirataria no Golfo de Áden e, mais recentemente, no GdG. A Figura 5 representa a elevada densidade de tráfego marítimo atualmente nessa região, aspeto que ilustra a necessidade de garantir a segurança pois, como já foi referido, trata-se de uma zona com elevado valor geoestratégico e geoeconómico, no qual qualquer disrupção na liberdade de navegação se repercute, indireta ou indiretamente, na economia da própria região e, consequentemente, na economia global.

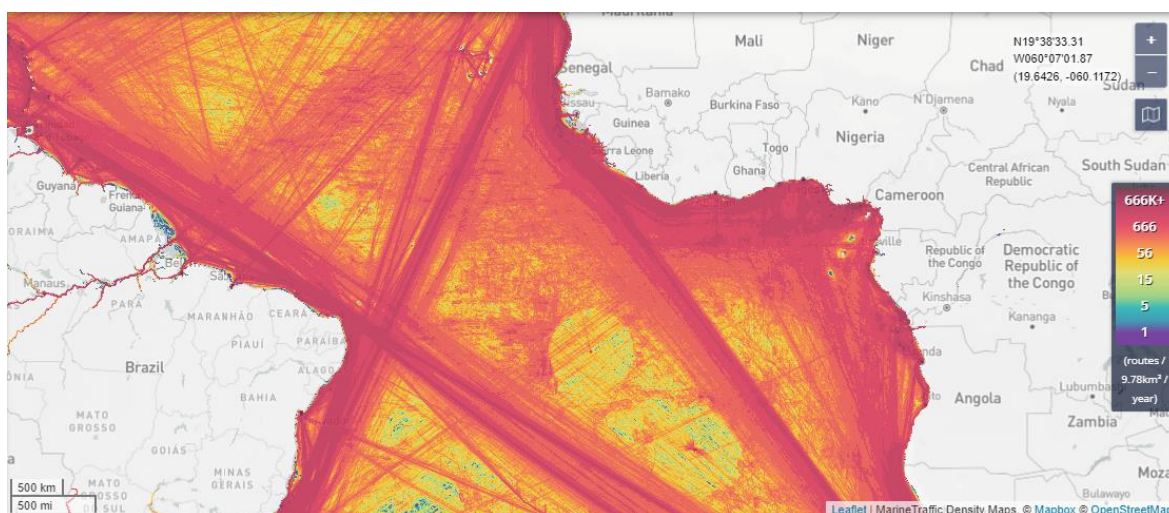


Figura 5 – Densidade de tráfego marítimo no GdG em 2020

Fonte: *Marinetraffic* (2022).

Além de constituir um risco para a navegação marítima, a pirataria e o roubo armado afeta negativamente o investimento, provocando um aumento de custos de diversa ordem



(Okeahalam, 2013), com efeitos diretos e indiretos no tráfego marítimo e no desenvolvimento. O último relatório da *Stable Seas* sobre a análise de custos associados à pirataria para os Estados costeiros da região, aponta para custos de, pelo menos, 1.925 mil milhões de dólares anuais só para estes Estados (Bell et al., 2021, p. 64). Os seus efeitos diretos podem traduzir-se em custos financeiros adicionais consideráveis, relacionados com o custo de carga desviada, o preços de seguros, o empenhamento de meios navais e estruturas associadas, o pagamento de resgates e a adoção de medidas preventivas pelos navios, tais como o aumento da velocidade e das distâncias percorridas, cujo impacto ultrapassa os limites geográficos da região (Bell et al., 2021; Pichon & Pietsch, 2019; Stable Seas, 2020). Os efeitos nas próprias vítimas, especialmente quando raptadas e sujeitas a todo o tipo de violência é uma outra consequência, que afeta a segurança humana das tripulações (2020).

Adicionalmente, podem atribuir-se efeitos indiretos deste fenómeno, tais como a subida dos custos das importações e exportações, a redução da navegação nas áreas mais afetadas, bem como um impacto negativo nas pescas, na segurança alimentar e no turismo na região do GdG (Bell et al., 2021; Pichon & Pietsch, 2019, p. 10).

Mas, relativamente ao impacto da pirataria e do roubo armado, pode ainda identificar-se um efeito também prejudicial, designado de “custo de oportunidade”, em que uma maior atenção prestada a este fenómeno, com o emprego de meios direcionado para o combate a essa ameaça, faz com que estes não incidam no combate a outras ameaças à segurança marítima, como a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, por exemplo (Bell et al., 2021).

Cronologicamente, através do Apêndice C, constata-se um aumento da pirataria no período 2015-2020, no GdG, confirmando-se que, de 2018 a 2020, foi a zona do globo mais afetada por esta ameaça, com uma diminuição acentuada no ano de 2021. Neste contexto, o relatório da UNODC (2021), aponta alguns fatores que ajudam a compreender a sustentação deste fenómeno no GdG: o reduzido número de condenações como estimulante da permanência na atividade; a corrupção entre as forças de segurança, como origem da proteção dos perpetradores da ação da justiça; a evidência de ligações ao poder político local, em que grupos armados são protegidos, sendo mesmo contratados para executarem serviços em proveito de líderes políticos; e o apoio das comunidades locais a estes grupos (UNODC, 2021, pp. 86-87).

Relativamente à caracterização dos grupos de piratas, o relatório da UNODC identifica a existência de categorias diferenciadas: os mais sofisticados, que se dedicam aos ataques

deep offshore, e que são responsáveis pelo rapto de marítimos estrangeiros, provenientes da navegação internacional mais afastada de terra; e os que se dedicam a ataques costeiros, até 40 milhas náuticas (mn) de costa, visando navios de carga ou petroleiros em operações de cabotagem e focando-se mais no rapto de marítimos locais (p. 85).

Geograficamente, pode-se visualizar a distribuição dos incidentes de pirataria e roubo armado no GdG na Figura 6, no período 2016-2019, com o seu epicentro no *Delta do Níger* (Nigéria), ao longo da fronteira marítima com os Camarões. A ampliação no canto inferior esquerdo da figura aponta para uma maior concentração de incidentes nas costas destes dois países, abrangendo as zonas de coordenação regional D e E, e uma dispersão dos ataques para distâncias da costa cada vez maiores. Neste sentido, a partir de 2016, verificou-se um aumento da percentagem de ataques de pirataria, em que, nos anos seguintes³⁰, estes foram sempre superiores a 50% em relação aos de roubo armado (Apêndice C). Segundo o CEMLAWS (2021), a distância média a costa dos ataques foi sempre crescendo até atingir 150 mn em 2020, o que denota uma crescente capacidade dos piratas para operações em alto mar.

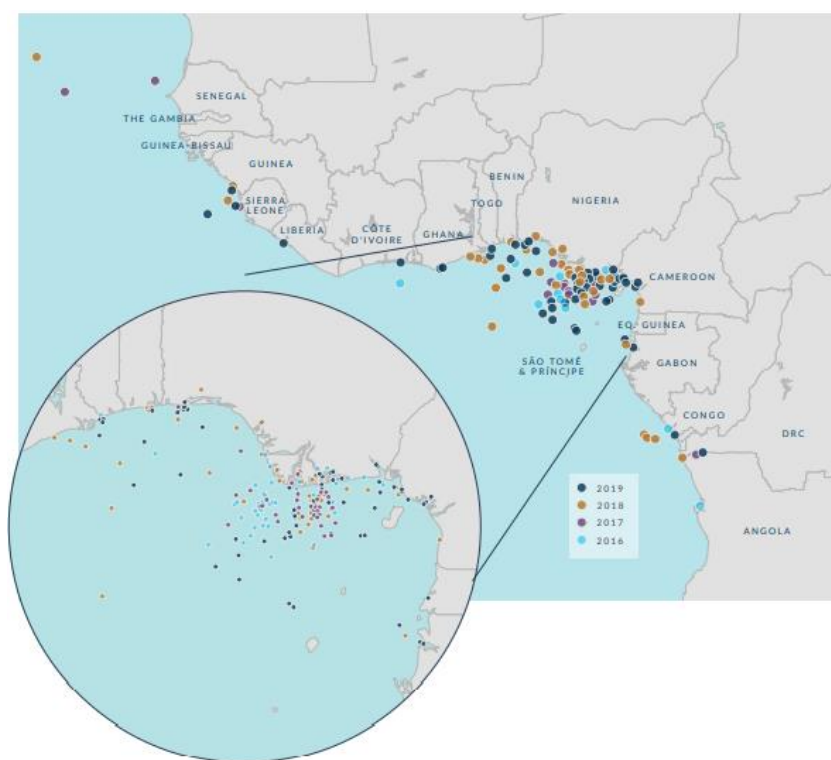


Figura 6 – Incidentes (2016-2019)
Fonte: Okafor-Yarwood et al. (2020).

³⁰ Excetuando 2018 e 2019.

Na Figura 7 identificam-se as zonas de maior risco de incidentes em 2020, em que a Zona Económica Exclusiva (ZEE) de STP (Figura 8) está inserida na zona D, considerada de alto risco.

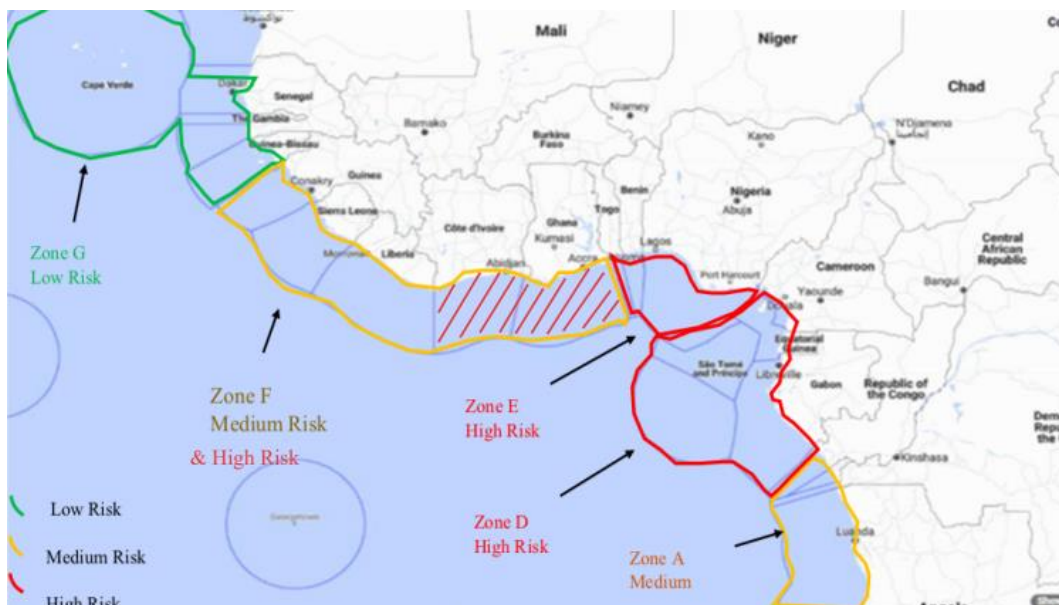


Figura 7 – Zonas de risco de incidentes em 2020
Fonte: CEMPLAWS (2020).

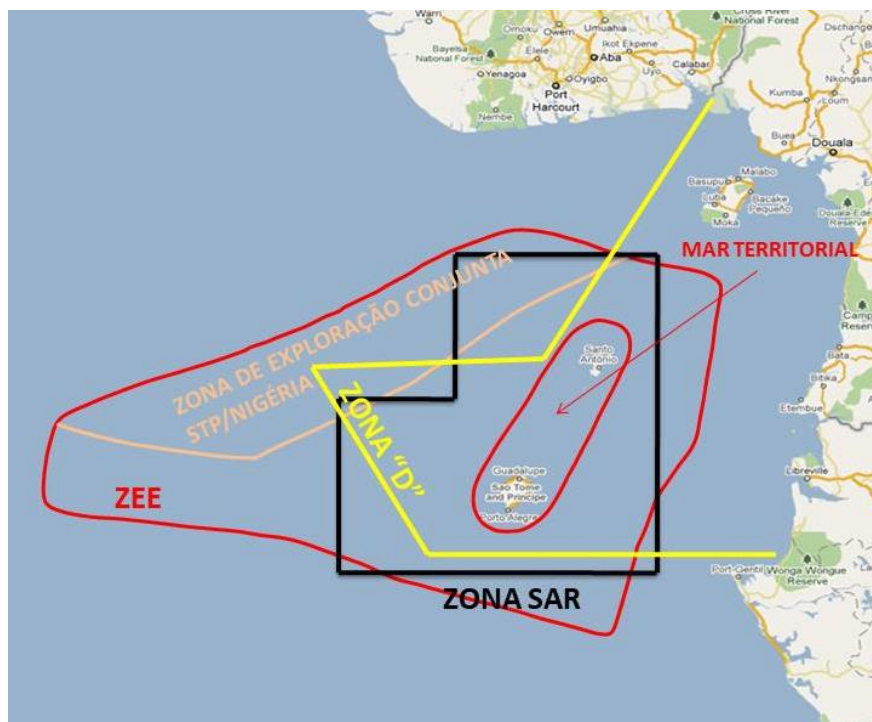


Figura 8 – O espaço marítimo de STP com áreas de responsabilidade
Fonte: Ângelo (2021).

Ao longo do período estudado, verificou-se, também, uma evolução do *modus operandi* dos perpetradores, em que a agressividade dos ataques aumentou, acompanhada

com um robustecimento do tipo de armas utilizadas: armas ligeiras, metralhadoras e lançadores de granadas com foguete (ver Quadro 5 do Apêndice C) (Marques, 2018).

Relativamente às motivações, tanto a *Stable Seas* como a UNODC sugerem que o preço do petróleo é um fator influenciador do fenómeno, sendo este um produto potencialmente mais procurado quando o seu preço é mais elevado (Bell et al., 2021, p. 7; UNODC, 2021, p. 21). Comprova-se que, a partir de 2016, após uma queda de cerca de \$80³¹ do preço do petróleo (Figura 9), os ataques para roubo da carga ou petróleo, começaram a dar lugar a um aumento de sequestros de navios com raptos das tripulações e pedidos de resgate³² (Quadro 6 do Apêndice C); um flagelo com as suas origens em terra, na Nigéria, onde a escala dos seus efeitos é bem maior que no mar³³.

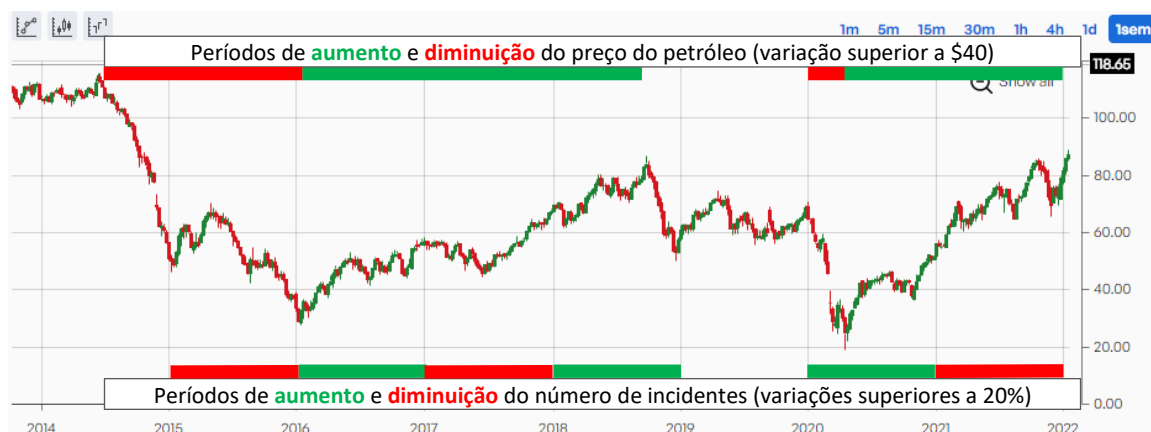


Figura 9 – Cotação do petróleo Brent em dólares norte-americanos (\$)

Fonte: Adaptado a partir de IFCM Brasil (2021).

Esta prática tornou-se lucrativa³⁴ e viável. Baseada num complexo modelo de negócio operado pelo crime organizado em larga escala, o seu alvo preferencial têm sido as tripulações estrangeiras, por serem mais remuneradoras em termos de resgates³⁵, tendo contabilizado, em 2019 e 2020, três vezes mais raptos em relação aos praticados contra os marítimos locais (UNODC, 2021, p. 30). Esta atividade envolve estruturas bem organizadas em terra, com a participação de patrocinadores e facilitadores bem posicionados

³¹ Dólares norte-americanos.

³² O relatório da UNODC refere que esta tendência teve origem, entre outros fatores, na queda abrupta do preço do petróleo e em investigações criminais das autoridades nigerianas (UNODC, 2021, p. 21).

³³ Segundo a *Stable Seas*, estima-se que, por cada dólar pago em resgates no mar, são pagos \$50 em terra, resultantes de raptos em escolas, por exemplo (Bell et al., 2021, p. 10).

³⁴ Estima-se que o pagamento anual de resgates ao crime organizado de pirataria no GdG ascenda a cerca de quatro milhões de dólares, dos quais 97% se destina ao pagamento de resgates de marinheiros não africanos (Bell et al., 2021, p. 8 ; UNODC, 2021, p. 64).

³⁵ A título de exemplo, além dos ataques realizados contra navios de bandeira europeia, foram registados sete contra navios de bandeira portuguesa, desde 2017 (IMB, 2022, p. 16).



politicamente, líderes de grupos criminosos, informadores, negociadores, captores e até profissionais de saúde (pp. 46–53).

O afastamento dos incidentes para águas internacionais, mas também para outras zonas onde as autoridades marítimas estão menos capacitadas³⁶, coincidiram com o aumento considerável das medidas de segurança em águas territoriais nigerianas (p. 35), criando alterações dinâmicas nos seus padrões de atuação (Bell et al., 2021, p. 17). Isto é um sintoma, tanto de uma maior capacidade de adaptação destes criminosos, como do incremento da capacitação dos seus meios operacionais, cujo financiamento provém dos próprios resgates (UNODC, 2021, p. 71).

A adaptabilidade dos piratas também se manifesta pelas evidências do seu envolvimento noutros tipos de atividades criminosas, mesmo em terra (2021, p. 42). Concomitantemente, verifica-se um padrão sazonal na atividade da pirataria, com um maior registo de ataques no período de novembro a abril, que equivale a condições meteo-oceanográficas mais favoráveis, inferindo-se também uma influência resultante da presença de meios navais em alto mar (2021, p. 31). Contudo, mesmo nesses meses, registaram-se incidentes, embora em menor número.

No ano de 2020, com a situação da pandemia COVID-19 e o consequente abrandamento da economia mundial, com uma diminuição do número de navios no GdG, o aumento do número e da dispersão de incidentes (Apêndice C) foi acompanhada de nova diminuição do preço do petróleo (Figura 9). Em 2021, após a aprovação de políticas e iniciativas mais repressivas, sobretudo na Nigéria, com o *Deep Blue Project*³⁷ e com o aumento da presença de meios navais, verificou-se uma redução acentuada do fenómeno em toda a região do GdG (Apêndice C), coincidente com uma subida, também acentuada, do preço do petróleo (Figura 9).

B. Konan (entrevista por email, 30 de junho de 2022), concretiza que uma maior presença de meios navais, nomeadamente de Marinhas estrangeiras, e uma maior coordenação na região através da *Arquitetura de Yaoundé*, foram determinantes nessa redução. Contudo, apesar de se terem verificado fatores positivos coevos de reforço da SM, não existem evidências concretas sobre quais os fatores que a motivaram. Considera-se que os *drivers* desta ameaça (pobreza, desemprego e corrupção) não desapareceram, desconhecendo-se o impacto das recentes medidas na Nigéria ou da maior presença de meios

³⁶ Nomeadamente fora das áreas marítimas de responsabilidade da Nigéria, que se apresenta mais capacitada que os restantes Estados (abordado nos subcapítulos seguintes).

³⁷ Será abordado no subcapítulo seguinte.



navais, na capacidade, oportunidade ou intenção dos grupos criminosos (Anderson, 2021). Persiste, assim, a dúvida sobre o carácter de longo prazo desta diminuição no GdG que, segundo o IMB, ainda é considerada uma região de alto risco (International Chamber of Commerce, 2022; IMB, 2021, p.27).

Constata-se, portanto, que a pirataria consiste numa ameaça eminentemente transnacional, de carácter dinâmico, marcada pela elevada adaptabilidade dos perpetradores. Manifesta-se numa área extensa, dentro e fora de águas territoriais, apesar do seu epicentro ser o *Delta do Níger*. Apresenta-se num contexto complexo, só possível de enfrentar num quadro de segurança marítima cooperativa, envolvendo medidas integradas e de carácter contínuo, para reduzir os *drivers* do fenómeno em terra, mas também o seu risco no mar, conjuntamente com as atividades ilícitas que lhe estão associadas.

A esse respeito, P. Ribeiro³⁸ (entrevista por email, 07 de dezembro de 2021) refere que a pirataria e outros ilícitos no mar, representam 20% dos problemas de segurança existentes no GdG, originados por fatores em terra, como o subdesenvolvimento e a pobreza das zonas costeiras e a sua degradação ambiental, sem que se conheçam medidas de médio/longo prazo que respondam a estes problemas estruturais nos países da região.

4.2 Cooperação regional para a Segurança Marítima

Este subcapítulo visa caracterizar os acordos e as iniciativas regionais que contribuem para a SM cooperativa na região.

Em 2013, foi assinado o *Código de Conduta de Yaoundé* (CCY) entre 25 Estados³⁹ do GdG, visando a criação de uma estrutura, denominada *Arquitetura de Yaoundé* (AdY), que habilita a realização de operações conjuntas, partilha de informação e uma harmonização e um reforço legal entre os Estados participantes, constituindo um importante instrumento de segurança marítima cooperativa na região (Konan, 2022). Como se identifica na Figura 10, essa estrutura compreende cinco zonas, nomeadas de sul para norte (A, D, E, F e G).

Este dispositivo pode ser caracterizado como resultante de um fenómeno associado à teoria dos complexos de segurança regional de Buzan et al. (1998), em que um conjunto de Estados geograficamente próximos, constituem um sistema interdependente, evidenciando perceções e preocupações de segurança que se relacionam, o que impede que cada um possa

³⁸ Oficial de Ligação e Especialista Naval na Unidade de Implementação do Instituto Camões.

³⁹ Angola, Benim, Burkina Faso, Burundi, Camarões, Cabo Verde, Chade, Congo, , Costa do Marfim, Gabão, Gambia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, República Centro Africana, RDC, Senegal, Serra Leoa, STP e Togo (G7++FoGG, 2020).

resolver individualmente os seus próprios problemas de segurança sem a participação dos outros (p. 12).

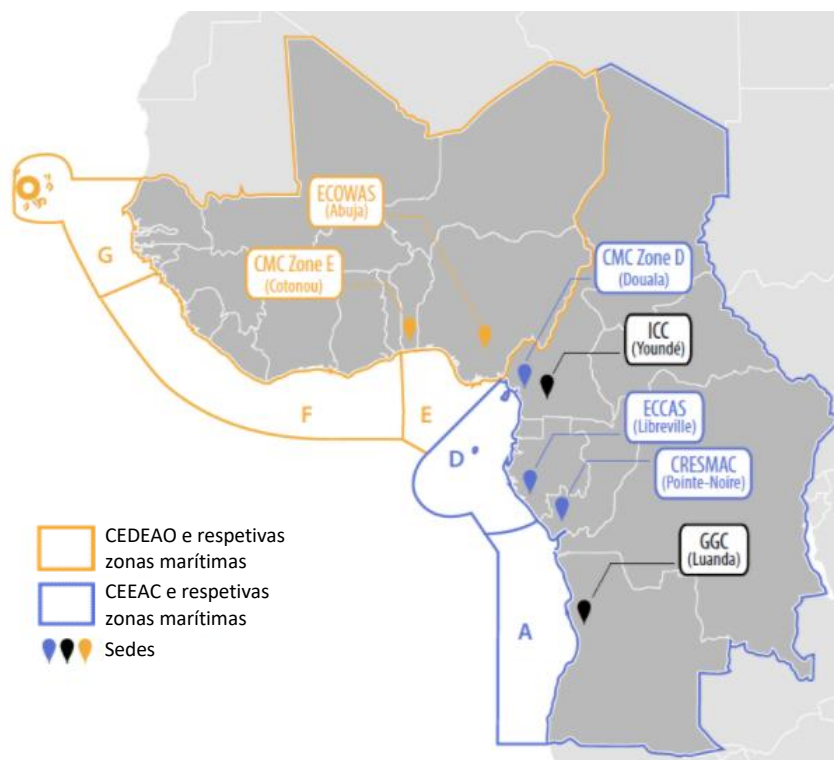


Figura 10 – Arquitetura de Yaoundé
Fonte: European Union (2020).

A *Arquitetura* está organizada em cinco níveis de coordenação (ver Figura 11), liderada, ao nível político, pela CEEAC, CEDEAO e CGG. Ao nível estratégico existe o Centro Inter-regional de Coordenação (CIC), responsável por toda a zona de costa do GdG e 12 portos principais; mas, sobretudo, pela coordenação de dois centros regionais (CIC, 2020). A sua atuação baseia-se em quatro pilares (ADF, 2020), nomeadamente: Promover a partilha de informação entre os diversos níveis de coordenação; Harmonizar a legislação com a modernização e a adequação das leis marítimas entre os Estados participantes; Conduzir exercícios e ações de treino ao nível regional; Promover operações combinadas para o cumprimento da Lei, de forma a melhorar e uniformizar os procedimentos operacionais entre as Marinhas e Guardas Costeiras e outras forças marítimas participantes.

Ao nível regional, a coordenação é realizada pelo Centro Regional de SM da África Ocidental (CRESMAO, 2020) afeto à CEDEAO e pelo Centro Regional de SM da África Central (CRESMAC) afeto à CEEAC. O Comando Naval da Marinha Portuguesa mantém contactos informais, em ambiente colaborativo, com o CRESMAO e o CRESMAC, para a obtenção de informação relativa à SM na região do GdG (Algarvio, 2021).



As zonas marítimas correspondentes a estes centros foram subdivididas em áreas de responsabilidade, cuja coordenação é do respetivo *Multinacional Maritime Coordination Centre*⁴⁰ (MMCC). Dois Estados da CPLP - Angola e Cabo Verde – acolhem, respetivamente, os MMCC das Zonas A e G, nos extremos Sul e Norte da AdY. A este nível está prevista a realização de operações navais combinadas, partilha de informação e ações de formação e de treino, tendo sido assinados Memorandos de Entendimento para o reforço da cooperação regional e bilateral, que efetivamente têm dado origem a ações concertadas de segurança marítima cooperativa (B. Konan, *op.cit*; ADF, 2020). No nível mais baixo, estão os *Maritime Operation Centre* (MOC), que efetuam a coordenação ao nível nacional, reportando aos MMCC. Segundo B. Konan, a esse nível, apontam-se como desafios, a falta de meios adequados para operar continuamente em alto mar e da adoção e implementação de estratégias marítimas, tal como preconizado pelo CCY (*op. cit.*).

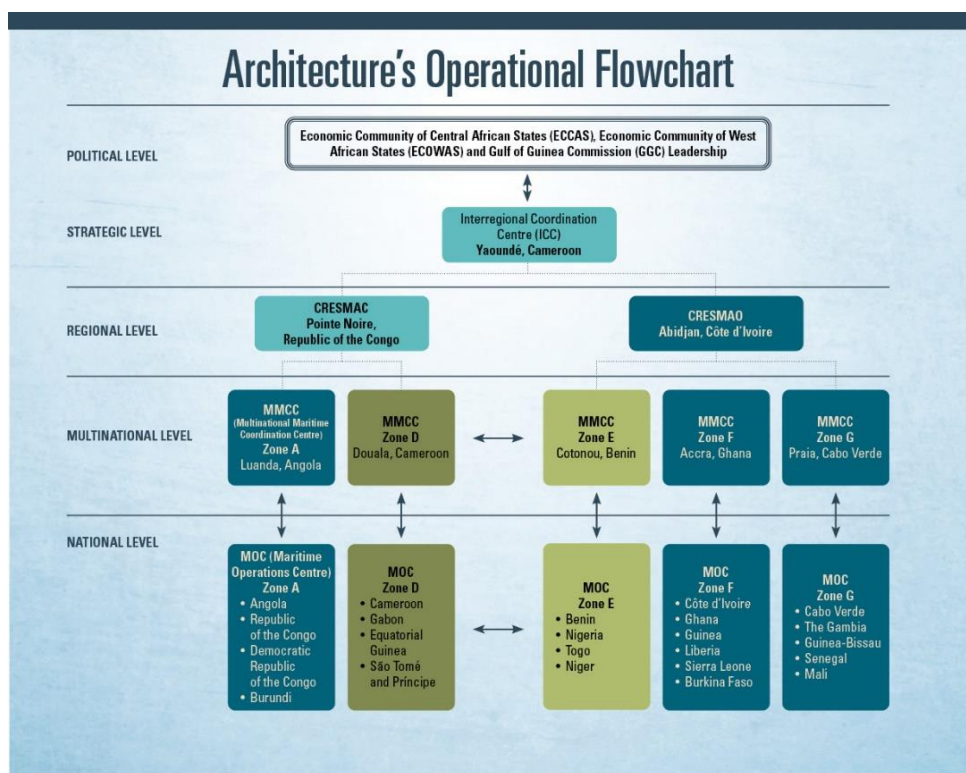


Figura 11 – Organograma da Arquitetura de Yaoundé

Fonte: ADF (2020)

Contudo, outro desafio é o estado de desenvolvimento das estruturas destas zonas, que apresentam diferenças significativas, estando umas mais adiantados e algumas ainda não operacionais, como é o caso de Angola e Cabo Verde, nas Zonas A e G (Konan, 2022). Sobre a operacionalidade da AdY, B. Konan identifica outros desafios: falta de conhecimento sobre

⁴⁰ Identificados na Figura 10.



a AdY, de grande parte dos atores que atuam no mar; falta de articulação entre os MMCC e entre estes e as organizações regionais (CEDEAO/CEEAC); *staffs* dos centros incompletos e não harmonizados; e problemas de financiamento (*op.cit.*). Em termos de orçamento, a AdY depende de financiamento estrangeiro em cerca de 60%, com uma previsão de custo anual de funcionamento de 10,3 milhões de euros (Bell et al., 2021, p. 25).

Com efeito, Barros (2018) identificava fatores com impacto na cooperação regional para a segurança marítima, nomeadamente a insuficiência da partilha e gestão da informação e a inadequação da legislação regional que resultava em dificuldades em levar piratas a julgamento. P. Ângelo (*op.cit.*) confirma a falta de centralização de informação dentro da estrutura da AdY, sintomática de uma descoordenação entre entidades, mas também a falta de harmonização legal entre os Estados que a integram, resultando num lento progresso que se traduz numa falta de instrumentos legais que habilitem procedimentos judiciais contra perpetradores de ataques. Mas, como se verá mais à frente, existem exceções.

A UA foi compelida a desenvolver uma estratégia marítima combinada para fazer face às ameaças no domínio marítimo. Em 2014, adotou a Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (Estratégia-AIM 2050), com a intenção de “promover o aumento da criação riqueza a partir dos oceanos e mares da África através do desenvolvimento sustentado de uma economia azul próspera” de forma “segura e ambientalmente sustentável” (UA, 2012, p. 12). No âmbito das capacidades, o documento concretiza a necessidade de uma cooperação das sub-regiões africanas (como o GdG) para incentivar a construção e padronização dos meios navais (entre outros). Releva, igualmente, a discussão entre os atores marítimos para a avaliação das capacidades e respetivas lacunas, de forma a encontrar soluções para o incremento da “cooperação, capacitação e coordenação entre todos os intervenientes” (p. 33).

Entretanto, a CEDEAO adotou a sua Estratégia Marítima Integrada⁴¹, como parte da Estratégia-AIM 2050, numa postura holística, assumindo que todos os seus Estados-membros dependem do domínio marítimo (mesmo os interiores), baseando-se na colaboração interagências, com prioridades definidas a vários níveis: incremento da capacitação das instituições marítimas nacionais (incluindo as marinhas); resolução amigável de disputas envolvendo o domínio marítimo (recursos e fronteiras); implementação da CNUDM; reforço dos sistemas judiciais com vista aos assuntos marítimos; desenvolvimento e reforço da cooperação no patrulhamento, vigilância e sistemas de recolha

⁴¹ <https://ecowas.int/wp-content/uploads/2022/08/EIMS-English-final.pdf>



de informação; reforço das capacidades nacionais para detetar, investigar, condenar a pirataria, melhorando os sistemas de detenção e captura, etc (CEDEAO, 2014). A CEDEAO, com o apoio do UNODC e do *Support to West Africa Integrated Maritime Security (SWAIMS)*⁴², e em linha com o *Código de Conduta de Yaoundé*, desenvolveu o *Supplementary Act on the Conditions of Transfer of Persons Suspected of Having Committed Acts of Piracy and their Associated Property and/or Evidence among ECOWAS members states*⁴³, que facilitará a entrega e procedimento judicial contra os criminosos em terra (UNODC, 2022).

Após ter aprovado a Estratégia AIM 2050, a UA aprovou a *African Charter on Maritime Security and Safety and Development*, designada por *Carta de Lomé*⁴⁴, com o objetivo de proteger os espaços marítimos africanos da atividade criminosa, nomeadamente a pirataria, e criar assim condições para uma exploração económica benéfica do continente, salvaguardando a sustentabilidade dos oceanos e a segurança das suas vias de comunicação (UA, 2016). Os Estados africanos comprometem-se, assim, a promover a coordenação, treino e edificação de capacidades, em harmonia com as respetivas legislações nacionais, com a criação de agências nacionais de coordenação marítima.

Mas, apesar desta Carta ainda não ter sido ratificada por todos estes Estados⁴⁵, existe um interesse e uma consciencialização crescente pelo domínio marítimo, em que alguns deles já formularam a suas estratégias marítimas ou documentos equivalentes⁴⁶ (Konan, 2022). Alinhada com a estratégia marítima da CEDEAO, o caso mais paradigmático foi a Nigéria, o primeiro país do GdG a incorporar a CNUDM na sua legislação nacional, através da aprovação do *Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act (SPOMO)* 2019, com o objetivo de prevenir e suprimir a pirataria e o roubo armado, e outros ilícitos contra a navegação (Ogbonnaya, 2020; SPOMO, 2019). Em 2021, o SPOMO deu origem à condenação de 10 piratas (Bell et al., 2021, p. 27). Contudo, esta iniciativa unilateral apareceu inicialmente desenquadrada na região, carecendo de acompanhamento por outros Estados vizinhos, considerando a natureza das ameaças e a dificuldade de as enfrentar com soluções meramente nacionais (Ogbonnaya, 2020). As únicas exceções, até à data, foram o

⁴² Projeto delegado da UE, que se abordará no capítulo seguinte.

⁴³ <https://www.unodc.org/nigeria/en/heads-of-state-and-government-of-ecowas-member-states-adopt-supplementary-act-for-the-transfer-of-piracy-suspects-and-their-associated-property-and-or-evidence-for-prosecution.html>

⁴⁴ https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-0060_-_lome_charter_p.pdf

⁴⁵ Até à data de conclusão deste estudo, apenas o Benim, Senegal e Togo ratificaram a *Carta de Lomé*.

⁴⁶ Congo (Zona A); Gabão (Zona D); Nigéria, Benim e Togo (Zona E); Costa do Marfim e Serra Leoa (Zona F) e Senegal (Zona G).



Togo, que também aprovou legislação anti pirataria, permitindo a condenação de nove piratas em 2021 (Bell et al., 2021, p. 27), assim como Cabo Verde, Senegal e Libéria, que criminalizaram igualmente a pirataria, incorporando os princípios da CNUDM na sua legislação (This Day, 2022).

Em abril de 2021, o CIC e a Nigéria formaram um fórum de discussão sobre segurança marítima, designado de *Fórum de Colaboração Marítima do Golfo da Guiné – Gulf of Guinea Shared Awareness and Deconfliction (GOG-MCF/SHADE)*⁴⁷. Esta iniciativa visa a produção de ações e medidas para o aumento da cooperação marítima entre as marinhas regionais e internacionais, a indústria naval internacional e os *stakeholders* marítimos (GoGMI, 2021). No entanto, J. C. Real (*op.cit.*) refere que esse fórum, apesar de incluir o CIC, não se dedica especialmente a um reforço da AdY e a uma visão mais abrangente de segurança marítima, focando-se apenas na pirataria e numa participação entre estruturas militares navais, mais restrita. Considera que se baseia numa abordagem mais simplificada quanto ao número de participantes, perspetivando resultados mais rápidos com consequências potencialmente negativas, devido a um esforço concentrado nas preocupações da indústria petrolífera ou das seguradoras e uma secundarização das verdadeiras necessidades e preocupações dos Estados e das populações da região (*op. cit.*).

Também em junho de 2021, a Nigéria lançou unilateralmente o *Deep Blue Project*⁴⁸, o primeiro instrumento integrado de segurança marítima da costa ocidental africana, com um investimento de 195 milhões de dólares (Bell et al., 2021, p. 33), envolvendo um conjunto de meios consideráveis em terra, no mar e no ar⁴⁹. O seu objetivo é combater a pirataria e outros crimes, de forma a atuar em todo o espectro de segurança marítima e melhorar o conhecimento situacional nesse domínio, com a participação de todas as agências envolvidas na SM, incluindo a Marinha nigeriana (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency [NIMASA], 2021). Este projeto, implementado pela NIMASA, e considerado o instrumento *hardpower* do SPOMO 2019, terá contribuído para a recente diminuição dos incidentes no GdG (Anderson, 2021).

Barros (2018) refere ainda um outro fator que afeta a segurança marítima no GdG: a insegurança e a ineficiência das infraestruturas portuárias do GdG, que provocam demoras

⁴⁷ A primeira reunião foi organizada pelo *Gulf of Guinea Maritime Institute (GoGMI)*, em 2021.

⁴⁸ <https://nimasa.gov.ng/president-buhari-launches-deep-blue-project-in-lagos/>.

⁴⁹ Meios terrestres: um centro de C4I para *intel* e tratamento da informação; 16 veículos blindados para patrulha costeira; 600 homens pertencentes à força de intervenção *Maritime Security Unit*. Meios navais: dois navios tipo patrulha e 17 semi-rígidas de intervenção. Meios aéreos: duas aeronaves de vigilância da ZEE; três helicópteros de busca e salvamento e quatro veículos aéreos não tripulados (NIMASA, 2021).



e incrementos de despesa para os armadores. Segundo o UNCTD (2021, p. 92), o tempo de espera de um navio num porto nigeriano ou gambiano é de mais de três dias, sendo que os restantes portos do GdG apresentam valores entre dois dias e meio e um dia. Este fator, bem patente nos baixos índices de performance de logística atribuídos pelo Banco Mundial (2022a), representa um risco acrescido, pois grande parte dos ataques verifica-se em navios fundeados (ver Apêndice C), quando obrigados a esperar pelos cais de atracação (IMB, 2020, 2021; UNODC, 2021, p. 26). Ou seja, uma maior permanência dos navios nos fundeadouros, corresponde a um aumento da probabilidade de serem alvo do roubo armado, particularmente se as autoridades não tiverem capacidade de os proteger desses ataques.

Apesar dos esforços realizados, ainda prevalece uma conjuntura que favorece o desenvolvimento de atividades ilícitas, cujos perpetradores desrespeitam o Direito Internacional, tirando partido da falta de presença do Estado no mar (Malaquias, 2021). Através do Apêndice D, onde se realiza um estudo sobre os meios navais das Marinhas e GC do GdG, constata-se que os Estados da GdG não conseguem garantir a SM da região pelos seus próprios meios, nomeadamente em alto mar. Adicionalmente, P. Ribeiro identifica que os Estados costeiros do GdG apresentam soluções organizativas distintas, no âmbito da segurança marítima – Marinhas, Guardas Costeira ou, no caso da Nigéria, a agência NIMASA – o que resulta em atribuições também distintas a esses organismos e respetivos meios. Isso constitui-se num desequilíbrio que dificulta a atuação dos meios navais em operações de segurança marítima cooperativa (*op.cit.*).

4.3 Síntese conclusiva

Nesta síntese cumpre-se com o OE1, respondendo-se à QD1 - Que características existem no espaço do GdG com impacto para a segurança marítima?

Conclui-se que o espaço geográfico é extenso e complexo, com um ambiente securitário também complexo e dinâmico, quer relativamente às ameaças, quer à atuação dos criminosos, com algumas fronteiras marítimas ainda por definir, em que se espera que o fator demográfico nas regiões costeiras produza efeitos adversos no futuro.

Não representando a única ameaça à SM na região, o fenómeno da pirataria e roubo armado é a principal ameaça transnacional à liberdade de circulação no mar, com efeitos nocivos, diretos e indiretos, na economia e nas sociedades regionais, mas também a nível global. É, contudo, determinado por fatores com origem e respetivo impacto em terra, como a prática de raptos para pedido de resgates, marcados pela adaptabilidade dos perpetradores relativamente à sua capacidade de alterarem o seu *modus operandi* e se dedicarem a outras



atividades ilícitas; mas também em relação às ações e nível de capacitação das autoridades, nomeadamente dos seus meios navais. Além do aumento do número de incidentes no período 2015-2020, com especial incidência em 2020 e, geograficamente, nas Zonas D e E (Figura 10), verificou-se uma evolução do armamento utilizado e uma generalização dos sequestros de navios e raptos de tripulantes, baseados num complexo modelo de negócio lucrativo envolvendo pedidos de resgate, que se autoalimenta financeiramente.

Apesar de se ter registado uma diminuição dos incidentes em 2021, não se determinou com precisão quais os fatores que a motivaram e, sobretudo, se essa tendência é de longo prazo, afigurando-se adequada a manutenção das medidas tomadas, nomeadamente a presença de meios navais para um reforço da presença da autoridade dos Estados no mar.

A caracterização dos incidentes no GdG, mormente a capacidade de adaptação dos perpetradores, revela a necessidade de recurso à segurança cooperativa, no reforço de medidas transnacionais integradas e continuadas, para reduzir os *drivers* do fenómeno em terra e, simultaneamente, os seus riscos no mar, especialmente em alto mar, por Marinhas que consigam operar nesse meio, com a pirataria a sobrepor-se, em percentagem, ao assalto armado.

No entanto, a diversidade de ameaças à segurança marítima, conjugada com a fragilidade dos meios locais existentes para as enfrentar, fazem com que o emprego desses meios, uma vez concentrado na pirataria e assalto armado, impossibilite os Estados de atuarem nas restantes ameaças como a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, altamente lesiva para as populações da região. A generalidade dos Estados do GdG enfrentam fragilidades estruturais no domínio marítimo e são dependentes da cooperação internacional para incrementar a segurança nos seus espaços marítimos, de forma a conseguirem concretizar a sua soberania nesse domínio. Paradoxalmente, são particularmente sensíveis e suscetíveis às questões de soberania e à atuação de meios navais de antigas potências coloniais nos espaços marítimos da sua responsabilidade.

Na realidade, tem-se verificado um interesse e uma consciencialização crescentes dos Estados da região pelo domínio marítimo, em que organizações africanas, tais como a UA e a CEDEAO, mas também alguns Estados, formularam estratégias marítimas ou documentos equivalentes, com a adoção de medidas legais significativas, tal como a Nigéria, Togo, Cabo Verde, Senegal e Libéria. Contudo, outros carecem de um reforço nesse domínio, e a maioria carece de capacitação das suas forças navais, tanto de meios, como de capacidades adequadas, mormente para atuar em alto mar. Adicionalmente, as forças marítimas da região



apresentam soluções organizativas distintas, o que cria potenciais dificuldades na atuação dos meios navais em operações de segurança marítima cooperativa.

A própria *Arquitetura de Yaoundé* (AdY), um instrumento de segurança marítima cooperativa regional, apresenta fragilidades que comprometem o seu desenvolvimento, tais como uma elevada dependência do financiamento externo, a falta de partilha de informação e a falta de harmonização legal entre os Estados que a integram, o que dificulta a detenção dos piratas nos espaços marítimos do GdG. O aparecimento de novas iniciativas poderá, também, alterar as dinâmicas de atuação dos Estados da região, relativamente à AdY e às próprias ameaças à Segurança Marítima.

Este é um ambiente complexo cujas características, nomeadamente as que se verificam no espaço marítimo, levam necessariamente a um constante acompanhamento e adaptação do emprego dos meios navais, com uma resposta integrada. Justifica-se, assim, a presença desses meios na região, com especial ênfase na ZEE de STP, um Estado da CPLP com enormes fragilidades, situado na Zona D - geograficamente complexa e das mais afetadas no período estudado. Por outro lado, a soma da superfície das ZEE dos Estados-membros da CPLP representa cerca de 50% das ZEE de toda a região do GdG. Considerando as fragilidades aí existentes em termos de meios⁵⁰, infere-se que o esforço do Portugal na manutenção de meios navais na região seja recompensador para esses Estados e, consequentemente, remunerador para Portugal, como produtor de segurança na região.

⁵⁰ Conforme se pode comprovar no Apêndice D.



5. O envolvimento internacional na segurança marítima do Golfo da Guiné

Neste capítulo, abordar-se-ão os acordos e atores internacionais intervenientes na segurança marítima do GdG, com relevância para Portugal. Caracterizar-se-á, assim, o contributo destes atores no âmbito de uma SM Cooperativa, na região, contextualizando a atuação de Portugal para esse desiderato.

5.1 G7++*Friends of Gulf of Guinea*

Com o intuito de apoiar o processo de Yaoundé, foi criado, em 2013, o grupo G7++*Friends of Gulf of Guinea* (G7++FoGG), que se constitui num fórum composto por: Alemanha, Bélgica, Brasil, Canadá, Coreia do Sul, Dinamarca, EUA, Espanha, França, Holanda, Índia, Itália, Japão, Noruega, Portugal, Reino Unido e Suíça, em que também participam os países signatários do CCY, através de um co-secretariado. Participam também nas reuniões: a UE; o *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC); a *International Criminal Police Organization* (INTERPOL) e o Centro de Análise e Operações Marítimas – Narcóticos, da UE (G7++FoGG, 2020).

Este fórum tem baseado a sua ação na edificação de capacidades e na coordenação de iniciativas multilaterais para a promoção da SM no GdG. Foi da sua responsabilidade o estabelecimento do *Maritime Trade Information Sharing Centre*, que foi substituído, em 2016, pelo *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea* (MDAT-GoG) (Pichon & Pietsch, 2019, p. 15). Este centro funciona durante 24 horas, em cooperação com as marinhas inglesa e francesa. Visa apoiar a AdY, contribuindo para o conhecimento situacional marítimo, em apoio à navegação no GdG (MDAT-GoG, 2016) e tem fornecido informação à Marinha Portuguesa (Algarvio, 2021).

Na presidência do G7++FoGG em 2016, Portugal promoveu a criação de sinergias entre as suas atividades e a CPLP, visando o apoio dos Estados na região e da AdY, bem como a contribuição para o fortalecimento dos “objetivos estratégicos definidos pelo G7 e pela UE, conforme previsto na estratégia da UE para o GdG e no respetivo plano de ação” (Marques, 2018). Neste âmbito, considera-se prioritária a interação com outras iniciativas desenvolvidas na região, nomeadamente EUA, França, Espanha e Dinamarca, com uma partilha de informação em que o grupo G7++FoGG assume maior relevância (DGPDN, 2019).

Contudo, no último plenário deste fórum, ficou patente que algumas fragilidades se vão mantendo, tais como a falta de recursos, de coordenação e da vontade de envolvimento dos Estados e das Organizações Regionais, como a CEDEAO, CEEAC e CGG (J. C. Real,



op. cit.). Adicionalmente, foi notado o já referido envolvimento crescente e mais visível da Nigéria. Registou-se ainda alguma preocupação face à criação do fórum GOG-MCF/SHADE, tendo sido questionado o carácter do seu contributo para a AdY e para a SM na região, que se pretende mais holística, e não centrada somente na pirataria (*op. cit.*). Nesse aspeto, Portugal alinou-se com a UE, no sentido de defender o esforço no apoio à AdY, mantendo o paradigma de privilegiar o enquadramento institucional com origem nos países africanos (*op. cit.*).

5.2 União Europeia

A UE é um contribuinte relevante no incremento da segurança marítima no GdG. Desde 2016, já atribuiu mais de 140 milhões de Euros para o financiamento de programas de capacitação da SM na região (Seabra & Costa, 2021), em linha com a cooperação marítima, envolvendo parceiros internacionais e organizações (como a UA), prevista na sua Estratégia de SM (European Union, 2014b, pp. 8–11). Estes programas visam a adoção de estratégias integradas, através de uma visão combinada no domínio legal, operacional e técnico (European Union, 2014b).

Segundo T. Lemos (*op. cit.*), o apoio da UE realiza-se, sobretudo, através do financiamento de programas e projetos, incluindo projetos de cooperação delegada, centrados no reforço de capacidades e em linha com a Estratégia de SM da UE e a Estratégia da UE para o GdG. Portugal coordena um dos projetos de cooperação delegada em apoio à “Estratégia Marítima Integrada” da CRESMAO: o já referido *Support to West Africa Integrated Maritime Security* (SWAIMS), na zona geográfica da CEDEAO. Este projeto de 29 milhões de Euros, para o período 2019-2022, destina-se a melhorar a aplicação da lei e a governança na região (European Union, 2020).

A UE possui uma Estratégia de SM que visa promover o multilateralismo, uma abordagem multisetorial e uma integração funcional, tendo em conta as competências de cada Estado e o respeito pelas regras e princípios do Direito Internacional (European Union, 2014b, pp. 4–5). Em linha com essa estratégia, a UE promulgou uma estratégia dedicada ao GdG (European Union, 2014a), onde reconhece que as dificuldades no controlo da segurança das águas costeiras e dos acessos à costa, constituem um risco para os Estados da região e para a própria UE. Com esta estratégia, a UE manifesta o compromisso de se constituir num promotor de SM na região, visando a sua ação segundo três princípios: criar parcerias com os Estados e Organizações Regionais (CGG, CEEAC, CEDEAO) e Internacionais (ex: IMO, INTERPOL); adotar uma abordagem abrangente, no sentido de enquadrar as questões de



segurança, desenvolvimento e governança num único enquadramento estratégico e a adoção de lições aprendidas noutras regiões, nomeadamente no Corno de África, às operações no Golfo da Guiné. Para concretizar estes objetivos, a UE emitiu o *Plano de Ação do GdG* para o período 2015-2020, centrado no incremento de negociações regulares com organizações regionais como a CEEAC, CEDEAO e CGG (European Union, 2014c). Esse Plano encontra-se, contudo, a ser revisto até 2023, com o envolvimento ativo de Portugal⁵¹, a fim de, entre outros objetivos, incorporar novas ferramentas, tais como o conceito de *Presenças Marítimas Coordenadas* (PMC), já em curso no GdG (J. C. Real, *op. cit.*).

A aplicação desse conceito ao GdG, foi considerada, pela UE, em 2019, visando apoiar a resposta às ameaças de segurança marítima na região, nomeadamente à liberdade de navegação (UE, 2021). Este foi lançado em janeiro de 2021 (2021), tendo sido operacionalizado pela primeira vez com uma unidade naval portuguesa da IMA – o NRP Setúbal (ver Apenso A). A sua aplicação ao GdG foi promovida durante a presidência portuguesa da UE, que decorreu entre janeiro e junho de 2021, tratando-se, inicialmente, de um projeto piloto, de cariz multilateral. O seu objetivo principal é o incremento da presença marítima da UE, a partilha de informação e a cooperação marítima internacional em colaboração com parceiros e Estados da região, constituindo-se como um instrumento de segurança marítima cooperativa (UE, 2021; SAFETY4SEA, 2019). A sua implementação iniciou-se com a estabelecimento do GdG como uma *Área de Interesse Marítimo* para a UE, designada de *Maritime Area of Interest* (MAI). O conceito é operacionalizado através da presença voluntária de meios navais dos Estados-membros, sob o Comando Operacional destes, e da criação de uma célula de coordenação designada de *Maritime Area of Interest Coordination Cell* (MAICC), que visa incrementar o conhecimento, análise e a partilha de informação entre os Estados-membros, através do sistema *Maritime Surveillance* (MARSUR)⁵² (European External Action Service, 2022).

Após um ano de implementação das PMC no GdG, o Conselho da UE procedeu à sua extensão por mais dois anos, visando uma continuidade da cooperação com Organizações

⁵¹ Além de Portugal, os Estados mais envolvidos e que se têm empenhado na revisão deste Plano de Ação, reportando contributos para a EU, são: Espanha, Dinamarca, França e a Itália (J. C. Real, *op. cit.*).

⁵² É um projeto da Agência de Defesa Europeia (EDA), que consiste numa solução técnica que possibilita o diálogo entre diferentes sistemas de informação marítima europeus. Este sistema, que conta com 20 utilizadores, entre os quais se inclui Portugal, visa melhorar o conhecimento situacional marítimo, através da partilha de dados operacionais, tais como posicionamento geográfico, identificação, imagens e informação escrita por chat (European Defense Agency, 2022).



Regionais e a *Arquitetura de Yaoundé* (AdY) (European Union, 2022). A última avaliação deste projeto realça os seguintes aspetos (European Union, 2022, pp. 2–3):

- A importância estratégica da região e determinação da UE em aumentar o apoio aos Estados e à AdY, em todos os seus níveis, no seu esforço para o incremento da SM e o combate aos fatores estruturantes produtores de insegurança;
- A necessidade de, face às ameaças ainda presentes, continuar a apoiar o desenvolvimento de disposições adequadas para a entrega de suspeitos de pirataria, em diálogo com os Estados costeiros;
- A necessidade de reforçar e consolidar uma presença marítima contínua na região, refletindo o papel crescente da UE como produtor de segurança marítima, de acordo com o direito internacional e a CNUDM.
- O trabalho desenvolvido no âmbito da coordenação e no emprego de meios navais da UE, contribuindo para o conhecimento situacional marítimo, através da facilitação e troca de informação operacional.
- A futura nomeação de um *Senior Coordinator* para a Segurança Marítima do GdG, que irá permitir a coordenação, numa abordagem coerente e holística, das atividades dos atores da UE da região, mas, também, o desenvolvimento e o reforço de parcerias, em estreita cooperação com a indústria marítima, realçando-se a importância na procura da iniciativa por parte dos Estados da região.
- A complementaridade com os projetos financiados pela UE, no âmbito da segurança marítima, com vista a contribuir para melhorar o apoio à AdY, em linha com uma abordagem integrada.

Contudo, P. Ângelo (entrevista por email, 20 de abril de 2021) considera que este projeto tem ainda uma ambição limitada, considerando o seu cariz não obrigatório e a ausência de indicadores ou metas. J. Nobre de Sousa (entrevista presencial, 18 de outubro de 2022) acrescenta que, não se conhecendo indicadores de performance, metas ou objetivos definidos, não se consegue medir a eficácia das PMC ao nível operacional. P. Ribeiro (*op.cit.*) considera ainda que este conceito não tem a robustez de uma operação naval, baseando-se numa participação de carácter voluntário e de oportunidade, sem condicionamento ou financiamento da UE. Ainda assim, as PMC podem ser consideradas como uma oportunidade para Portugal, na perspetiva de que é um instrumento de segurança marítima cooperativa em que Portugal tem participado ativamente com meios navais.



5.3 Outros atores e outras iniciativas

Identifica-se que, além de Portugal, as principais ações realizadas no GdG com meios navais, são a Espanha, França e Itália (ver Apêndice E). Pedro Seabra reforça que Portugal, Espanha e França são os países que têm motivado uma maior contribuição da UE para a SM cooperativa no GdG (Altieri et al., 2021).

A Espanha possui mesmo uma estratégia dedicada a África, definindo o GdG como zona prioritária. Este documento contém a visão estratégica, o contexto atual da África Subsariana, os objetivos estratégicos, os princípios e os países prioritários, assim como o acompanhamento e avaliação. Um dos quatro objetivos estratégicos formulados - “paz e a segurança” - define como OE, o apoio ao fortalecimento da SM e na luta contra a pirataria no GdG (Gobierno de España, 2019, pp. 32–34)⁵³.

Igualmente, a Dinamarca tem tido um papel ativo, justificado pela sua presença comercial na região, que tem motivado este Estado a estabelecer uma presença naval⁵⁴, participando também nas PMC (Dryad Global, 2021).

Fora da UE, releva-se a postura dos EUA como um dos principais contribuintes para a SM do GdG. O Brasil assume também um papel importante para Portugal pois, além de membro da CPLP, tem reclamado o Atlântico Sul como sua zona de influência, sendo também membro do G7++FoGG e protagonizado as missões *Guinex*⁵⁵ na região. Finalmente refere-se a RPC, com uma influência crescente e com importantes parcerias económicas com diversos Estados na região (Centro de Análise Estratégica da CPLP, 2020).

Mas, para ilustrar a presença naval internacional no GdG, exhibe-se o gráfico na Figura 12, no qual se pode verificar, no período 2019-2021, os seis Estados que garantiram a presença de meios navais no GdG, em todo esse período: Brasil, EUA, França, Espanha,

⁵³ https://www.exteriores.gob.es/es/PoliticaExterior/Documents/2019_PLAN%20AFRICA.pdf

⁵⁴ Em novembro de 2021, a fragata da marinha dinamarquesa *Esbern Snare* deslocou-se a uma zona de elevado risco de pirataria, a sul das águas nigerianas. O helicóptero orgânico do navio identificou uma embarcação suspeita, o que levou ao envio de uma equipa de abordagem. Após um tiroteio entre a embarcação suspeita e a embarcação da equipa de abordagem do navio, que agiu em legítima defesa, foram recolhidos oito piratas a bordo, dos quais quatro faleceram e um ficou ferido, na sequência do incidente (Danish Defence Command, 2021). Após dois meses de indefinição, o poder político dinamarquês tomou a decisão de libertar três dos piratas, de forma a evitar o risco de os levar para a Dinamarca para serem presentes a julgamento. Contudo, o pirata que ficou ferido, recebeu tratamento médico na Dinamarca, e foi levado a julgamento, de acordo com “obrigações internacionais” (The Maritime Executive, 2022). Este evento constituiu um marco importante, tendo sido o primeiro caso em que um meio naval internacional confrontou suspeitos de pirataria na região, com consequências fatais para estes últimos (Dryad Global, 2021).

⁵⁵ As missões *Guinex* realiza-se anualmente, desde 2021, e têm como objetivo a promoção da interoperabilidade entre a Marinha do Brasil e as Marinhas e Guardas Costeiras do GdG, designadamente a Costa do Marfim, STP, Camarões, Nigéria e Cabo Verde, através de exercícios navais, mantendo a representação da Marinha do Brasil no Atlântico Sul (<https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/guinex-ii-operacao-no-golfo-da-guine-visa-aumentar-seguranca-maritima-no-atlantico>).



Portugal e Rússia⁵⁶, constata-se também que, nos dois últimos anos do período, outros apostaram na presença do GdG, como foi o caso de Itália, Dinamarca e China.

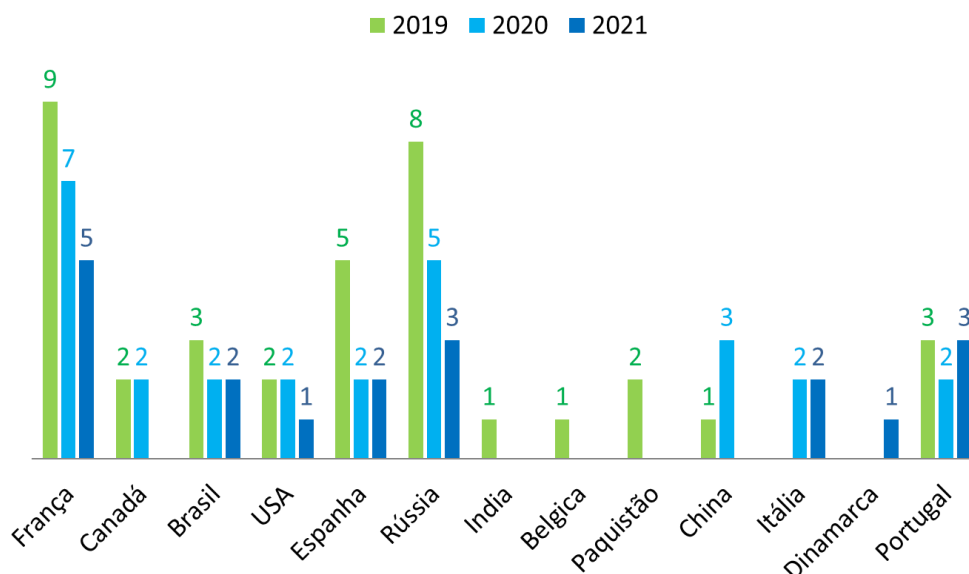


Figura 12 — Meios navais internacionais no Golfo da Guiné (2019-2021)

Fonte: Centro de Gestão e Análise de Dados Operacionais (CADOP) (2022).

Do ponto de vista multilateral, são realizados, anualmente, exercícios navais no GdG, no âmbito da SM, como o *Obangame Express*, conduzido pelo *United States Africa Command* (US AFRICOM) ou os *Grand African Nemo* e *African Nemo*, conduzidos pela França (ver Apêndice E). Estes exercícios contaram com a participação do Navio da República Portuguesa (NRP) *Zaire*⁵⁷ em STP, dos navios em missão na Iniciativa Mar Aberto e de aeronaves P-3C de vigilância marítima da Força Aérea Portuguesa (Apêndice E e Apêndices A e B). J. Nobre de Sousa refere que a nossa participação nestes exercícios é uma oportunidade para Portugal alargar a sua atuação, ocupando o seu espaço, mas também para manter uma atualização a respeito da atuação de outros atores na região (*op.cit.*).

Segundo Pavia (2016), a CPLP encontra-se numa posição privilegiada na articulação do apoio da SM na região, com uma estratégia própria para os oceanos desde 2009 (CPLP, 2009). Existem cinco Estados membros desta Comunidade no GdG – Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial e STP – e outros dois com interesses declarados – Portugal e Brasil. Luís Bernardino sugere mesmo uma aposta na componente naval do exercício

⁵⁶ As três unidades navais russas presentes em 2021 no GdG, dizem respeito a uma força naval russa composta pelo destroyer *Vice-Admiral Kulakov*, o navio reabastecedor *Akademik Pashin* e o rebocador de alto-mar *Altai* que, segundo agência de notícias russa TASS, constituem uma força-tarefa para combater a pirataria na região (TASS - Russian News Agency, 2021). Em outubro de 2021, essa força terá estado envolvida na assistência ao navio mercante MSC Lucia, ameaça por piratas numa posição a cerca de 150 mn a noroeste de São Tomé (The Maritime Executive, 2021).

⁵⁷ Navio patrulha costeiro.



Felino, aproveitando o fórum CPLP para um reforço da iniciativa portuguesa, neste âmbito (Bernardino, 2021). É ainda importante referir que, no contexto da Comunidade, alguns países com interesses no GdG⁵⁸, têm o estatuto de Observadores Associados⁵⁹ o que atesta a relevância da CPLP no contexto internacional (por ordem de atribuição do estatuto): Senegal; Reino Unido; França; Itália; Canadá; EUA; Espanha e Costa do Marfim (CPLP, 2022).

Um dos indicadores de avaliação do comprometimento de um Estado na SM da região, tem sido o reconhecimento do IMB, nos seus relatórios anuais, ao esforço realizado por determinadas Marinhas, no combate à pirataria, especificamente no GdG. Nos relatórios de 2020-2021, o IMB dirigiu um reconhecimento especial às Marinhas dinamarquesa, francesa, espanhola, italiana e portuguesa, mas também à russa (IMB, 2020b, 2021).

Mas, relativamente aos desafios intrínsecos à materialização da SM cooperativa no GdG, identifica-se uma complexidade da coordenação dos vários interesses presentes em torno desse desiderato, face a diversos fatores. T. Lemos (*op. cit.*) identifica a extensão do espaço geográfico como um dos maiores desafios, mas também outros, como a profusão de atores estabelecidos com os seus interesses e agendas com vista a atingir os seus objetivos (EUA, RPC, Brasil, países da região e países europeus). Este aspeto é também referido por J. Nobre de Sousa e B. Konan, que o identificam como uma causa pelo desinteresse pelos reais problemas sentidos no GdG (*op.cit.*). Neste âmbito, Sousa considera que em África, e nesta região em particular, a prioridade tem sido assegurar os interesses particulares, nem sempre convergentes, e por vezes conflituantes, de cada ator, o que origina dificuldades de coordenação e de aproveitamento de sinergias (*op.cit.*). T. Lemos refere ainda a inexistência de uma só entidade que coordene os contributos desses atores no âmbito da SM e a operacionalização da coordenação da presença naval na região (*op.cit.*), para a qual as PMC vieram dar um contributo, contrariando a tendência de períodos de ausência de meios navais na região, pelo menos da UE. Além dos desafios referidos anteriormente, e concordando com a existência de agendas e interesses não coincidentes, Pedro Seabra reforça o argumento da complexidade, decorrente de mecanismos marcados pela informalidade dos contactos entre diversos atores estatais. Esta conjuntura dificulta a coordenação com vista a uma segurança marítima cooperativa eficaz. Por outro lado, essa complexidade tem-se agudizado

⁵⁸ Estados do GdG, da UE ou participantes no G7++FoGG.

⁵⁹ Entendido como uma forma de obter acesso mais facilitado a países da CPLP ou a outras OI (Deutsche Welle, 2019).



com o aparecimento de uma multiplicidade de atores externos ao Atlântico, com interesses nas questões securitárias do GdG, nomeadamente a RPC e a Rússia (Altieri et al., 2021).

Marques (2018) propõe uma abordagem abrangente à SM cooperativa, identificando três elementos cruciais na implementação desse esforço: “meios tecnológicos [...]; coordenação de diferentes atores e iniciativas; vontade política, apropriação regional e envolvimento com vista a resultados concretos”. Sugere um maior envolvimento da UE, com a implementação do seu plano de ação, com influência nas seguintes dimensões:

- Jurídica, com a criação de ferramentas comuns e a prestação de apoio jurídico às organizações costeiras e regionais;
- Capacitação, com uma abordagem estratégica coincidente com a AdY, com prioridade para o apoio em Estados primariamente envolvidos, com alargamento progressivo a outros;
- Segurança na partilha de informações entre os intervenientes, que exige meios ainda não disponíveis nalguns Estados. Sugere-se, neste âmbito, o reforço da vigilância marítima pelos estados ribeirinhos, com recurso a sistemas de controlo (nomeadamente radares) na região.

Boniface Konan aponta também recomendações para uma maior eficácia na segurança marítima cooperativa no GdG (2022). Apesar de considerar que os Estados do GdG reconhecem os benefícios trazidos pelo investimento e pelo interesse internacional no âmbito da segurança marítima⁶⁰, identifica que deve ser reforçada a articulação das iniciativas externas com os *stakeholders* da região, identificando as suas reais necessidades, nomeadamente com os centros que compõem a AdY, incrementando a coordenação e a partilha de informação. Recomenda, ainda, que a ação dos meios navais internacionais na região deverá incidir na dissuasão e na partilha da informação necessária para que os *stakeholders* na região possam exercer a sua autoridade, ao invés da ação direta sobre os perpetradores; no sentido de preencherem as ineficiências dos meios locais num quadro de cooperação (*op.cit.*).

⁶⁰ Um dos aspetos muito positivos é o sistema de comunicações Yaris, desenvolvimento através de um programa da UE, que já está a ser utilizado com eficácia pelas Marinhas do GdG, tendo sido concebido no seio destas Marinhas.



5.4 Síntese conclusiva

Nesta síntese pretende-se cumprir com o OE2, respondendo-se à QD2 - Como se caracteriza o envolvimento internacional para a segurança marítima no Golfo da Guiné, no âmbito das iniciativas que se articulam com Portugal?

Portugal, tal como a Espanha, França, Itália e Dinamarca, tem-se posicionado multilateralmente como um ator europeu ativo na SM da região do GdG, nomeadamente no âmbito do G7++FoGG, mas também através da UE, outro ator fortemente participativo, com iniciativas diversificadas e relevantes na promoção de Segurança Marítima, com a implementação das PMC na região. Mas estas, apesar de constituírem uma oportunidade para Portugal, baseiam-se numa participação voluntária de oportunidade, sem condicionamento ou financiamento da UE e sem a robustez de uma operação naval. Adicionalmente, não se conhecem indicadores, metas ou objetivos definidos, que permitam a medição da sua eficácia ao nível operacional.

Surgem ainda atores relevantes na região, externos à UE, que devem ser considerados, como é o caso da China, Rússia, Brasil e EUA. Numa perspetiva multilateral, os exercícios internacionais protagonizados pelo US AFRICOM e pela França, representam uma oportunidade para Portugal alargar a sua atuação, ocupando o seu espaço, e manter uma atualização a respeito da atuação de outros atores na região. Regista-se, também, o aparecimento do fórum GOG-MCF/SHADE, com alguma preocupação de alguns membros do fórum G7++FoGG, entre os quais Portugal, que o consideram uma sobreposição a esse fórum.

Portugal acompanha o envolvimento internacional para a segurança marítima no Golfo da Guiné. Este é caracterizado pela elevada complexidade, com uma proliferação de atores e iniciativas bilaterais com agendas próprias, não coincidentes, e uma crescente presença de meios navais externos ao GdG. Este ambiente, com interesses divergentes e sem uma coordenação unificada, afeta a eficácia e a robustez da segurança marítima cooperativa na região, face às ameaças existentes, dificultando o aproveitamento de sinergias. Infere-se, assim, que a inexistência de uma só entidade coordenadora com um crescente número de atores, não permite, entre outras possibilidades, a presença de uma força naval coordenada com objetivos comuns, prejudicando a garantia de uma SM cooperativa eficaz.

No apoio à *Arquitetura de Yaoundé*, verifica-se uma provável tendência para privilegiar iniciativas africanas, como o GOG-MCF/SHADE, e um esforço no sentido de favorecer a participação de Estados do GdG, encorajando um clima de confiança mútua, face



a uma baixa expectativa na implementação de iniciativas externas, resultante de uma potencial baixa receptividade pelos Estados da região. Isso obriga a que, sobretudo com o empenhamento de meios navais, se equacione o reforço do exercício da autoridade pelos *stakeholders* da região, potenciando a receptividade e a aceitação de meios navais estrangeiros.

Portugal tem tentado promover uma agenda com uma maior ligação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) com os fóruns que integra, nomeadamente com o G7++FoGG. Cinco Estados-membros da Comunidade situam-se no GdG (Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial e STP), estando, assim, numa posição privilegiada, pelo fator geográfico, para um maior contributo para a segurança marítima da região. Adicionalmente, alguns Estados europeus são Observadores Associados da CPLP, sinal de que assumem interesse em estabelecer algum tipo de ligação aos Estados-membros ou à própria Comunidade, o que poderá constituir um facilitador para um incremento da SM cooperativa.



6. Iniciativas portuguesas para a segurança marítima no Golfo da Guiné

Em Portugal, a temática da SM Cooperativa relaciona-se com a valorização das funções de soberania. Neste âmbito, é definida como prioritária a relação entre a Europa e a África, com a promoção de relações bilaterais privilegiadas, com foco na “cooperação com os países africanos de língua portuguesa [...], alargando a sua geografia e parcerias [...]” (XXII Governo Constitucional, 2019). Essa preocupação coincide, segundo J. C. Real, com o reconhecimento, no Contexto Internacional, de Portugal como um ator relevante em África e na região do GdG (*op.cit.*). Esta região tem, de facto, assumido prioridade no “[...] quadro da nossa política externa”, face às ligações bilaterais privilegiadas e estreitas com os países de língua oficial portuguesa que ali se concentram, nomeadamente na dimensão da Cooperação no Domínio da Defesa (*op.cit.*). As razões são bem conhecidas: o contexto histórico; uma língua comum e as relações económicas (*op.cit.*).

A Estratégia Nacional para o Mar (ENM) 2021-2030 define como objetivo estratégico a garantia da “segurança, soberania, cooperação e governação”, prevendo uma participação ativa “em processos conjuntos que visem a garantia da segurança” em zonas de interesse; refere que Portugal, no contexto da sua relação crucial com o Atlântico, deve afirma-se como “uma nação marítima reconhecida a nível global”, beneficiando “da sua credibilidade e capacidade de agregar vontades a uma escala pluricontinental” (Ministério do Mar, 2021, p. 36). Relevando a ligação de Portugal à CPLP e a participação nacional “nas iniciativas da UE no combate a atividades criminosas como a pirataria” (pp. 37–38), este documento define a SM como “Área de Intervenção Prioritária”, reconhecendo a interdependência entre o desenvolvimento e a Segurança Marítima, (pp. 68–69). Adicionalmente, é identificado: o instrumento militar como vetor relevante de Segurança Marítima, na Defesa dos interesses do Estado em espaços marítimos de interesse nacional; a necessidade da utilização deste vetor em ações de SM cooperativa com outros Estados, no quadro dos fóruns nos quais Portugal participa (p. 70).

Já o Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) (Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013, 2013), atualmente em revisão, considera que o nosso espaço estratégico se estende para além das nossas fronteiras de soberania ou jurisdição e identifica a pirataria, baseada em Estados frágeis da África subsaariana, como um dos principais riscos e ameaças à segurança nacional. Identifica também que o fraco controlo do território, por parte que desses Estados, afeta “rotas vitais do comércio internacional”. Esse estatuto atribuído à pirataria, justifica-se pela dependência energética e alimentar, pela importância



do transporte marítimo para a economia nacional e também pelas crescentes responsabilidades nacionais na segurança cooperativa. Por outro lado, o CEDN refere uma continuidade na participação portuguesa em “missões de combate à pirataria, no quadro das suas alianças”. Visa-se uma contribuição “para a segurança dos recursos comuns do planeta” e uma cooperação com os “Estados de língua portuguesa, nomeadamente no âmbito do Acordo de Defesa da CPLP”, no desenvolvimento “de ações de SM e de combate a esta ameaça”.

Também o Conceito Estratégico Militar (CEM) identifica a pirataria como uma ameaça que afeta rotas comerciais vitais para Portugal e influencia o ambiente estratégico militar, estabelecendo a segurança cooperativa como cenário de emprego das Forças Armadas (FFAA). Define também que Portugal deve adotar uma postura coordenada com a comunidade internacional, com a projeção e permanência em áreas afetadas por períodos alargados (Conselho de Chefes de Estado-Maior [CCEM], 2014a).

Alinhadas com o CEM, as Missões das FFAA definem a missão n.º M4.5, no âmbito da segurança cooperativa – “Operações e missões no âmbito de acordos bilaterais e multilaterais”, com a participação em “operações e missões num quadro de acordos bilaterais ou multilaterais”, contribuindo “para a promoção da paz e da segurança internacional, incluindo a segurança de linhas de comunicação estratégicas” (CCEM, 2014b, p. 6), passíveis de serem realizadas em ambiente marítimo.

Por sua vez, a Diretiva Estratégica do Estado-Maior-General das Forças Armadas (EMGFA), também apresenta a pirataria como uma ameaça (EMGFA, 2021, p. 18). Nela, são identificadas como potencialidades: “a aptidão das FFAA portuguesas para conduzirem missões internacionais [...] no quadro da ONU, NATO (*North Atlantic Treaty Organization*) e UE, bem como no âmbito de acordos bilaterais e multilaterais” (p. 19). São referidas como oportunidades a valorização estratégica da CPLP e a importância do instrumento militar no fortalecimento das relações bilaterais e multilaterais de Portugal, (p. 18). É estabelecido, como objetivo estratégico, o apoio à política externa, através do empenhamento conjunto e combinado, nos quadros das alianças e das OI onde Portugal está integrado, rentabilizando o instrumento militar no apoio à política externa. O efeito pretendido é a credibilidade operacional das FFAA portuguesas, afirmando “Portugal como coprodutor de segurança internacional” (p. 26).

Consequentemente, a Diretiva Estratégica da Marinha (DEM) (2022, p. 8) identifica igualmente a pirataria como uma ameaça, mas também a “importância da preservação da



segurança marítima e da proteção da navegação” como uma oportunidade. Esta está intimamente relacionada com a presença de meios navais portugueses que reforçam a SM no GdG. Por outro lado, também é identificada como oportunidade “a importância do relacionamento no quadro das OI integradas por Portugal, nomeadamente a UE e a CPLP. É nesta sequência que surge como linha de ação: o incremento “da participação em missões relevantes no âmbito das OI que Portugal integra e noutras de apoio à política externa, incluindo ações de cooperação no domínio da defesa, [...] com particular incidência no GdG” (p. 17).

Segundo Melo (2019), os interesses portugueses na costa Ocidental de África e no Atlântico Sul, justificam a possibilidade de Portugal realizar operações navais a partir de Cabo Verde e de STP⁶¹. Devem, assim, ser exploradas relações preferenciais e estratégicas com esses Estados, conferindo a Portugal “uma maior centralidade e valor geoestratégico”, o que contribuirá para uma valorização, afirmação e um peso crescente do país na comunidade internacional (Melo, 2019, p. 29). J. Nobre de Sousa concretiza que STP poderia ser equacionado como um ponto de apoio naval privilegiado para a contribuição de Portugal na região (*op.cit.*).

Contudo, não obstante o alinhamento e a alusão de diversas fontes de formulação estratégica nacional à segurança marítima e à necessidade de intervenção portuguesa em cenários de segurança cooperativa em zonas de interesse estratégico como o GdG, Portugal não dispõem ainda de uma estratégia de Segurança Marítima, que reúna essas prioridades. A ENM 2021-2030 refere a necessidade de uma resposta estratégica face aos riscos e ameaças ao desenvolvimento nacional e bem-estar dos portugueses e, consequentemente, a necessidade de formular uma Estratégia Nacional de Segurança Marítima, devidamente articulada com a própria ENM 2021-2030, o CEDN e a Estratégia de Segurança Marítima da UE (Ministério do Mar, 2021, p. 69).

6.1 Materialização da contribuição de Portugal

A contribuição de Portugal no âmbito da SM na região do GdG, com utilização de meios navais, no período estudado, foi materializada através da Iniciativa Mar Aberto (IMA) e da presença permanente do NRP *Zaire*⁶² em STP.

⁶¹ Dois do cinco Estados-membros da CPLP localizados no GdG.

⁶² O *Zaire* foi substituído pela lancha de fiscalização rápida NRP Centauro, em julho de 2023 (<https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/Navio-da-Marinha-Portuguesa-termina-missao-em-Sao-Tome-e-Principe.aspx>).



A Marinha realiza a IMA desde 2008, com o empenhamento de navios em ações de Cooperação no Domínio da Defesa, com Estados parceiros da CPLP, no apoio ao desenvolvimento de uma cultura e da capacitação da Segurança Marítima (Ribeiro, 2020). Após a assinatura do *Código de Yaoundé*, a IMA adotou um novo conceito em 2015, de forma a acompanhar o crescente envolvimento internacional no GdG. Passou então a englobar um conjunto de ações, tais como: “a capacitação em ações de vigilância, fiscalização e vistoria no mar, através da realização de exercícios conjuntos; o embarque de elementos das marinhas dos países visitados”; a divulgação para a criação de uma cultura marítima, “através da realização de palestras e conferências”, “promovendo visitas a bordo de diversas organizações e instituições locais” (Ribeiro, 2020), o que contribui para a Segurança Marítima Cooperativa, procurando o envolvimento da sociedade. Outro papel relevante da IMA é o “apoio a ações externas do Estado”, tais como visitas de altos responsáveis políticos, ou a representações diplomáticas nacionais (Ribeiro, 2020). Este é um aspeto relevante, considerando que Portugal possui representações diplomáticas apenas em nove dos 19 países da região⁶³, sendo que P. Ribeiro alude a uma modéstia da representação diplomática portuguesa no GdG, nomeadamente na CEDEAO (*op.cit.*).

Em janeiro de 2018, enquadrado pelo Acordo Bilateral de Cooperação entre Portugal e STP “no domínio da fiscalização conjunta de espaços marítimos sob soberania ou jurisdição da República Democrática de São Tomé e Príncipe (Resolução da Assembleia da República n.º 97/2014, 2014), pelos Estatutos da CPLP (2007), e ao abrigo de um Memorando de Entendimento entre o Ministério da Defesa Nacional (MDN) e o Ministério da Defesa e Administração Interna de STP (MDN, 2018), foi estabelecida a permanência do *Zaire* nesse país, tendo o navio navegado para STP acompanhado pelo reabastecedor de esquadra *Bérrio* (Observador, 2018).

A sua missão consistia em “realizar ações de fiscalização conjunta nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição de STP” e, complementarmente, “desenvolver atividades de capacitação da sua Guarda Costeira” (Estado-Maior da Armada, 2018, p. 7). Num contexto inovador, esta missão envolvia: o “treino e a operação conjunta” do navio com uma guarnição mista de militares portugueses e santomenses; a manutenção do próprio navio; o melhoramento “das infraestruturas de apoio” e a “elaboração de legislação enquadrante para o exercício da autoridade do Estado no mar” (Ribeiro, 2019).

⁶³ Cabo Verde, Senegal, Costa do Marfim, Nigéria, Camarões, STP, Congo e Angola (Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2022).



Em complemento com a missão principal do *Zaire*, equipas de peritos portuguesas apoiaram a elaboração de legislação com juristas da Autoridade Marítima Nacional; a instrução em abordagem a navios com os fuzileiros; a formação naval de base com especialistas da Escola de Tecnologias Navais e a avaliação dos progressos alcançados com a capacitação da Guarda Costeira de STP, com equipas do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval da Marinha Portuguesa (Ribeiro, 2019).

6.2 Caracterização das Iniciativas Portuguesas

As Iniciativas Portuguesas com o emprego de meios navais, constituem uma presença naval e uma materialização da vontade de Portugal em se constituir como ator produtor de segurança na região do GdG, num contexto de segurança marítima cooperativa. Com o desenvolvimento deste subcapítulo cumprir-se-á com o OE3, respondendo-se à QD3 - Como se caracterizam as iniciativas portuguesas no Golfo da Guiné, com o emprego de meios navais, no âmbito da segurança marítima?

Tanto a IMA como o *Zaire* estiveram sob o Comando Operacional do Comando Conjunto para as Operações Militares (CCOM) do EMGFA e o Controlo Operacional do Comando Naval (Algarvio, 2021). P. Ângelo (*op.cit.*), M. Algarvio (entrevista por email, 26 de abril de 2021) e J. Nobre de Sousa (*op.cit.*) referem a contribuição das Iniciativas Portuguesas (IP) para a dissuasão da pirataria no GdG, especialmente do *Zaire*.

Contudo, a atual DEM (2022), aponta fragilidades que influenciam as Iniciativas Portuguesas no GdG: lacunas e obsolescência nas capacidades da componente naval do Sistema de Forças; dificuldade de recrutamento e de retenção, e envelhecimento dos militares; défice de financiamento para a sustentação das capacidades, na integralidade do seu ciclo de vida. J. Nobre de Sousa acrescenta que, embora o financiamento destas missões esteja a ser garantido a curto prazo, a manutenção destas missões numa perspetiva de longo prazo, poderá constituir um desafio no plano financeiro (*op.cit.*).

Adicionalmente, N. F. Junior identifica uma ausência de articulação operacional das IP com a *Arquitetura de Yaoundé* (entrevista por email, 03 de março de 2021). Infere-se que esta decorre do carácter bilateral das Iniciativas, com exceção no multilateralismo verificado para efeitos da participação em exercícios navais e nas PMC.

6.2.1 Iniciativa *Mar Aberto*

Esta Iniciativa tem permitido a Portugal dispor, por longos períodos, de meios empenhados na costa ocidental de África (A. Braz, entrevista por email, 19 de novembro de 2020; Apenso A). No período 2015-2021, a Iniciativa Mar Aberto (IMA) realizou-se com



base quase bianual (Apenso A), tendo visitado diversos portos do GdG, alguns mais que uma vez por ano (ver Figura 13), com o emprego de meios navais com capacidades distintas: fragatas, navios de patrulha oceânicos (NPO) e navios hidro-oceanográficos. Caracteriza-se, assim, pela presença naval em diversos Estados do GdG, não só da CPLP, e pela participação em atividades diversificadas como o apoio logístico ao NRP *Zaire*, levantamentos hidrográficos, exercícios internacionais e interações com Marinhhas estrangeiras e forças marítimas locais no âmbito da segurança marítima (SM) cooperativa (J. Nobre de Sousa, *op.cit.*; A. Braz, *op.cit.*). Identificam-se concretamente: os exercícios *Saharan Express* e *Obangame Express* (Apêndice E e Apenso A); seminários com autoridades locais e treinos de capacitação de diversas naturezas, como a abordagem a navios com os fuzileiros, por exemplo (J. Nobre de Sousa, *op.cit.*; A. Braz, *op.cit.*).

O seu principal objetivo é a presença naval para, entre outros compromissos, garantir o apoio a atividades diplomáticas em diversos portos do GdG, assim como a participação de exercícios navais e atividades de treino combinado (Algarvio, 2021). Assim, apesar da possibilidade de realizar acompanhamentos de navios mercantes, numa base de oportunidade, a IMA não se destina prioritariamente a enfrentar as ameaças à SM consideradas neste estudo (J. Nobre de Sousa e M. Algarvio, *op.cit.*), sendo por vezes empenhados navios hidro-oceanográficos, que garantem a tarefa de atualização de fólios cartográficos de Estado-membros da CPLP, sobre os quais Portugal tem responsabilidades (J. Nobre de Sousa, *op.cit.*).

Segundo J. Nobre de Sousa e A. Braz (*op.cit.*), é efetuada uma articulação da IMA com outras iniciativas no GdG⁶⁴, nomeadamente com a Espanha, França e os EUA⁶⁵; mas também com visitas de alto nível e com outras iniciativas em terra protagonizadas por Portugal, como o SWAIMS, visando o aproveitamento de sinergias. Realizam-se também cooperações bilaterais entre aeronaves de patrulha marítima espanholas e portuguesas com as fragatas que integram a IMA. Atualmente, os navios da IMA participam nas Presenças Marítimas Coordenadas da UE.

⁶⁴ Através de oficiais de ligação.

⁶⁵ Representados na região pelo *United States Africa Command* (US AFRICOM).

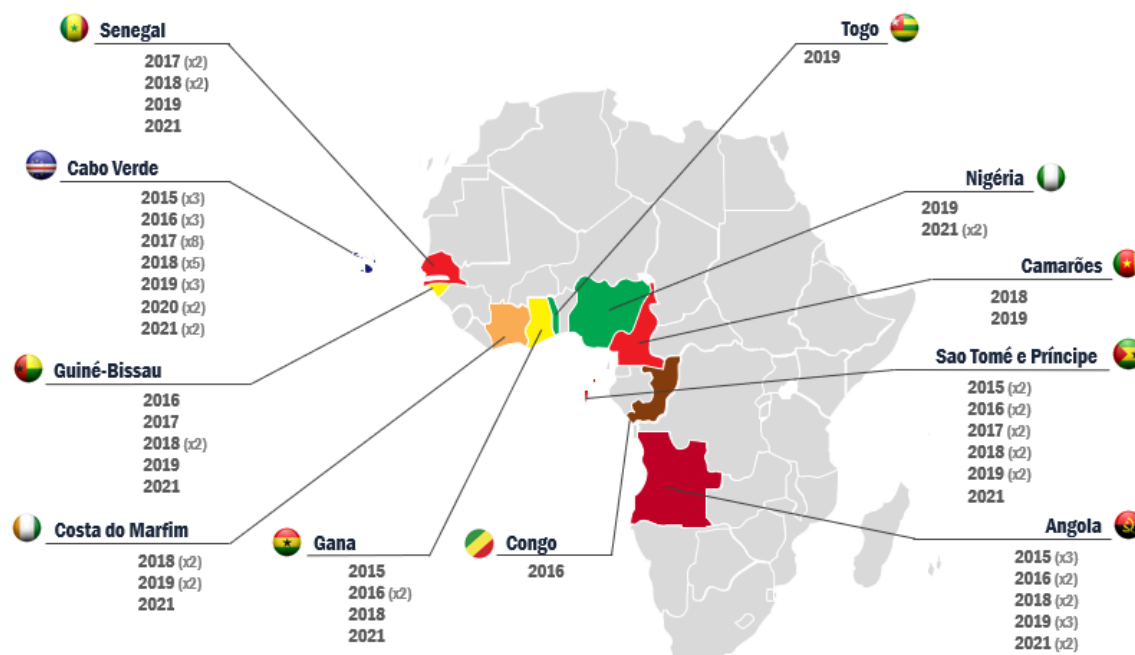


Figura 13 – Ações da IMA em África (2015-2021)

Fonte: Adaptado a partir de Ribeiro (2020)

6.2.2 NRP Zaire

Segundo E. Godinho (entrevista por email, 17 de novembro de 2020) a presença do NRP *Zaire* em STP permitiu uma capacitação em permanência da Guarda Costeira (GC) desse país, assim como a realização de missões de busca e salvamento, de dissuasão à pirataria e a fiscalização conjunta da ZEE daquele Estado que, de acordo com o capítulo anterior, se situa numa zona de alto risco. A presença do *Zaire* visou sobretudo o reforço da confiança mútua e da consciencialização sobre a importância da SM; o apoio do desenvolvimento da legislação, governança marítima e da edificação da capacidade operacional da GC de STP; e a realização de atividades de fiscalização marítima.

P. Ângelo confirma a capacitação constante da GC de STP, proporcionado pelo *Zaire*, através de uma guarnição mista, com militares portugueses e santomenses. Acrescenta que foi, no período considerado, o único meio naval com capacidade oceânica, permanentemente disponível ao serviço dessa GC, constituindo-se relevante politicamente (*op.cit.*). J. Nobre de Sousa considera ainda que a presença do *Zaire* deve ser entendida numa perspetiva continuada de longo prazo, de forma a garantir a eficácia da capacitação que o *Zaire* proporciona, não só para a GC, mas também para o próprio país, face às suas especificidades. Desta forma, Portugal consegue, naturalmente, uma penetração mais eficiente do que teria se este projeto fosse conduzido a curto prazo (*op.cit.*).

Como referia Ribeiro (2019), desde o início do projeto, o navio já tinha realizado 20 missões de fiscalização conjuntas e sete vistorias a navios, bem como participado em



exercícios internacionais (ver Apenso B). Este autor considera que o sucesso do *Zaire* se deve à confiança mútua existente entre Portugal e STP, resultante de um relacionamento político-militar favorável entre os dois países.

Apesar da sua missão de capacitação, pela sua natureza, não estar dimensionada para operações de combate à pirataria e roubo armado, o *Zaire* foi empenhado em ações de presença naval, avaliação da situação, apoio e dissuasão contra atos de pirataria e de acompanhamento da navegação mercante (M. Algarvio, *op.cit.*). Até ao final de 2020, foi empenhado duas vezes no auxílio a navios sob ataque de pirataria, conforme referido no Apenso B: ao porta-contentores *MAERSK TEMA*⁶⁶, 102 mn a Noroeste de STP e ao navio de transporte *ZHEN HUA 7*, a 78 mn a Noroeste de Neves, STP (Apenso B). Em fevereiro de 2021, numa só patrulha, o *Zaire* prestou auxílio e acompanhou três navios em risco de ataque e dois efetivamente vítimas de ataques de pirataria, sem, contudo, ter tido contacto direto com os perpetradores (Téla Nón, 2021). Nesse âmbito J. Nobre de Sousa considera que a presença do *Zaire* teve um papel relevante, face às solicitações para apoio do navio em diversos incidentes (*op.cit.*). Contudo, o mesmo entrevistado considera esse apoio menos eficaz e consequente, face: à dimensão do espaço marítimo, à ausência de uma força naval coordenada e às características operacionais do próprio navio, com os incidentes a ocorrerem em zonas afastadas da sua posição base em STP (*op.cit.*).

No plano diplomático, a missão do *Zaire* despertou “o interesse das Embaixadas e Marinhas da Alemanha, Angola, Brasil, EUA, França e Nigéria”, o que se manifestou pela solicitação de visitas ao navio e de informações sobre a missão. Foi mesmo sugerida a colaboração com este projeto, “designadamente pelas Marinhas do Brasil e dos EUA” (apontamento da DGPDN, de julho de 2020). A ação do *Zaire* foi ainda elogiada pela RPC, que reconheceu a sua importância (Fonseca, 2020).

Porém, independente de ter atingido os 50 anos de serviço em dezembro de 2021 (Marinha, 2021), o *Zaire* é um navio costeiro e, consequentemente, pouco adequado para enfrentar uma ameaça longe de costa (P. Ângelo, *op.cit.*). J. Nobre de Sousa considera ainda que a operação do navio representou um esforço logístico acrescido, face à necessidade de reposição de sobressalentes vindos diretamente de Portugal (*op.cit.*). Finalmente, o *Zaire* operava com uma guarnição mista, de bandeira portuguesa e não santomense, só podendo navegar na ZEE de STP e fora da zona de exploração conjunta entre STP e a Nigéria (ver Figura 8) (Resolução da Assembleia da República n.º 97/2014, 2014).

⁶⁶ Quando chegou ao local os atacantes já tinham abandonado a área.



6.3 Contribuição para a segurança marítima cooperativa no Golfo da Guiné

Neste subcapítulo pretende-se cumprir com o OG, respondendo-se à QC - De que forma a Cooperação Militar Portuguesa, com o emprego de meios navais, pode contribuir para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné, considerando o fenómeno da pirataria e roubo armado?

Os elementos reunidos ao longo deste estudo, tornaram possível uma análise de conteúdo realizada no Apêndice B, relativamente à suscetibilidade de influência de inúmeros fatores externos, mas também de fatores intrínsecos às próprias Iniciativas Portuguesas. A partir desta análise infere-se como estas podem contribuir para a Segurança Marítima Cooperativa na região.

Além de Portugal, Espanha e França foram os únicos países da UE a manter regularmente meios navais no GdG, no período 2015-2021 (Figura 12; Apêndice E), tendo a Itália e a Dinamarca, reforçado essa presença, mais recentemente, num contexto de surgimento crescente de atores na região. Logo, o reconhecimento e o interesse internacional pela atuação portuguesa no GdG, nomeadamente com a IMA e particularmente com o projeto *Zaire*, representa um ativo para Portugal, reconhecido como um dos produtores de SM na região. Estas Iniciativas são um instrumento de reforço do protagonismo e do posicionamento de Portugal na UE, G7++FoGG e CPLP, mas também na ONU. Contribuem, assim, para uma afirmação de Portugal tanto na região, como no mundo, interagindo e beneficiando, por sua vez, de outras iniciativas, tais como o G7++FoGG, os exercícios internacionais, ou as PMC.

Assim, e em linha com a formulação estratégica nacional, uma primeira análise aponta para que a Cooperação Militar Portuguesa possa contribuir com uma continuidade das Iniciativas, incrementando as suas potencialidades e aproveitando as oportunidades existentes no GdG. Tal como preconizado por Melo e J. Nobre de Sousa, justifica-se a realização de operações navais portuguesas a partir de Cabo Verde e de STP e a exploração de relações preferenciais e estratégicas com esses Estados. STP constituir-se-ia num ponto de apoio naval privilegiado para a contribuição de Portugal no Atlântico Sul em duas vertentes: constituição de uma base para a afirmação da presença naval nacional naquele espaço marítimo e de uma valência oficial que permitiria a capacitação da Guarda Costeira de STP e do próprio país, nesse âmbito (J. Nobre de Sousa, *op.cit.*).



Existem, contudo, fragilidades que afetam negativamente este desiderato e que devem ser mitigadas. Para além das identificadas na Diretiva Estratégica da Marinha (2022)⁶⁷, verifica-se: uma falta de articulação com o Centro Inter-regional de Coordenação (CIC) e a *Arquitetura de Yaoundé*; uma falta de foco da IMA no combate à pirataria e uma menor consequência da resposta do *Zaire* no combate à ameaça. Paradoxalmente, devido à sua idade, o *Zaire* é paradigmático da obsolescência de alguns meios navais da Marinha. Contudo, foi empregue num contexto cooperativo específico, onde a relativa simplicidade de operação da plataforma é uma mais-valia para a operação mista, com uma força marítima menos capacitada, com as características da Guarda Costeira de STP. Este projeto pode ser continuado, com outras plataformas mais capacitadas e atuais, garantindo os seus benefícios conceptuais e, sobretudo, a sua presença permanente, com a relevância político-estratégica que já demonstrou. J. Nobre de Sousa preconiza que essa substituição poderia ser realizada com um navio patrulha oceânico, com capacidades operacionais mais robustas⁶⁸, face às condições específicas para uma operação a partir de STP (*op.cit.*).

Quanto à IMA, esta permite uma maior flexibilidade, com uma significativa presença naval em diversos portos da região, como se pode verificar na Figura 13, estendendo a atuação de Portugal para fora da CPLP. Possibilita a realização e participação em diversas iniciativas bilaterais e multilaterais de robustecimento da segurança marítima cooperativa, com o envolvimento de forças marítimas e outros atores da região, como os exercícios multilaterais e as PMC. Adicionalmente, garante a realização de tarefas importantes do ponto de vista bilateral, como o apoio às atividades diplomáticas e à missão do *Zaire*, assim como a atualização de fólios cartográficos de Estado-membros da CPLP. Dever-se-á, assim, garantir a continuidade da participação da IMA, prospetando-se a participação numa futura operação multinacional no âmbito da segurança marítima, seja sob a égide da UE ou da NATO, que poderá beneficiar das sinergias entretanto criadas.

Porém, a utilização do instrumento militar no combate à pirataria, necessita de um enquadramento legal. J. Nobre de Sousa (*op.cit.*) considera que, para esse efeito, uma das seguintes opções poderia ser operacionalizada: a tipificação do crime de pirataria no ordenamento político português, criando uma figura de exceção que permitisse a

⁶⁷ Obsolescência nas capacidades da componente naval do Sistema de Forças; dificuldades de recrutamento e de retenção de pessoal; défice de financiamento para a sustentação das capacidades, na integralidade do seu ciclo de vida.

⁶⁸ Tais como a presença constante de uma equipa de fuzileiros para abordagem a navios e uma equipa médica mais capacitada, por exemplo.



apresentação dos criminosos a um juiz nacional num prazo exequível; o estabelecimento de acordos de entrega de piratas com Estados costeiros como STP, por exemplo.

Afigura-se favorável para Portugal a participação continuada do Zaire e da IMA em iniciativas multilaterais, como os exercícios *Obangame Express* e *Grand African Nemo*, mas também as PMC. São, por excelência, uma oportunidade para Portugal ocupar o seu espaço na região, alargar a sua influência e manter um conhecimento atualizado sobre a atuação de outros atores na região. Adicionalmente, constituem um contributo para aproveitar sinergias, melhorar a interoperabilidade das forças navais presentes, mas, principalmente, para incrementar a capacitação das forças marítimas locais, pela oportunidade de treino que lhes proporcionam, num contexto multilateral.

Quanto à incorporação da CNUDM na legislação nacional dos Estados do GdG, esta está a evoluir, contribuindo para uma harmonização legal e para a existência de instrumentos que habilitem a detenção dos autores dos ataques nos espaços marítimos da região. Porém, só um Estado-membro da CPLP – Cabo Verde – procedeu a essa incorporação. Portugal pode exercer influência no sentido de encorajar os outros Estado-membros a seguir este exemplo. Nessa sequência, a celebração de acordos bilaterais e até multilaterais de cooperação entre os Estados da região e as presenças estrangeiras, incluindo Portugal, possibilitaria a entrega de criminosos detidos no mar, por meios navais estrangeiros, bem como os consequentes procedimentos judiciais contra esses perpetradores, aumentando, por sua vez, a eficácia das IP.

A formulação de uma estratégia nacional de segurança marítima, beneficiaria um aproveitamento mais eficiente das Iniciativas e uma valorização da Segurança Marítima Cooperativa, incluindo o GdG como área de interesse estratégico e considerando os atores estatais e não estatais⁶⁹ que se articulam com Portugal. Procurar-se-ia um alinhamento com as estratégias da UE e de outros Estados-membros participantes no G7++FoGG, como o Brasil, Espanha, França, Itália, Dinamarca e EUA, através do US AFRICOM. Determinar-se-iam, assim, futuros acordos bilaterais e multilaterais, com um reforço da interoperabilidade com Estados e outros parceiros na região.

Por outro lado, tanto a extensão como a complexidade geográfica desta região, assim como as características da ameaça, em especial a capacidade e o *modus operandi* dos piratas, influenciam as Iniciativas Portuguesas, pois os respetivos meios navais devem adequar-se à operação neste espaço marítimo específico. Nessa sequência, afigurar-se mais adequado o

⁶⁹ Nomeadamente, as companhias de transportes marítimo, indústria da energia, e as seguradoras, por exemplo.



empenhamento de meios com maior capacidade oceânica. Pese embora a pirataria tenha diminuído na região, nos últimos anos, esta pode recrudescecer ou transformar-se noutras atividades ilícitas. Consiste hoje num fenómeno *securitizado*, confirmando-se pelo interesse crescente e o grande número de meios navais internacionais presentes.

Na perspetiva operacional, e conforme sugere M. Algarvio (*op.cit.*), o combate a essa ameaça infere-se mais adequado com o apoio de uma componente aérea que estenda as capacidades de reconhecimento e identificação visual de uma força naval, de forma a possibilitar a identificação de vetores de ataque à navegação mercante e assim se poder atuar de forma preventiva. Por esse motivo, deve ser considerada a realização de operações conjuntas com aeronaves de patrulha marítima da Força Aérea Portuguesa, assim como a utilização de meios aéreos orgânicos, não tripulados, por exemplo.

Numa lógica de aproveitamento da valorização estratégica da CPLP e dos interesses portugueses na costa Ocidental de África e no Atlântico Sul, Portugal pode incrementar o papel da Comunidade como produtor de segurança no domínio marítimo. Tirar-se-ia partido da cooperação e o reforço da sua Arquitetura de Defesa, tanto através do seu Secretariado Permanente para os Assuntos de Defesa (SPAD), como do incremento da componente naval do exercício *Felino*, no sentido de fomentar a interoperabilidade no contexto da CPLP. Afigura-se também vantajosa uma articulação com a missão *Guinex*, protagonizada pelo Brasil no GdG. Nessa sequência, a adoção de uma doutrina conjunta da Comunidade no domínio naval poderia ser um dos desígnios dessa estratégia de segurança marítima nacional.

Por último, e em linha com o definido por B. Konan, as Iniciativas Portuguesas podem continuar a contribuir para o incremento da confiança mútua e da capacitação das forças marítimas da região. Face às dificuldades estruturais daqueles Estados, infere-se que, de acordo com J. Nobre de Sousa, o esforço para a sua capacitação deva ser conduzido numa perspetiva presencial e de longo prazo (*op.cit.*). Essa perspetiva é mais adequada neste contexto de dificuldades estruturais, habilitando estes Estados a lidar diretamente com a ameaça do roubo armado, mas também da pirataria, ajudando os *stakeholders* locais a exercer a sua autoridade no mar. Para isso contribuirá a dissuasão proporcionada pelos meios navais internacionais, especialmente em alto mar, onde as autoridades locais estão menos presentes, mas também um maior envolvimento das estruturas da AdY com as Iniciativas Portuguesas.



Uma articulação estratégica de Portugal com o Centro Inter-regional de Coordenação (CIC) e restante estrutura da AdY⁷⁰ pode vir a ser estabelecida. Isso é essencial para privilegiar uma maior relevância deste instrumento de segurança marítima cooperativa regional, ajudando a mitigar a complexidade da cooperação, sendo necessário o acompanhamento de outras iniciativas africanas regionais emergentes, como o GOG-MCF/SHADE. Mas, uma articulação com a AdY permitiria, sobretudo, um acompanhamento efetivo do estado de desenvolvimento, tanto dessa Estrutura, como dos Estados que a compõem, no que concerne à Segurança Marítima. Mesmo não considerando a pirataria e o roubo armado, pode inferir-se que a manutenção da AdY e a presença de meios navais internacionais, se justificam, face à presença de uma multiplicidade de ameaças à Segurança Marítima na região.

⁷⁰ Por exemplo através de um oficial de ligação no CIC.



7. Conclusões

O Golfo da Guiné é um espaço geográfico com uma vasta e complexa zona costeira, onde se situam 19 Estados afetados por diversas ameaças à segurança marítima, entre as quais a pirataria e o roubo armado no mar, um fenómeno *securitizado*, que tem envolvido diversos atores. Reconhecem-se, nessa região, quatro entidades políticas regionais: CEDEAO, CEEAC e a CGG, identificadas neste espaço geopolítico específico; bem como a União Africana, de âmbito mais abrangente. Apesar da sua contribuição para a segurança marítima da região, a presença de uma multiplicidade de atores regionais e internacionais conduz a uma complexidade que afeta negativamente a segurança marítima cooperativa, pela existência de relações bilaterais desarticuladas entre si. Adicionalmente, existem iniciativas multilaterais neste âmbito: a *Arquitetura de Yaoundé* (AdY), a UE e o *G7++Friends of Gulf of Guinea* (G7++FoGG), das quais Portugal faz parte; mas também o *Gulf of Guinea Shared Awareness and Deconfliction* (GOG-MCF/SHADE), uma iniciativa regional coexistente com a AdY.

Na análise realizada, privilegiou-se as iniciativas com que Portugal se articula, especialmente as que, tal como Portugal, mantêm uma presença naval. Abordou-se ainda a CPLP, uma organização com cinco Estados-membros nesta região, com uma Estratégia para os Oceanos, e cujas ZEE somadas correspondem a cerca de 50% da totalidade do espaço marítimo do GdG. Esta Comunidade encontra-se, assim, numa posição geográfica privilegiada para contribuir para a segurança marítima cooperativa na região, apesar das forças marítimas desses Estados se encontrarem entre as mais deficitárias em termos de estruturas e meios.

No Capítulo 2 reuniu-se a base conceptual de referência para este estudo, definindo-se os conceitos de segurança marítima, segurança marítima cooperativa, mas também os conceitos de pirataria, roubo armado no mar e, finalmente, de Meio Naval e Poder Naval.

Metodologicamente, e conforme o Capítulo 3, esta investigação seguiu um raciocínio indutivo, assente numa estratégia de investigação essencialmente qualitativa e consubstanciada num estudo de caso. A partir dos conceitos estruturantes de Segurança Marítima e Segurança Marítima Cooperativa, aplicadas ao GdG, foi construído um modelo de análise, de forma a estruturar o estudo. Procurou-se compreender o fenómeno da pirataria e do roubo armado, os atores presentes e, sobretudo, analisar as Iniciativas Portuguesas com o emprego de meios navais, no âmbito da segurança marítima na região. Os dados foram obtidos primariamente pela análise documental e, posteriormente, confirmados e



complementados com entrevistas semiestruturadas. Foram depois resumidos numa análise de conteúdo que, por sua vez, habilitou a análise da contribuição destas Iniciativas para a segurança marítima cooperativa no Golfo da Guiné.

No Capítulo 4 caracterizou-se o espaço geopolítico da região, com destaque para a ameaça de pirataria e roubo armado no período 2015-2021, para a extensão e complexidade do espaço marítimo e para as capacidades e cooperação regional para combater o fenómeno, que constitui a principal ameaça à liberdade de circulação no mar. Este combate tem implicado custos financeiros consideráveis, relacionados com pedidos de resgate, medidas preventivas dos navios mercantes e o empenhamento de meios navais. No período estudado, constatou-se que a região constituiu a zona do mundo mais preocupante relativamente à pirataria e roubo armado. Verificou-se que o fenómeno se tornou frequente, mais complexo e violento e, sobretudo, disperso geograficamente e afastado de costa, estando a ZEE de STP numa zona de alto risco. Ficou patente uma evolução do *modus operandi* dos atacantes, marcado pela adaptabilidade dos perpetradores e a realização de ataques com sequestros de navios e raptos de tripulantes. Estes envolvem pedidos de resgate avultados baseado num modelo de negócio complexo, com impacto transnacional, em que o valor passou a residir na tripulação dos navios e não na carga transportada. Em resumo, constatou-se um aumento das capacidades dos atacantes, face a uma relativa ineficácia das medidas tomadas para a SM, protagonizadas por uma profusão de atores regionais e externos. Essa ineficácia parece ter sido atenuada em 2021, sem, contudo, se perceber o principal fator e carácter desta atenuação.

Apesar do esforço realizado na formulação de estratégias marítimas ou na harmonização de instrumentos legais, impulsionados pela assinatura do *Código de Conduta de Yaoundé*, a generalidade dos Estados do GdG enfrentam fragilidades estruturais no domínio marítimo. São dependentes da cooperação internacional para incrementar a segurança nos seus espaços marítimos, de forma a conseguirem concretizar a sua soberania nesse domínio. A maioria destes Estados carece de capacitação das suas forças navais, tanto de meios, como de capacidades adequadas, mormente para atuar em alto mar. Adicionalmente, as suas forças marítimas apresentam soluções organizativas distintas no âmbito da segurança marítima, o que cria desequilíbrios potenciadores de dificuldades na atuação dos meios navais em operações de segurança marítima cooperativa. A diversidade de ameaças existentes, conjugada com a fragilidade dos meios locais, fazem com que o emprego desses meios, uma vez concentrado na pirataria e assalto armado, impossibilite os



Estados de enfrentarem outras ameaças como a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, por exemplo.

A *Arquitetura de Yaoundé* (AdY), um instrumento de segurança marítima cooperativa regional, apresenta ainda fragilidades que comprometem o seu desenvolvimento, tais como uma elevada dependência do financiamento externo, a falta de partilha de informação e a falta de harmonização legal entre os todos os Estados que a integram, o que impossibilita ainda a existência de instrumentos legais habilitantes à detenção dos piratas em todos os espaços marítimos do GdG.

No Capítulo 5 caracterizou-se o contributo internacional para a SM da região, identificando os principais atores internacionais, nomeadamente algumas potências presentes, como a RPC e Rússia, mas, sobretudo, os que se articulam com Portugal em fóruns internacionais, como o G7++FoGG e a UE. A esse respeito destaca-se o Brasil, EUA, Espanha, França, Itália e Dinamarca, que têm empenhado os seus meios navais, fazendo já parte de uma solução cooperativa para a segurança marítima na região.

Evidenciou-se as Presenças Marítimas Coordenadas da UE que, embora constituam uma oportunidade para Portugal como um participante dessa iniciativa, baseiam-se numa participação voluntária de oportunidade dos Estados-membros, sem condicionamento ou financiamento da UE e sem a robustez de uma operação naval. Adicionalmente, não se conhecem indicadores, metas ou objetivos definidos, que permitam a medição da sua eficácia ao nível operacional. Numa perspetiva também multilateral, abordaram-se os exercícios internacionais protagonizados pelo US AFRICOM e pela França, que representam uma oportunidade para Portugal alargar a sua atuação, ocupando o seu espaço, e manter uma atualização a respeito da atuação de outros atores na região.

Destaca-se também a CPLP, bem posicionada para incrementar a segurança marítima cooperativa, com cinco Estados-membros situados na região, e que conta ainda com alguns Estados europeus Observadores Associados. Estes, interessados em manter um vínculo com a Comunidade, também se têm empenhado na segurança marítima regional com meios navais, como a Espanha, França e Itália.

Contudo, verifica-se que a cooperação internacional decorre num ambiente complexo, marcado por relações bilaterais com agendas próprias, não coincidentes, e sem uma coordenação unificada, que afetam a eficácia e a robustez da segurança marítima cooperativa. A inexistência de uma só entidade coordenadora com um crescente número de atores, tem dificultado, por exemplo, o aproveitamento de sinergias e a presença de uma



força naval coordenada com objetivos comuns, constituindo-se prejudicial para a segurança marítima cooperativa.

Finalmente, no Capítulo 6, analisou-se o enquadramento estratégico nacional da pirataria e caracterizaram-se as Iniciativas Portuguesas (IP) como uma materialização da contribuição de Portugal para a segurança marítima do Golfo da Guiné. Concluiu-se que, embora haja uma alusão, em diversas fontes de formulação estratégica nacional, ao problema da insegurança marítima e à necessidade de intervenção de meios portugueses em cenários de segurança cooperativa em zonas de interesse estratégico como o GdG, num quadro da ONU, UE ou CPLP, Portugal não dispõem de uma Estratégia de Segurança Marítima.

A caracterização das IP foi iniciada com a Iniciativa Mar Aberto (IMA), que envolve a presença naval portuguesa de uma forma regular, não permanente, em diversos portos de Estados costeiros da região. Produz um efeito dissuasor, que contribui para o combate à ameaça da pirataria, mas apresenta, contudo, outro foco de atuação, permitindo, porém, a participação em atividades relacionadas com a segurança marítima cooperativa. O projeto *Zaire* tem a potencialidade de uma presença permanente e dissuasora no GdG, vocacionada para a capacitação da Guarda Costeira (GC) de STP, através da operação de um navio com uma guarnição mista, que assume relevância político-estratégica.

Como resposta à QC da investigação - De que forma a Cooperação Militar Portuguesa, com o emprego de meios navais, pode contribuir para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné, considerando o fenómeno da pirataria e roubo armado? - reuniram-se elementos contributivos das Iniciativas Portuguesas para uma segurança marítima cooperativa, considerando a análise de conteúdo elaborada no Apêndice B.

Portugal pertence a um reduzido grupo de países que têm mantido meios navais na região. Consequentemente, a contribuição portuguesa para a segurança marítima tem suscitado o reconhecimento e o interesse internacional, num contexto de aparecimento crescente de outros atores. Conclui-se, assim, que as IP são um instrumento que reforça o protagonismo e o posicionamento de Portugal no contexto internacional, como coprodutor de segurança. A Cooperação Militar Portuguesa pode, assim, contribuir com uma continuidade e um reforço dessas Iniciativas, na perspetiva de uma presença a longo prazo na região. Para esse reforço, considera-se relevante a exploração de relações preferenciais e estratégicas com Cabo Verde e STP. Este último constituir-se-ia num ponto de apoio naval privilegiado para a contribuição de Portugal no Atlântico Sul, em duas vertentes: constituição de uma base para a afirmação da presença naval nacional naquele espaço



marítimo e de uma valência oficial que permitiria a capacitação da Guarda Costeira de STP e do próprio país. Para esse desiderato, deverá ser considerada a substituição do *Zaire*, a única unidade naval com capacidade oceânica, à disposição da GC de STP, por uma outra plataforma mais capacitada e atual. Garantir-se-á, assim, a continuidade deste projeto com relevância político-estratégica, proporcionado pela presença permanente de um meio naval português no Golfo da Guiné.

A IMA, apesar de não se destinar ao combate do fenómeno da pirataria e do roubo armado, tem contribuído como meio de dissuasão e de consolidação da presença naval portuguesa na região. Permite a realização e a participação em iniciativas bilaterais e multilaterais no âmbito da segurança marítima cooperativa, como ações de sensibilização e capacitação, a participação em exercícios multilaterais e nas PMC da UE. Através destas atividades, a IMA possibilita um acompanhamento sobre a atuação de outros atores na região e uma contribuição para a interoperabilidade e capacitação das forças navais presentes, assim como das forças marítimas locais.

Contudo, a utilização do instrumento militar no combate à pirataria, necessita de ser reforçado com um enquadramento legal. Conclui-se que a harmonização legal no âmbito da AdY está a evoluir positivamente, considerando o crescente número de Estados a incorporar os princípios da *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar* (CNUDM) na sua legislação nacional, no sentido de habilitar a detenção legal dos perpetradores. Recomenda-se, contudo, a tipificação do crime de pirataria no ordenamento político português, criando uma figura de exceção que permita a apresentação dos criminosos a um juiz nacional num prazo exequível; ou, em alternativa, o estabelecimento de acordos de entrega de piratas com Estados costeiros, para possibilitar o procedimento judicial contra criminosos detidos no mar. Nesse âmbito, Portugal deverá exercer maior influência para este desiderato, no contexto da CPLP, considerando que só um dos Estados-membros desta Comunidade incorporou os princípios da CNUDM (Cabo Verde), criminalizando a pirataria nas suas águas territoriais.

Mas, de forma a se estabelecerem prioridades nacionais e objetivos a atingir, no âmbito da segurança marítima, conclui-se que a formulação de uma estratégia de segurança marítima poderia favorecer esse desiderato, assim como um alinhamento com as estratégias de outros atores participantes. Ajudaria, inclusive, a estabelecer prioridades para futuros acordos, quer com Estados do GdG, quer com outros atores parceiros na região, como o Brasil, Espanha, França, Itália ou Dinamarca.



Conclui-se, também, que as características específicas presentes no espaço marítimo do GdG, tal como a natureza volátil das ameaças, levam à necessidade de Portugal atualizar as prioridades em relação às suas Iniciativas. No espaço da CPLP, Portugal pode exercer um papel importante no incremento desta Comunidade como produtor de segurança no domínio marítimo, aproveitando-se a sua estrutura de Defesa e o interesse manifestado por Estados Observadores Associados. O princípio da confiança mútua e do incremento da iniciativa dos Estados do Golfo da Guiné na segurança marítima é um elemento relevante para a capacitação das forças marítimas da região e para uma maior aceitação das iniciativas internacionais. Nessa lógica, recomenda-se um incremento da articulação com o Centro Inter-regional de Coordenação e a *Arquitetura de Yaoundé*, como principal instrumento de segurança marítima cooperativa regional.

Este estudo permitiu uma análise da ameaça à segurança marítima e do contributo das Iniciativas Portuguesas para a segurança marítima cooperativa na região do Golfo da Guiné, face ao fenómeno da pirataria e roubo armado, dando origem a uma perspetiva de como estas poderão ser potenciadas. O estudo permitiu também antever um desafio para as Iniciativas analisadas, nos próximos anos. Esse desafio consiste em potenciá-las, de forma que estas possam dar uma resposta dissuasora e credível a este tipo de ameaça, na perspetiva da comunidade internacional, privilegiando a relevância da presença portuguesa.

Como limitações a esta investigação, identificou-se: a existência de informação com classificação de segurança elevada, não permitindo a sua utilização neste estudo; uma profusão de informação existente sobre o tema, com dados nem sempre coincidentes, o que obrigou a uma delimitação rigorosa e exigente do objeto de estudo; e a impossibilidade de entrevistar alguns responsáveis da *Arquitetura de Yaoundé*, que restringiu a possibilidade de se conhecer melhor a perspetiva das autoridades regionais.

Como propostas para investigação futura, propõe-se estudos subsequentes sobre os fatores influenciadores da evolução da ameaça, assim como de outras associadas, no Golfo da Guiné. Sugerem-se também outros estudos sobre a aplicação do conceito do projeto *Zaire* noutros Estados costeiros regionais, face à sua relevância, mas também sobre a sua evolução futura em São Tomé e Príncipe. Adicionalmente, recomenda-se uma análise sobre o enquadramento legal necessário para uma melhor operacionalização das Iniciativas Portuguesas com emprego de meios navais no Golfo da Guiné e, sobretudo, sobre a formulação de uma Estratégia Nacional de Segurança Marítima que possa ser aplicada à região.



Referências bibliográficas

- Africa Centre for Strategic Studies. (2015). *Africa Center's Assis Malaquias Recognized for Work on Maritime Security*. [Página online]. Retirado de <https://africacenter.org/spotlight/malaquias-recognized-work-maritime-security/>.
- Africa Defense Forum. (2020). *An Architecture of Trust*. [Página online]. Retirado de <https://adf-magazine.com/2020/03/an-architecture-of-trust/>.
- AJP-3.1 *Allied Joint Doctrine For Maritime Operations*. (2016). Brussels: NATO Standardization Office.
- Algarvio, M. (2021). *Comando Naval*. Em: IUM, Visita virtual do CEMC ao Comando Naval. Palestra organizada pelo IUM, Lisboa.
- Almeida, L. de. (2020). *Portugal e a (In)Segurança Energética do Golfo da Guiné. Uma Estratégia para o Futuro*. Porto: Fronteira do Caos Editores.
- Altieri, M., Seabra, P., & Teixeira, A. (2021). *Segurança e Defesa no Atlântico: desafios e perspectivas*. Em *webinars da Associação Brasileira de Estudos de Defesa*. [Video online]. Retirado de <https://www.youtube.com/watch?reload=9&v=T-CU0YnrXaQ&feature=youtu.be>.
- Anderson, M. (2021). *West Africa: Where have the pirates Gone?* Londres: Dryad Global.
- Ângelo, P. (2021). *Maritime Capacity Building in the Gulf of Guinea - The Portuguese Experience*. Em: European External Action Service, EU Maritime Security Strategy.
- Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP). (2019). *Navios portugueses e francês juntos em exercício de segurança marítima no Golfo da Guiné*. [Página online]. Retirado de <http://www.aplop.org/sartigo/index.php?x=34889>.
- Banco Mundial. (2022a). *Logistics performance index: Quality of trade and transport-related infrastructure*. [Página online]. Retirado de <https://data.worldbank.org/indicator/LP.LPI.INFR.XQ?end=2018&start=2007>.
- Banco Mundial. (2022b). *Population growth (annual %)*. [Página online]. Retirado de <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.GROW?end=2020&start=1961&view=chart>.
- Barros, M. (2018). *A Segurança no Golfo da Guiné: uma visão marítima angolana*. Em: Moreira, A., Ramalho, P.(Ed.), *Estratégia* (pp. 251-265). Lisboa: Instituto Português da Conjuntura Estratégica.
- Bell, C., Huggins, J., Benson, J., Joubert, L., Okafor-Yarwood, I., Ebiede, T. M., & Faipoux, H. (2021). *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States*. Stable



Seas.

- Bernardino, L. (2021). *A Geopolítica de Segurança no Golfo da Guiné e os interesses da UE e de Portugal*. *Jornal de Economia do Mar*. [Página online]. Retirado de <http://www.jornaldaeconomiadomar.com/a-geopolitica-de-seguranca-no-golfo-da-guine-e-os-interesses-da-ue-e-de-portugal/>.
- Binnie, J. (2019). *Update: Damen building landing ship for Nigerian Navy*. *Janes*. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/update-damen-building-landing-ship-for-nigerian-navy>.
- Binnie, J. (2020). *Ghanaian Navy opens new training complex*. *Janes*. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/ghanaian-navy-opens-new-training-complex>.
- Binnie, J. (2022). *Ghana to receive Flex Fighter security vessels*. *Janes*. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/ghana-to-receive-flex-fighter-security-vessels>.
- BP. (2021). *Statistical Review of World Energy 2021 - 70th edition*. Londres: Autor.
- Bueger, C. (2015). *What is maritime security?*. *Marine Policy*, 53, 159–164.
- Buzan, B., Wæver, O., & Wilde, J. de. (1998). *Security. A New Framework for Analysis*.
- Cajarabille, V. M. L. (2002). *O Papel das Marinhas no Âmbito da Política Externa dos Estados*. *Cadernos Navais*. 2, 1–52.
- CEDEAO. (2014). *Ecowas Integrated Maritime Strategy (EIMS)*.
- CEDEAO. (2022). *Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)*. [Página online]. Retirado de <https://ecowas.int/?lang=pt-pt>.
- CEEAC. (2022). *Paz e prosperidade para os povos da África Central*. *Comunidade Económica dos Estados da África Central*. [Página online]. Retirado de <https://ceeac-eccas.org/pt-pt/#presentation>.
- Center for Maritime Law and Security. (2020). *Maritime Governance Brief - Gulf of Guinea Piracy*. North-Legon: Autor. [versão PDF]. Retirado de http://www.cemlawsafrica.com/wp-content/uploads/2020/09/CEMLAWSAfrica-Piracy-Analysis-2020_6September.pdf.
- Center for Maritime Law and Security. (2021). *Maritime Governance Brief - Gulf of Guinea: Piracy-Graphics 2020*. North-Legon: Autor. [versão PDF].
- Centro de Análise Estratégica. (2020). *Boletim estratégico*. [versão PDF]. Retirado de <https://caecplp.org/boletim-estrategico/>.



- Cherisey, E. de. (2019). *Senegal to get more RPB 33 patrol boats*. Janes. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/senegal-to-get-more-rpb-33-patrol-boats>.
- Comunidade de Países de Língua Portuguesa. (2007). *Estatutos da Comunidade de Países de Língua Portuguesa*. Lisboa: Autor.
- Conselho de Chefes de Estado-Maior. (2014a). *Conceito Estratégico Militar*. Lisboa: Autor.
- Conselho de Chefes de Estado-Maior. (2014b). *Missões da Forças Armadas*. Lisboa: Autor.
- Couto, A. C. (1988). *Elementos de Estratégia – Apontamentos para um curso – Volume 1*. Lisboa: Instituto de Altos Estudos Militares.
- CPLP. (2009). *Estratégia da Comunidade Dos Países de Língua Portuguesa para os oceanos*. [versão PDF]. Retirado de <https://oceano.cplp.org/media/1134/estrategia-da-cplp-formatada.pdf>.
- CPLP. (2022). *Observadores Associados*. [Página online]. Retirado de <https://www.cplp.org/id-2765.aspx>. <https://www.cplp.org/id-2765.aspx>
- CRESMAO. (2020). *Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest*. [Página online]. Retirado de <https://cresmao.business.site/>.
- Danish Defence Command. (2021). *Danish Frigate intercepts PAG in Gulf of Guinea*. *Dryad Global*. Retirado de <https://channel16.dryadglobal.com/danish-frigate-intercepts-pag-in-gulf-of-guinea>.
- Decreto-Lei n.º 249/2015, de 28 de outubro. (2015). *Estatuto do Instituto Universitário Militar*. Diário da República, 1.ª Série, 221, 9298-9311. Lisboa: Ministério da Defesa Nacional.
- Deutsche Welle. (2019). *Estatuto de "observador associado" é porta de entrada para países da CPLP*. [Página online]. Disponível em <https://www.dw.com/pt-002/estatuto-de-observador-associado-%C3%A9-porta-de-entrada-para-pa%C3%ADses-da-cplp/a-49090648#:~:text=O%20estatuto%20de%20observador%20associado%20da%20CPLP%20pode,composta%20por%2011%20Estados-membr>.
- Devermont, J., Amelia, C., & Chiang, C. (2019). *Assessing the Risks of Chinese Investments in Sub-Saharan African Ports*. *Center for Strategic and International Studies*. [versão PDF]. Retirado de <https://www.csis.org/analysis/assessing-risks-chinese-investments-sub-saharan-african-ports>.
- Direção Geral de Energia e Geologia. (2022). *Valores de Importação de Petróleo Bruto por Origens*. [Página Online]. Retirado de



- <https://www.dgeg.gov.pt/pt/estatistica/energia/precos-de-energia/cotacoes-e-importacao-do-crude/valores-de-importacao-de-petroleo-bruto-por-origens/>.
- Direção Geral de Política de Defesa Nacional (DGPDN). (2019). *Documento-síntese sobre postura e atividades recentes dos principais atores bilaterais no Golfo da Guiné*. Lisboa: Autor.
- Dryad Global. (2021). *Danish Frigate intercepts PAG in Gulf of Guinea*. Dryad Global. Retirado de <https://channel16.dryadglobal.com/danish-frigate-intercepts-pag-in-gulf-of-guinea>.
- Estado-Maior-General das Forças Armadas. (2018). *Diretiva Estratégica do Estado-Maior-General das Forças Armadas 2018-2021*. Lisboa: Autor.
- Estado-Maior-General das Forças Armadas. (2021). *Diretiva Estratégica do Estado-Maior-General das Forças Armadas 2021-2023*. Lisboa: Autor.
- Estado-Maior da Armada. (2018). *Conceito da missão de fiscalização conjunta e de capacitação operacional marítima de STP e planeamento de atividades (03jan a 31dez 2018)*. Lisboa: Autor.
- European Commission. (2022). *EU crude oil imports and supply cost*. [Página online]. Retirado de: https://energy.ec.europa.eu/data-and-analysis/eu-crude-oil-imports-and-supply-cost_en.
- European Defense Agency. (2022). *Maritime Surveillance (MARSUR)*. [Página online]. Disponível em [https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-\(marsur\)](https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur)).
- European External Action Service. (2022). *Coordinated Maritime Presences*. [Página online]. Disponível em <https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf>.
- European Union. (2014a). *EU Strategy on the Gulf of Guinea*. Brussels: Council of the European Union. [versão PDF]. Retirado de https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/eu_strategy_on_the_gulf_of_guinea_7.pdf.
- European Union. (2014b). *European Union Maritime Security Strategy*. Brussels: Council of the European Union. [versão PDF]. Retirado de <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014%20INIT/EN/pdf>. [http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST 11205 2014 INIT](http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%2011205%202014%20INIT)
- European Union. (2014c). *Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020*. Brussels: Council of the



- European Union. [versão PDF]. Retirado de <https://www.consilium.europa.eu/media/21521/st07168en15.pdf>.
- European Union. (2020). *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*.
- European Union. (2021). *Council Conclusions launching the pilot case of the Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea*. Brussels: Council of the European Union.
- European Union. (2022). *Council Conclusions extending and enhancing the implementation of the Coordinated Maritime Presences Concept in the Gulf of Guinea*. Brussels: Council of the European Union.
- Flanders Marine Institute. (2022). *Marine Regions*. [Página online]. Retirado de <https://marineregions.org/eezsearch.php>.
- Fonseca, P. M. (2020). *Zaire - O navio português que tem fama mundial no combate à pirataria*. Agência Lusa. Retirado de <https://www.dn.pt/mundo/navio-portugues-zaire-tem-fama-mundial-no-combate-a-pirataria-13157848.html>.
- Freixo, M. J. V. (2011). *Metodologia Científica: Fundamentos, Métodos e Técnicas*. 3.^a ed. Lisboa: Instituto Piaget.
- French Navy. (2020). *French Navy LHD “Tonnerre” heads for the Gulf of Guinea*. Naval News. [Página online]. Retirado de <https://www.navalnews.com/naval-news/2020/06/french-navy-lhd-tonnerre-heads-for-the-gulf-of-guinea/>.
- G7++FoGG. (2020). *G7++FoGG Plenary Meeting Agenda and Information*. [versão PDF]. Retirado de <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/12/Fogg-Plenary-Agenda-With-Day-2-Updates.pdf>.
- Globalsecurity. (2012). *Saharan Express*. Retirado de <https://www.globalsecurity.org/military/ops/saharan-express.htm>.
- Gobierno de España. (2019). *III Plan África - España y África: desafío y oportunidad*. Madrid: Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación.
- Gulf of Guinea Maritime Institute. (2021). *GoG-MCF/SHADE | GoGMI*. [Página online]. Retirado de <https://www.gogmi.org.gh/gog-mcf-shade?lang=pt>.
- Huberdeau, E. (2019). *Senegal orders three 62 m OPVs from Kership*. Janes. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/senegal-orders-three-62-m-opvs-from-kership>.
- Husted, T. F. (2019). *Gulf of Guinea: Recent trends in piracy and armed robbery*. Congressional Research Service. [versão PDF]. Retirado de



- <https://www.hsdl.org/?abstract&did=822441>.
- IFCM Brasil. (2021). *Cotação Petróleo Brent*. [Página online]. Retirado de <https://www.ifcmarkets.com.br/market-data/commodities-prices/brent>.
- Instituto Nacional de Estatística. (2020). *Comunidade dos Países De Língua Portuguesa - Trocas comerciais com Portugal*. [versão PDF]. Disponível em <https://www.gpp.pt/images/gam/2/de/CPLP.pdf>.
- Inter Regional Coordination Center. (2020). *ICC – For the Implementation of Regional Strategy for Maritime Safety and Security in Central and West Africa*. [Página online]. Retirado de <http://icc-gog.org/>.
- International Chamber of Commerce. (2022). *News - ICC IMB urges continued caution while welcoming lull in crew kidnappings in Gulf of Guinea*. <https://www.icc-ccs.org/index.php/1318-icc-imb-urges-continued-caution-while-welcoming-lull-in-crew-kidnappings-in-gulf-of-guinea>
- International Institute for Strategic Studies. (2021). *The Military Balance 2021*. London: Routledge.
- International Institute for Strategic Studies. (2022). *The Military Balance 2022*. London: Routledge.
- International Maritime Bureau. (2020a). *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report from 1 January to 31 December 2019*. International Chamber of Commerce (ICC). London: International Chamber of Commerce (ICC). [versão PDF]. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>.
- International Maritime Bureau. (2020b). *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report for the period 1 January - 30 September 2020*. International Chamber of Commerce (ICC). London: International Chamber of Commerce (ICC). [versão PDF]. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>.
- International Maritime Bureau. (2021). *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report from 1 January to 31 December 2020*. International Chamber of Commerce (ICC). London: International Chamber of Commerce (ICC). [versão PDF]. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>.
- International Maritime Bureau. (2022). *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Report from 1 January to 31 December 2021*. International Chamber of Commerce (ICC). London: International Chamber of Commerce (ICC). [versão PDF]. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/request-piracy-report>.



- International Maritime Organization. (2016). *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2015*. [versão PDF]. Retirado de https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/232_Annual_2015.pdf.
- International Maritime Organization. (2017). *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2016*. [versão PDF]. Retirado de https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/245_Annual_2016.pdf.
- International Maritime Organization. (2018). *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2017*. [versão PDF]. Retirado de https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/258_Annual_2017.pdf.
- International Maritime Organization. (2019). *Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report – 2018*. [versão PDF]. Retirado de https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS-Circ.263_Annual_2018.pdf.
- International Maritime Organization. (2020). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual Report – 2019*. [versão PDF]. Retirado de <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/MS-Circ.264%20Annual%20Report%202019.pdf>.
- International Maritime Organization. (2021). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual Report - 2020*. Londres: Autor.
- International Maritime Organization. (2022). *Reports on acts of piracy and armed robbery against ships. Annual Report - 2021*. Londres: Autor.
- IUM. (2020). *Glossário de Termos Militares*. Lisboa: Instituto Universitário Militar e Academia das Ciências de Lisboa.
- Kohad, C. (2021). *Nigeria orders second OCEA survey vessel*. Janes. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/nigeria-orders-second-ocea-survey-vessel>.
- Konan, B. (2022). *Practical Exercise Designing National Maritime Security Strategy*. Em: Atlantic Center, II Course on Maritime Security. Curso organizado pelo Atlantic Centre, Lagos.
- Lionel, E. (2018). *The best navy in Africa*. *Military Africa*. Retirado de



- <https://www.military.africa/2018/01/the-top-10-best-and-strongest-navy-in-africa-2019?v=65d8f7baa677>.
- Lourenço, A. J. P. (2012). *Segurança Marítima Cooperativa: Perspectivas Face às Novas Ameaças* (Relações Internacionais (Ed.); 27th ed.). Instituto Português de Relações Internacionais.
- Mackenzie, C. (2018). *French navy drills with West Africans to battle Gulf of Guinea thuggery*. *Defense News*. [Página online]. Retirado de <https://www.defensenews.com/global/2018/12/05/french-navy-drills-with-west-africans-to-battle-gulf-of-guinea-thuggery/>.
- Malaquias, A. (2021). *A Segurança Marítima em África. Dilemas para o futuro da Segurança Global*.
- MarineTraffic. (2019). *MarineTraffic Density Maps*. [Página online]. Retirado de <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:-12.5/centery:2.5/zoom:4>.
<https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:165.9/centery:18.0/zoom:2>
- Marinha. (2019). *O navio patrulha Zaire participa em exercício Grand African Nemo 2019*. *Media Center*. [Página online]. Retirado de <https://www.marinha.pt/pt/media-center/Noticias/Paginas/O-navio-patrulha-Zaire--.aspx>.
- Marinha. (2021). *NRP Zaire*. [Página online]. Retirado de https://www.marinha.pt/pt/os_meios/patrulhas/Paginas/NRP-ZAIRE.aspx.
- Marinha. (2022). *Diretiva Estratégica da Marinha 2022*. Lisboa: Gabinete do Chefe de Estado-Maior da Armada.
- Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea. (2016). *Maritime Domain Awareness Trade - Gulf of Guinea*. [Página online]. Retirado de <https://gog-mdat.org/home>.
- Marques, J. F. (2018). Desafios de segurança no golfo da Guiné. *Relações Internacionais (R:I)*, 57, 91–100.
- Mazumdar, M. (2021). *Nigerian Navy commissions 118 new vessels and a helicopter*. *Janes*. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/nigerian-navy-commissions-118-new-vessels-and-a-helicopter>.
- Mc Glinchey, S. (2014). *International Relations*. Bristol: E-International Relations. [versão PDF]. Retirado de <https://www.e-ir.info/publications/https://www.e-ir.info/publications/>.
- Mcsweeney, B. (1996). *Identity and Security: Buzan and the Copenhagen School*. Review



- of International Studies , 22 (1), 81 - 93.
- MDN. (2018). *Memorando de Entendimento entre o Ministério da Defesa Nacional e o Ministério da Defesa e Administração Interna de STP*.
- Melo, H. E. P. de G. e. (2019). *Uma Marinha útil e minimamente significativa para Portugal no início do séc. XXI. Cadernos Navais*. 53, 1–73.
- Mihalka, M. (2001). *Cooperative Security: From Theory to Practice*. George C. Marshall European Center For Security Studies, 3. Retirado de: <https://www.marshallcenter.org/en/publications/marshall-center-papers/cooperative-security-new-horizons-international-order/cooperative-security-theory-practice>
- Mihalka, M. (2005). *Cooperative Security in the 21st Century* (Vol. 4, Issue 4, pp. 113–122). Partnership for Peace Consortium of Defense Academies and Security Studies Institute.
- Ministerio de Defensa de España. (2021). *Diplomacia de la Defensa y Seguridad Cooperativa*. [Página online]. Retirado de https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/diplomacia-defensa.html.
- Ministério do Mar. (2021). *Estratégia nacional para o mar 2021-2030*. Lisboa: Autor.
- Ministério dos Negócios Estrangeiros. (2022). *Portal Diplomático*. [Página online]. Disponível em <https://portaldiplomatico.mne.gov.pt/>.
- Neves, J. M. L. P. (2019). *Poder Naval e o Papel das Marinhas no Século XXI*. Lisboa: Academia de Marinha [versão PDF]. Retirado de <https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Edies/Miolo-PODER%20NAVAL%20NO%20SE%CC%81CULO%20XXI-3.pdf>.
- Nigerian Maritime Administration and Safety Agency. (2021). *President Buhari Launches Deep Blue Project in Lagos*. [Página online]. Retirado de <https://nimasa.gov.ng/president-buhari-launches-deep-blue-project-in-lagos/>.
- Observador. (2018). *Navios “Zaire” e “Bérrio” partem para missão de um ano em São Tomé e Príncipe*. [Página online]. Disponível em <https://observador.pt/2018/01/03/navios-zaire-e-berrio-partem-para-missao-de-um-ano-em-sao-tome-e-principe/>.
- Ogbonnaya, M. (2020). *Nigeria’s anti-piracy law misses the mark*. [Página online]. Retirado de <https://issafrica.org/iss-today/nigerias-anti-piracy-law-misses-the-mark>.
- Okafor-Yarwood, I., Pigeon, M., Amling, A., Ridgway, C., Adewumi, I., & Joubert, L. (2020). *Stable Seas: Gulf of Guinea*. Broomfield: Stable Seas. [versão PDF]. Retirado



- de <https://www.stableseas.org/sites/default/files/gulf-of-guinea-digital-english.pdf>.
- Okeahalam, C. (2013). *Guest post: grappling with maritime piracy*. [Página online]. Retirado de <https://www.ft.com/content/cea526f3-919d-3fc5-8e24-e87d2e7b5a43>.
- Pavia, J. (2016). *A Segurança Marítima no Golfo da Guiné, a Segurança Energética da Europa e o Papel Potencial da NATO e Portugal* (Universidade Lusíada Editora (Ed.); 1st ed.).
- Pichon, E., & Pietsch, M. (2019). *Piracy and Armed Robbery off the Coast of Africa: EU and Global Impact*. Brussels: European Parliamentary Research Service. [versão PDF]. Retirado de [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA\(2019\)635590_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA(2019)635590_EN.pdf). <https://doi.org/10.2861/78273>
- Piedade, J. (2018). *Segurança marítima e os estudos de segurança. Revisão da literatura. Relações Internacionais*,. 57, 11-24.
- Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97. (1997). *Aprova, para ratificação, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de Dezembro de 1982, assinada por Portugal na mesma data, e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da Convenção, adoptado pela Assembleia Geral das Nações Unidas*. Diário da República n.º 238/97 Série I-A, 1.º Suplemento de 14 de Outubro de 1997. Lisboa: Assembleia da República.
- Resolução da Assembleia da República n.º 97/2014. (2014). *Aprova o Acordo de Cooperação entre a República Portuguesa e a República Democrática de São Tomé e Príncipe no Domínio da Fiscalização Conjunta de Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição da República*. Lisboa: Assembleia da República.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 19/2013. (2013). *Aprova o Conceito Estratégico de Defesa Nacional*. Diário da República n.º 67/2013, Série I de 2013-04-05. Lisboa: Presidência do Conselho de Ministros.
- Resolution 2018. (2011). *de 31 de outubro*. UN Security Council.
- Resolution 2039. (2012). *de 29 de fevereiro*. UN Security Council.
- Resolution A.1025(26). (2010). *Code of Practise for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. London: IMO.[versão PDF]. Retirado de https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/isps/IMO/A.1025_26.pdf.
- Ribeiro, A. S. (2019). *O NRP “Zaire” e a segurança marítima de São Tomé e Príncipe. Público*. [Página online]. Retirado de



- <https://www.publico.pt/2019/12/27/politica/opiniao/nrp-zaire-seguranca-maritima-sao-tome-principe-1898366>.
- Ribeiro, A. S. (2020). *A Iniciativa Mar Aberto*. *Observador*. [Página online]. Retirado de <https://observador.pt/opiniao/a-iniciativa-mar-aberto/>.
- SAFETY4SEA. (2019). *EU considers maritime security concept in Gulf of Guinea*. [Página online]. Retirado de <https://safety4sea.com/eu-considers-maritime-security-concept-in-gulf-of-guinea/>.
- Santos, L., Lima, J., Garcia, F., Monteiro, F., Silva, N., Silva, J., Santos, R., Dias, J., & Piedade, J. (2019). Orientações Metodológicas para a Elaboração de Trabalhos de Investigação (2.^a edição, revista e atualizada). In *Cadernos do IUM N.º 8 (2.^a ed., revista e atualizada)*. [versão PDF]. Retirado de [https://sites.ium.pt/moodle/pluginfile.php/12427/mod_resource/content/1/Cadernos IUM_8_2_versao.pdf](https://sites.ium.pt/moodle/pluginfile.php/12427/mod_resource/content/1/Cadernos_IUM_8_2_versao.pdf).
- Seabra, P., & Costa, R. (2021). *Atlantic Centre report n.º 1. Mapping EU maritime capacity building in the Atlantic*. Lisboa: Autor.
- Stable Seas. (2020). *2020 Maritime Security Index - Piracy and Armed Robbery*. [versão PDF]. Retirado de <https://www.stableseas.org/issue-areas/piracy>.
- Steckler, K. (2019). *Naval Forces Africa, Nigeria Celebrate Successful Obangame Express 2019*. *Defense visual Information Distribution Service*. [Página online]. Retirado de <https://www.dvidshub.net/news/315486/naval-forces-africa-nigeria-celebrate-successful-obangame-express-2019>.
- Suppression of Piracy and Other Maritime Offences Act 2019*. (2019). President of the Federal Republic of Nigeria.
- TASS - Russian News Agency. (2021). *Russian Navy warships hold anti-piracy drills in Gulf of Guinea in eastern Atlantic - Military & Defense*. [Página online]. Disponível em <https://tass.com/defense/1348815>.
- Téla Nón. (2021). *As mais recentes ações do navio Zaire contra a pirataria no Golfo da Guiné*. [Página online]. Disponível em <https://www.telanon.info/politica/2021/02/16/33624/as-mais-recentes-accoes-do-navio-zaire-contra-a-pirataria-no-golfo-da-guine/>.
- The Fund For Peace. (2020). *Fragile States Index Annual Report 2020*. Washington, D.C.: Autor. Retirado de <http://fragilestatesindex.org/analytics/fsi-heat-map/>.
- The Gulf of Guinea Commission. (2020). *The Gulf of Guinea Commission - CGG - GGC*.



- [Página online]. Retirado de <https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/>.
- The Maritime Executive. (2021). *Photos: Russian Navy Saves MSC Container Feeder From Pirates*. [Página online]. Disponível em <https://maritime-executive.com/article/russian-navy-saves-msc-container-feeder-from-pirates>.
- The Maritime Executive. (2022). *Danish Navy Sets Three Suspected Pirates Free. The Maritime Executive*. Retirado de <https://www.maritime-executive.com/article/danish-navy-gives-three-suspected-pirates-a-boat-and-lets-them-go>.
- This Day. (2022). *ECOWAS Heads of States Adopt Supplementary Act for Transfer of Piracy Suspects*. [Página online]. Disponível em <https://www.thisdaylive.com/index.php/2022/09/01/ecowas-heads-of-states-adopt-supplementary-act-for-transfer-of-piracy-suspects/>.
- Till, G. (2009). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. New York: Routledge.
- Till, G. (2013). *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*. New York: Routledge.
- U.S. Department of Defense. (2018). *Exercise Obangame Express 2018 Starts*. [Página online]. Retirado de <https://www.defense.gov/Explore/News/Article/Article/1480881/exercise-obangame-express-2018-starts/>.
- U.S. Embassy in Senegal. (2016). *Opening Ceremony for Obangame / Saharan Express 16*. Retirado de <https://sn.usembassy.gov/opening-ceremony-obangame-saharan-express-16/>.
- UA. (2012). *Estratégia Marítima Integrada de África 2050*.
- UA. (2016). *African Charter on Maritime Security and Safety and Development in Africa (Lomé Charter)*. Lomé: Autor. [versão PDF]. Retirado de https://au.int/sites/default/files/treaties/37286-treaty-0060_-_lome_charter_p.pdf.
- UN Security Council. (2021). *Issuing Presidential Statement, Security Council Underlines Importance of Maritime Safety, Safeguarding Oceans for Legitimate Use*. [Página online]. Retirado de <https://www.un.org/press/en/2021/sc14598.doc.htm>.
- United Nations. (2005). *A More Secure World: Our Shared Responsibility*. [versão PDF]. Retirado de https://www.un.org/peacebuilding/sites/www.un.org.peacebuilding/files/documents/hlp_more_secure_world.pdf.
- United Nations. (2013). *Security Council, in Statement, Welcomes Adoption of Code of Conduct by Regional Leaders to Prevent Piracy in Gulf of Guinea - Meetings Coverage*



- and Press Releases*. [versão PDF]. Retirado de <https://www.un.org/press/en/2013/sc11091.doc.htm>.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2021). *Review of Maritime Report 2021* (pp. 27–28). [versão PDF]. Retirado de http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2015_en.pdf.
- United Nations Office on Drugs and Crime. (2021). *Pirates of the Niger Delta. Between Brown and Blue Waters*.
- UNODC. (2022). *Heads of State and Government of ECOWAS Member States adopt Supplementary Act for the Transfer of Piracy Suspects and their Associated Property and /or Evidence for prosecution*. [Página online]. Disponível em <https://www.unodc.org/nigeria/en/heads-of-state-and-government-of-ecowas-member-states-adopt-supplementary-act-for-the-transfer-of-piracy-suspects-and-their-associated-property-and--or-evidence-for-prosecution.html>.
- Vogel, A. (2009). *Marinha vs Guarda Costeira: Definir as funções das forças de segurança marítima africanas*. 2(2), pp. 1-7. Retirado de <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB02PT-Marinha-vs-Guarda-Costeira-Definir-as-funcoes-das-forcas-de-seguranca-maritima-africanas.pdf>.
- Wolfers, A. (1952). “National security” as an ambiguous symbol. *Political Science Quarterly*, 67, 484.
- XXII Governo Constitucional. (2019). *Programa do XXII Governo Constitucional 2019-2023*. Lisboa: Assembleia da República.
- Yaylali, C. D. (2021). *Nigeria orders Turkish OPVs*. *Janes*. Retirado de <https://www.janes.com/defence-news/news-detail/nigeria-orders-turkish-opvs>.



Apêndice A – Entrevistas

Quadro 2 – Entidades entrevistadas por ordem cronológica

Nr.	Cargo	Posto e nome	Formato	Dia
1	Ex-Assessor da DGPDN para os assuntos dos EUA e África Subsariana.	Tiago Luís Viegas de Lemos	<i>email</i>	09NOV20
2	Área de Operações J3(N) do Comando Conjunto para as Operações Militares (CCOM)	CFR M Eduardo Luís Pousadas Godinho	<i>email</i>	17NOV20
3	Ex-Oficial Adjunto Planos (J505) do CCOM	CTEN M Amílcar Gomes Braz	<i>email</i>	19NOV20
4	Diretor Executivo do CIC	CALM Narciso Fastudo Junior	<i>email</i>	18FEV21
5	Ex-Coordenador da missão de fiscalização conjunta e capacitação operacional marítima da GC de STP	CMG Paulo Jorge de Oliveira Cavaleiro Ângelo	<i>email</i>	03MAR21
6	Ex-Chefe da Divisão de Operações do Comando Naval	CFR M Miguel Calhau Algarvio	<i>email</i>	19ABR21
7	Oficial de Ligação e Especialista Naval na Unidade de Implementação do Instituto Camões	CMG M Pedro Alexandre Rodeia Ribeiro	<i>email</i>	07DEZ21
8	Representante Especial de Portugal para a Segurança Marítima do GdG	Embaixador João Corte Real	<i>presencial</i>	20DEZ21
9	Ex-Diretor do CRESMAO	CALM Boniface Konan	<i>email</i>	30JUN22
10	Ex-Diretor do Projeto 2: GC de STP	CMG João Delgado Codinha	<i>email</i>	07JUL22
11	Chefe de Estado-Maior do Comando Conjunto para as Operações Militares	VALM Jorge Manuel Nobre de Sousa	<i>presencial</i>	18OUT22

Quadro 3 – Resumo das entrevistas

Nr. 1	Perguntas	Respostas: Assessor da DGPDN para os assuntos dos EUA e África Subsariana.
1.1	De que forma é efetuada a cooperação da UE para a SM no GdG?	É feita através do financiamento de diversos programas e projetos, incluindo projetos de cooperação delegada (ex: SWAIMS e PASSMAR), centrados no reforço de capacidades, e em linha com a Estratégia de SM da UE e a Estratégia para o GoG da UE. Portugal coordena um dos projetos de cooperação delegada - o SWAIMS, de apoio aos Estados da CEDEAO. Esses projetos consistem em apoios financeiros, atribuição de meios ou formação, em apoio ao desenvolvimento das capacidades locais dos estados costeiros da região e das estruturas de SM criadas no âmbito da AdY (ex: CIC, CRESMAC, CRESMAO).
1.2	Que formas de cooperação com a presença de unidades navais têm sido efetuadas no GdG?	A presença de unidades navais na região, de forma permanente (ex: França) ou regular (ex: Portugal e Espanha), focados no reforço das capacidades das Guardas Costeiras e Marinhas locais através de ações de cooperação bilateral. Têm sido realizados exercícios anuais como por exemplo o <i>Obangame Express</i> , organizado pelo US AFRICOM (EUA), <i>Grand African Nemo</i> e <i>African Nemo</i> e organizado pela França. Estes exercícios têm contado com a participação de navios de países da região e outros parceiros internacionais, traduzindo-se como um apoio multilateral.
1.3	Tem evidências de cooperação entre o CRESMAC e o CRESMAO no âmbito da SM?	Não existem evidências concretas de cooperação entre os dois centros regionais de SM. Verifica-se alguma rivalidade/competição entre as organizações regionais a que cada um destes centros pertence (CRESMAC/CEEAC; CRESMAO/CEDEAO) o que poderá justificar a aparente ausência de cooperação. Essas estruturas ainda são recentes e ainda não se conhecem resultados concretos da sua ação.



1.4	Qual considera ser o principal desafio para uma SM eficaz no GdG?	A extensão do espaço geográfico e uma profusão de atores estabelecidos com os seus interesses (ex: EUA, Brasil, Portugal, países regionais, países europeus). A inexistência de uma entidade que coordene a PN nesse espaço , sendo necessário operacionalizar essa coordenação. Por vezes a PN na região é intermitente, havendo períodos de ausência de unidades navais em oposição a outros em que existe mais de uma. A questão jurídica evidenciada com os ilícitos em águas territoriais, levando a que os Estados não queiram ceder os seus direitos de soberania, em favor de uma SM comum.
Nr. 2	Perguntas	Respostas: Área de Operações J3(N) do CCOM
2.1	Qual o objetivo da presença do NRP <i>Zaire</i> em STP?	A sustentação logística e permanência do próprio NRP <i>Zaire</i> . Reforçar a confiança mútua e a consciencialização sobre a importância da SM. Apoiar o desenvolvimento da legislação e governança marítima. Apoiar a edificação da capacidade operacional da GC de STP. Por fim, realizar atividades de fiscalização marítima conjunta.
2.2	Que ações têm sido desenvolvidas pelo NRP <i>Zaire</i> em STP?	Busca e salvamento, transporte logístico, dissuasão à PRA, fiscalização conjunta da ZEE STP, capacitação das infraestruturas da GC de STP.
Nr. 3	Perguntas	Respostas: Ex-Oficial Adjunto Planos (J505) do CCOM
3.1	Quais são as ações desenvolvidas na IMA?	A presença militar nacional no GoG tem-se materializado, por longos períodos, através da IMA, no âmbito da CPLP, que contribui para a SM nesta região, através do apoio logístico à missão STP, capacitação, fiscalização e levantamentos hidrográficos na região.
3.2	Que coordenação tem o EMGFA com outras entidades neste âmbito?	Portugal tem procurado sinergias com Espanha, França e o US AFRICOM, tais como oportunidades de cooperação bilateral: entre os <i>Maritime Patrol Aircrafts</i> espanhóis e portugueses com as respetivas fragatas , durante os respetivos empenhamentos; a participação de elementos nacionais (equipas de fuzileiros) na operação <i>Corymbe</i> (França); embarque de observadores nos navios espanhóis e a participação em exercícios no âmbito do US AFRICOM. A articulação com outras iniciativas no GdG é feita através dos oficiais de ligação espanhóis, franceses e americanos da US AFRICOM.
Nr. 4	Perguntas	Respostas: Diretor Executivo do CIC
4.1	Os navios portugueses presentes no GdG têm articulado a sua ação com o CIC?	O CIC não tem conhecimento sobre a IMA ou sobre o navio <i>Zaire</i> em STP. Nunca foi informado sobre estas missões. Consequentemente, não existe qualquer tipo de articulação.
4.2	Que ações combinadas identifica com navios de vários países, incluindo de Portugal, no combate à pirataria no GdG?	As ações combinadas no GdG resumem-se às operações <i>Obangame Express</i> e <i>Nemo</i> (França). Este Centro é favorável a um aumento de ações combinadas na região, desde que sejam informadas às Autoridades Marítimas locais.
4.3	Que outra informação relevante pode fornecer sobre as IP para a SM no GdG?	Infelizmente, o CIC não recebe informações sobre as IP na região. Considera-se fundamental esse apoio, com uma melhoria da comunicação entre as partes envolvidas. Até ao momento, tanto do ponto de vista diplomático como militar, nunca houve colaboração relacionada com tais iniciativas.
Nr. 5	Pergunta	Respostas: Ex-Coordenador da missão de fiscalização conjunta e capacitação operacional marítima da GC de STP.
5.1	Que desafios ou ameaças identifica às IP, no âmbito do combate à PRA no GdG?	A profusão de iniciativas bilaterais no GdG desarticuladas entre si, com uma elevada diversidade de atores. A AdY revela um lento progresso e permanece incompleta devido, entre outros fatores, a uma ausência do enquadramento legislativo e judicial. Existe uma falta de harmonização legal entre os Estados do GdG que integram a AdY, traduzindo-se numa falta de instrumentos legais que



		habilitem a detenção, condenação e punição dos atores dos ataques. A Nigéria constitui-se numa exceção, pois incorporou o CNUDM na sua legislação nacional através do SPOMO 2019, tornando efetivos os instrumentos internacionais. A Nigéria desenvolveu também o <i>Deep Blue Project</i>, para a criação de capacidades (infraestruturas, meios, partilha de informação, treino dos serviços de segurança, etc) que favorecem o combate à criminalidade marítima. Embora exista uma profusão de fontes de informação (ex: IMO, IMB, CRESMAO, CRESMAC, etc), não existe uma entidade que centralize a informação no âmbito da SM, o que é sintomático de falta de coordenação, embora se verifiquem tendências comuns em toda informação analisada. A ambição limitada no âmbito do projeto das PMC, não assumindo um cariz obrigatório nem indicadores/metapas definidas. A dispersão geográfica dos ataques em mar alto, numa área marítima extensa e o aumento das capacidades dos atacantes.
5.2	Que vulnerabilidades identifica nas IP, no âmbito do combate à PRA no GdG?	O projeto do NRP <i>Zaire</i>, é gerido no âmbito das FND. Constitui uma missão militar combinada, com uma componente de capacitação da GC. Contudo, pese embora esteja em STP, o NRP <i>Zaire</i> é um navio de bandeira portuguesa e não santomense. Além disso é um navio costeiro, pouco adequado para enfrentar uma ameaça longe de costa. A Iniciativa <i>Mar Aberto</i> tem um âmbito mais alargado, para além do combate à pirataria e roubo armado.
5.3	Que potencialidades identifica nas IP, no âmbito do combate à PRA no GdG?	Constituem uma forma de dissuasão à prática da PRA no GdG. Podem realizar o acompanhamento de navios mercantes no GdG. O NRP <i>Zaire</i> é o único navio disponível da GC em STP, constituindo-se relevante politicamente. É considerado um modelo de sucesso, com uma conceção original, pela sua permanência em STP e com a possibilidade de uma capacitação constante da sua GC, realizada através de uma guarnição mista, com militares santomenses. A IMA garante uma PN portuguesa em diversos portos no GdG, com foco na cooperação técnico-militar, nos países da CPLP, coincidente com os grandes exercícios navais no GdG (<i>Obangame Express</i> e <i>Grand African Nemo</i>).
5.4	Que articulação com outras iniciativas identifica, nomeadamente as regionais?	Portugal tem colaborado regularmente com as iniciativas instituídas, quer em partilha de informação e presença nos diversos fóruns internacionais, quer participando nos diferentes exercícios navais. A presença permanente do NRP <i>Zaire</i> na região, projeta Portugal para o patamar dos (poucos) países ocidentais com presença permanente na região.
Nr. 6	Pergunta	Respostas: Ex-Chefe da Divisão de Operações do Comando Naval
6.1	Que tipo de atividades as IP desenvolvem, no âmbito do combate à PRA no GdG?	Relativamente ao objetivo da presença do <i>Zaire</i> em STP, este foca-se na capacitação da sua GC, através de uma guarnição mista com elementos da GC de STP, que operam e mantêm o navio em conjunto com a guarnição portuguesa, envolvendo a realização de diversas atividades de treino e formação. Apesar dessa capacitação, pela sua natureza, não estar dimensionada para operações de combate à pirataria e roubo armado, o navio tem sido empenhado em ações de PN, avaliação da situação, apoio e dissuasão contra atos de pirataria e de acompanhamento da navegação mercante. Tais ações devem ser adequadas às reais capacidades do navio, sob pena de se criarem falsas expectativas na comunidade regional, pelo que o <i>Zaire</i> executa PN dissuasora e a monitorização de situação, reportando eventuais ataques. Relativamente à IMA, o seu principal objetivo é a PN no GdG como forma de promoção da SM regional, com o apoio a atividades diplomáticas em diversos estados do GdG, envolvendo também a participação de exercícios navais e atividades de treino combinado. As unidades navais que a integram podem também realizar exercícios de



		ocasião e acompanhamentos de navios mercantes, numa base de oportunidade.
6.2	Quais as principais condicionantes que identifica nas IP no GdG, no âmbito do combate à PRA?	As operações contra a PRA envolvem um grande número de entidades articuladas entre si, ao nível político-militar, e focadas numa capacidade de conhecimento situacional marítimo, com recurso a meios aéreos, essenciais neste tipo de operações. É essencial dispor de uma componente aérea que estenda as capacidades de reconhecimento e identificação visual de uma força naval, de forma a possibilitar a identificação de vetores de ataque à navegação mercante e assim se poder atuar de forma preventiva. Verifica-se a falta de protocolos intraestatais no GdG, que permitam a aplicação de medidas cautelares, detenção e processo judicial em terra contra piratas detidos no mar, por unidades navais portuguesas. A necessidade de dispor de uma equipa de abordagem de operações especiais preparada para ações com oposição. A necessidade de dispor de uma capacidade médica adequada para apoiar este tipo de ações, com capacidade de realização de cirurgias, equivalente a uma unidade saúde tipo II+ / ROLE 2+. Perante a circunstância de operar com uma guarnição mista, o Zaire só pode operar na ZEE de STP podendo, excecionalmente, ser empenhado em ações de monitorização, fora desta Zona. O Zaire poderá fazer acompanhamento de navios portugueses dentro da ZEE de STP. Os navios da IMA poderão também realizar acompanhamentos, apenas numa base de oportunidade, sujeita às limitações da missão e do planeamento do navio.
6.3	Face às condicionantes, quais os principais desafios que identifica, no âmbito do combate à PRA?	Conseguir que as IP no GdG, face às condicionantes identificadas, possam dar uma resposta dissuasória e credível a este tipo de ameaça, com relevância para a posição portuguesa no SI, evitando falsas expectativas contraproducentes e perigosas para a imagem de Portugal. Neste caso, o instrumento militar é sempre limitado na sua atuação, face aos riscos existentes, independentemente do tipo de navio que venha a ser empregue.
Nr. 7	Pergunta	Respostas: Oficial de Ligação e Especialista Naval na Unidade de Implementação do Instituto Camões
7.1	Que enquadramento pode ser feito da PRA, considerando as restantes ameaças à SM no GdG?	O combate à pirataria e ilícitos no mar significa combater 20% do problema que deve ser efetuado sem parar com o objetivo de criar condições e dar tempo para que os outros 80% se implementem e desenvolvam. Serão estes 80% todos os aspetos sociais (se o pescador/agricultor não pode ir trabalhar vai ter de ganhar a via de outra forma), económicos (menor desenvolvimento e <i>empowerment</i> local; instabilidade e menor produtividade; as mesmas atividades produtivas têm que sustentar toda uma cadeia de gente não produtiva - petróleo, o seu roubo e distribuição do produto roubado), ambientais (a poluição em alguns países, fruto da extração desmedida e mal controlada de petróleo, para alimentar toda uma cadeia ilícita de extração e distribuição, causa níveis de poluição, quem no caso do Delta do Níger, se comesçassem a ser combatidos agora, demorariam mais de 50 anos até tornar algumas das áreas limpas e seguras para pesca e cultivo) e de segurança (menos raptos e resgates pagos, menos mortes e menos insegurança - mais segurança, mais produção). Isto é mais relevante nos estados /países do Sul / costeiros), sendo por vezes associado (em alguns países) ao sul "trabalhador" e ao norte "preguiçoso". Chamo a este enquadramento / situação ao estado "Iceberg" (1/5 à vista acima da superfície - o problema visível; e 4/5 imerso, a montante e causa principal dos problemas por resolver, desconhecendo-se medidas de fundo, nacionais ou internacionais para lidar com o problema - mesmo as poucas ONG's presentes são insuficientes e muito "atacadas" pelos criminosos).



7.2	De que forma a diferenciação das opções de organização dos Estados do GdG para a segurança e defesa marítima pode ser um fator inibidor na articulação de medidas e, consequentemente, do emprego dos meios navais na região?	Os estados costeiros do GdG têm organizações diferentes em termos de segurança e defesa marítimas. O fato de serem de origem anglófona, francófona e até lusófona, terá tido alguma influência. Alguns possuem Marinha ou Guardas Costeiras (GC), mas as diferenças surgem nas atribuições que concedem a autoridades civis, para a fiscalização de pescas (a institutos ou ministérios diferentes da Defesa), a as autoridades marítimas (também pertencentes a outros ministérios e estruturas). Estas últimas com poderes semelhantes às Marinhas e GC que não têm uma real autoridade no mar (quer por falta de competências jurídicas e legais, quer por falta de saber estar no mar - conhecimento e prática em que em alguns casos nem RH possuem). Existe ainda uma 3ª opção: por exemplo, no caso da Nigéria, extinguiu a sua autoridade marítima e criou a NIMASA, com as mesmas competências e a quem atribui meios (o <i>Deep Blue Project</i> , com mais de 500 milhões de dólares é gerido por eles) que nem a Marinha ou Força Aérea possuem. Contudo, os recursos humanos que "trabalham" nesse organismo são 80 a 90% da Marinha. Por tradição os países próximos da França têm autoridades marítimas, os mais próximos do Reino Unido, não. Mas há exceções, como por exemplo, o caso do Senegal. Esta diferenciação constitui um desequilíbrio que dificulta a atuação dos meios navais em operações combinadas e conjuntas de segurança marítima cooperativa.
7.3	De que forma considera adequadas as soluções aplicadas noutros cenários, nomeadamente a criação de corredores de segurança para a navegação marítima no GdG?	Em JUL21, num seminário (IMDEC21), os CEMA do Gana e da Nigéria, propuseram a criação de um corredor de segurança para a navegação marítima. Contudo, este ainda não avançou porque os países da região não têm meios navais para o implementar. Esta iniciativa relevante, carece do fundamental que é capacidade para a implementar e isso inclui meios humanos e material que estes países não possuem, e muito menos capacidade para o fazer, mesmo que existissem esses meios.
7.4	Que fatores considera que podem afetar as operações de SM cooperativa em que Portugal participa na região?	Em vez de um Estado costeiro, como no Índico, existem mais de uma dezena no GdG, com estados de desenvolvimento diferentes, quer social, político e acima de tudo legislativo (penal e criminal). Outro fator são as fragilidades das PMC, que não é equiparada à Missão Atalanta no Golfo de Áden. Na realidade, a participação nas PMC por países da UE é de carácter voluntário. Não existe coordenação, condicionamento, nem financiamento pela UE. Uma área muito importante onde a UE poderia atuar, seria a criação de um acordo de cooperação legal bilateral ou multilateral que poderia facilitar as ações de julgamento e condenação de criminosos/piratas apanhados por autoridades estrangeiras (UE) no GdG (em águas internacionais).
7.5	De que forma Portugal pode contribuir melhor para a SM no GdG?	Portugal pode participar mais em projetos, em especial os financiados pela UE (exemplo é o SWAIMS e a cooperação bilateral com os PALOP, no âmbito da CPLP - financiamento português), nomeadamente de carácter, social, científico e da língua. O apoio do IH com os países da região, também se constitui relevante, permitindo outro tipo de ligação e apoio ao seu desenvolvimento, ao mesmo tempo que contribui para a SM (tal como já faz para os PALOP). O ideal seria termos um <i>Zaire</i> em CV / Guiné, outro em STP e Angola (neste caso 2 na região), permitindo mais deslocações aos países líderes marítimos na região: Nigéria e Gana (Costa do Marfim e Camarões, em 2ª linha). Isto dava três projetos <i>Zaire</i> (mas tinham de ser mais novos para não avariarem e com manutenção mais facilitada...), mantendo uma IMA por semestre, alternando navios de linha combatentes com hidro-oceanográficos.
7.6	Que fragilidades identifica do ponto	Existe um embaixador num país da região que é embaixador em 7 países da CEDEAO. Em alguns nunca apresentou credenciais (não tem



	de vista político-diplomático?	n.º 2, não tem adido para cooperação - Camões, nem tem ninguém da AICEP, nem adido militar...). Politicamente (vamos abrir uma nova embaixada na Costa do Marfim, pois era o embaixador do Senegal que assegurava este país) o apoio ao GdG tem sido modesto. Como consequência, não podemos almejar uma maior influência, mesmo que os meios navais viessem muito mais vezes a esta região, o que ajudava. Lembro que a FAP também costumava participar com um P3P na patrulha desta zona (participava no Grand African Nemo, por esta altura do ano). Com a dependência energética nacional a aumentar muito, em especial da Nigéria (petróleo), mesmo com o ligeiro aumento de exportações para este país, a balança comercial com este país é muito desfavorável para Portugal. A Nigéria é hoje o 3ª país de onde Portugal importa petróleo, logo atrás do Brasil e à frente de Angola.
Nr. 8	Pergunta	Respostas: Representante Especial de Portugal para a SM do GdG
8.1	Qual é a importância do GdG para Portugal?	Aquela região tem uma grande importância para Portugal, pois existem no GdG 4 países de língua portuguesa: Angola, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Guiné-Bissau. Portugal mantém uma ligação especial e privilegiada com esses países, que consiste numa das prioridades no quadro da nossa política externa. São países com os quais Portugal tem relações bilaterais estreitas, com acordos de cooperação em vários domínios e em várias áreas, nomeadamente na área da Cooperação no Domínio da Defesa. As razões destas ligações são bem conhecidas, desde logo pelo contexto histórico e pela língua comum, que é muito importante, mas também pelas relações económicas. É claro que as relações económicas com estes 4 países têm características diferentes, devido ao peso económico de cada um deles na economia nacional. É de África que vêm grande parte dos nossos abastecimentos em petróleo e África representa cerca de 10% das nossas exportações. Para além do peso histórico e do relacionamento político estreito, existe também um peso económico importante. Isso leva a que precisemos de assegurar a liberdade de navegação e a segurança no mar. Tudo isto se enquadra no desenho mais abrangente do nosso relacionamento com os países do GdG. A nossa visão para o GdG não se esgota nos países de língua portuguesa. Existem também outros interesses que se manifestam, porque a segurança na região é indivisível e nós não nos podemos apenas focar nesses 4 países, se pretendemos reforçar a SM na região. Mantemos também outras relações com outros países, embora não tão intensas. Nós olhamos para o GdG de uma forma global, obviamente centrada nesses 4 países, mas procurando ir para além disso. Através dos nossos contactos no MNE, sabemos que o nosso papel no GdG, tal como o nosso envolvimento com África, é reconhecido pelos grandes players internacionais, pois as questões africanas surgem sempre na agenda. Não é por acaso que isso acontece. No Contexto Internacional existe o reconhecimento de que Portugal é efetivamente um player em África e que tem sabido desenvolver relações no Continente, num plano de igualdade, de forma natural e aberta com os países africanos, que também o têm reconhecido. Esse reconhecimento tem-se evidenciado nas grandes vitórias diplomáticas que tivemos. Por exemplo, na nomeação do Eng.º António Guterres para Secretário-Geral das Nações Unidas e do Dr. António Vitorino para a Organização da Migrações, o peso do voto africano foi decisivo. Há, pois, o reconhecimento do peso do relacionamento com Portugal e isso tem um valor específico. Ora, isso é reconhecido internacionalmente. No quadro da CPLP, existe ainda a Guiné Equatorial, cuja atratividade da China em relação a este país, com a hipótese do estabelecimento de uma base no seu território, é para nós uma nova situação que deverá ser ponderada.



		Angola tem uma importância acrescida para nós pois é um fornecedor de petróleo. Portanto, estão em jogo, nesta região, interesses políticos, económicos e culturais. Por isso, o nosso envolvimento vai mais além dos 4 países de língua portuguesa e tem sido reconhecido também pela UE. Não é por acaso que um dos projetos mais emblemáticos da UE no âmbito da SM no GdG – o projeto SWAIMS na CEDEAO - teve uma das suas valências atribuída a Portugal. Neste caso, devemos ter uma interlocução mais ativa com os países da CEDEAO, para levar este projeto a bom porto. A relevância geopolítica desta região está a aumentar bastante pela presença da China no GdG, mas também pela presença de outros atores europeus e dos EUA, há alguns anos. Se Portugal e a UE querem ser provedores de segurança, deve encarar o GdG como uma região prioritária. A estratégia da UE encara a SM com uma perspectiva abrangente e num plano global, em que as questões de desenvolvimento e da boa governança são fundamentais. Eu diria que a abordagem da UE é correta. Em África os processos são morosos. O tempo da Europa não é o tempo da África. Temos de ser pacientes e perseverantes na linha definida pela estratégia da UE.
8.2	Portugal deve ter uma estratégia dedicada para o GdG?	É um aspeto que não me compete referir. Existem outros países que têm uma estratégia para o GdG, como a Dinamarca, por exemplo. Os interesses de Portugal na região poderiam eventualmente consubstanciar-se numa estratégia. Contudo, uma estratégia prevê um desenvolvimento da mesma e envolveria recursos. Essas questões devem ser ponderadas por quem de direito. África é, em certa medida, uma prioridade natural da política externa. Como tal, não há uma estratégia codificada e fomentada, porque existem linhas de continuidade na forma como as relações são estabelecidas e as iniciativas são criadas. A criação desse tipo de documentos verifica-se consoante o contexto político que define a saliência que leva a essa formulação. Eventualmente, uma definição, por Portugal, de uma estratégia dedicada para uma zona específica de África, poderia ser mal interpretada por outras regiões em que Portugal tem interesses muito relevantes, como Moçambique ou o norte de África, por exemplo. Que valor acrescentado traria a elaboração de mais uma estratégia, quando a estratégia da UE está perfeitamente adaptada às necessidades, desafios e questões que se levantam no GdG? Contudo, o facto de Portugal se rever na estratégia da UE, não implica que não procure as suas linhas caracterizadoras. O <i>Atlantic Centre</i> por exemplo, é uma forma de darmos um contributo muito articulado com o próprio contributo europeu.
8.3	Qual é o contributo de Portugal para a Estratégia da UE para o GdG?	Portugal tem diversos projetos em linha com a Estratégia da UE para o GdG. Podemos enviar-lhe as medidas, os passos e as iniciativas que Portugal desenvolveu no quadro dessa Estratégia e no sentido de aplicarmos o Plano de Ação da UE para o GdG. Além da Estratégia da UE, existe o Plano de Ação da UE, que se encontra em fase de revisão, com base nos contributos dos Estados Membros. Anualmente a UE interpela os Estados-Membros sobre que medidas tomaram para pôr em prática o Plano de Ação. Devo dizer que há muito poucos países que responderam a esta solicitação da UE. Portugal respondeu à UE no verão passado. Além de Portugal, responderam: Espanha, Dinamarca, França e a Itália. Estes são os países que efetivamente estão mais empenhados e mais envolvidos nesta temática do GdG. Neste momento decorre uma revisão do Plano de Ação, com a reunião das primeiras lições da experiência do projeto piloto das PMC.
8.4	Como é que as FFAA podem	As FFAA estão e irão sempre contribuir para a presença de Portugal no GdG, através das IMA, PMC, do <i>Zaire</i> e do SWAIMS.



	contribuir para a presença de Portugal no GdG?	O papel das FFAA no GdG tem sido relevante e tem sido reconhecido internacionalmente. O projeto <i>Zaire</i> em STP tem sido uma experiência positiva, com a operação combinada, do navio com uma guarnição com elementos da Marinha Portuguesa e da GC de STP. O papel do <i>Zaire</i> e a sua presença dissuasora na região, com um contributo muito significativo e diverso, tem sido reconhecido como um aspeto bastante positivo. Sempre que oportuno, temos salientado que essa experiência tem sido muito frutuosa. Nesta linha, o papel da FFAA e da Marinha tem sido muito relevante, com reconhecimento internacional. A presença dissuasora do <i>Zaire</i> como contributo para a SM, tem sido valorizada sobretudo pelo setor privado, indústria energética, etc, sendo que os africanos têm uma abordagem um pouco ambivalente, relativamente a essa presença. Os países do GdG são países recentes e muito sensíveis e suscetíveis às questões de soberania. A presença das suas antigas potencias coloniais perto das suas águas territoriais é sempre uma questão sensível para esses países. O efeito dissuasor da presença estrangeira é entendido como positivo, mas, no fundo, é implicitamente interpretado como uma interferência estrangeira e uma insuficiência deles próprios no que diz respeito à fiscalização, monitorização e controlo das suas águas. Pela análise dos últimos contactos que temos tido com os países do GdG, mais do que a liberdade de circulação no mar, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada é o fenómeno que tem suscitado mais preocupação e que mais afeta as populações desses países.
8.5	Qual é a sua perspectiva sobre o papel de Portugal no G7++FoGdG, no âmbito da SM do GdG?	Os plenários do G7++ são normalmente bianuais, sendo que o mais solene é o último que marca o fim da presidência. Ao longo do último plenário, foi-nos passado que a pirataria no GdG estaria com uma tendência de ligeira redução, fruto de melhores mecanismos de informação, mas também pelo efeito dissuasor da presença de meios navais e de um avanço no plano da cooperação judicial. Este último permitiu que os primeiros julgamentos por crimes de pirataria tivessem acontecido em dois países: Togo e Benim. Nesse plenário, os seis grupos e trabalho reúnem -se e fazem um relato do trabalho desenvolvido ao longo do ano, onde se relatam avanços, mais rápidos ou mais lentos, consoante os grupos, bem como os problemas sentidos. Nota-se que os problemas se vão mantendo: a falta de recursos, de coordenação e da vontade de envolvimento dos Estados e das organizações regionais. A este propósito, refere-se que as organizações regionais africanas não estiveram presentes neste plenário – CEDEAO, CEEAC e a CGG - à exceção do CIC, CRESMAO e CRESMAC, o que faz questionar o envolvimento dos Estados do GdG na SM. Nota-se um envolvimento crescente e mais visível da Nigéria na SM da região, com a criação do <i>Gulf of Guinea Maritime Colaboration Forum</i> (GOG-MCF/SHADE), cuja materialização aconteceu já na segunda metade de 2021. Esta iniciativa criada pela Nigéria, constitui um outro fórum que tem sido marcado, não tanto pelo esforço no reforço da AdY, mas por algo paralelo, sem grande preocupação dedicada aquela estrutura. Esta iniciativa tem contado com o envolvimento da indústria e do Reino Unido, apesar de terem agregado o CIC, rejeitando um sentimento de exclusão da AdY. A UE foi firme nas posições que tomou, no sentido de defender o esforço no apoio à AdY. Portugal está perfeitamente alinhado com a UE, defendendo a necessidade desse apoio, privilegiando o enquadramento institucional que tem origem nos países africanos. Iniciativas que tenham origem fora dos países do GdG dificilmente serão bem-sucedidas. Por isso Portugal defende que é fundamental preservar a



		<i>Arquitetura de Yaoundé</i>, olhando com alguma apreensão para o surgimento de iniciativas paralelas. O próprio SHADE criou mais um sistema de partilha de informação, quando já existe o sistema YARIS do programa GoGIN da UE, que permite fazer o mesmo. Isto pode dificultar a articulação com os projetos já existentes. Identifica-se que o SHADE tem um âmbito mais estreito, tentando focar-se na questão da pirataria e roubo armado, o que constitui uma diferença à abordagem no modelo inicial. Isto pode significar um esforço concentrado nas preocupações da indústria ou das seguradoras, e não nas verdadeiras necessidades e preocupações dos países. Este tipo de iniciativas mais limitadas, podem aumentar o risco de enfraquecimento da consistência do envolvimento africano na questão da SM na região, em desfavor da concentração do esforço na AdY. As PMC com meios navais, devem ser articuladas com a AdY e com os estados africanos. Estamos a assistir a uma mudança de abordagem, que visa apenas a PRA numa perspetiva mais securitária e mais naval, com vista a resultados visíveis apenas nesse ponto de vista, em oposição a uma abordagem mais alargada, considerando, por exemplo as implicações em terra. Outro aspeto a salientar é a participação nas iniciativas. Enquanto o G7++ tem uma participação de âmbito alargado de países e OI, o SHADE foca-se numa participação entre estruturas militares navais e, portanto, não tão alargada. Há aqui uma questão de abertura, inclusão e de transparência que pode estar a ser comprometida para todos os países com interesses na região, em favor de uma abordagem mais orientada para a obtenção de resultados num menor período. Este é um dos argumentos subjacente à criação do SHADE: diminuir o número de entidades à mesa das negociações, de forma a atacar a ameaça atingindo resultados mais rapidamente. Essa abordagem pode, contudo, trazer consequências indeterminadas e indesejadas.
8.6	Qual é a perspetiva sobre as PMC?	As PMC devem continuar na mesma base, não sendo incompatíveis com as missões de cada meio naval (no caso de Portugal com a IMA e o projeto <i>Zaire</i>). Neste âmbito nada se encontra previsto fora das estruturas dos Estados da UE. Existem meios de informação que vão ser disponibilizados pelos países que participam nas PMC, sendo que está prevista a partilha dessa informação aos Estados costeiros da GdG. Consequentemente, é um mecanismo que pode e vai contribuir para o reforço da SM na região. É preciso que os países africanos percebam que não existem agendas escondidas e opacas e que o único objetivo é reforçar a SM no GdG. O ponto essencial é desmistificar no sentido de transmitir que esta iniciativa é realizada a título voluntário, articulado e com o consentimento dos países da região. A UE vai encontrando dificuldade em passar esta mensagem. Existem outros atores cujo interesse é desvirtuar esta mesma mensagem, dando a entender que, com esta iniciativa, se infringem premissas de soberania dos Estados do GdG. É importante que o posicionamento da UE seja passado e reiterado, tanto pelas altas instâncias portuguesas, ao nível político - Ministro dos Negócios Estrangeiros e Ministro da Defesa - mas também pelos meios navais dos Estados da UE na região. Por isso são importantes as visitas aos portos do GdG, pelos navios da IMA, visando uma tentativa de envolvimento dos principais decisores da região. A recente notícia da Dinamarca, que aconteceu durante o plenário do G7++, relaciona-se muito com as questões de soberania. Isto permite lançar uma perspetiva de como é que o panorama da SM vai evoluir na região, com o modelo piloto das PMC, mas também com outras variáveis que surgiram, como o envolvimento de uma fragata dinamarquesa no ataque e recolha de atacantes de um determinado navio. Isto pode ter um efeito de antagonizar alguns parceiros, pese embora o mandato dinamarquês tenha um contexto diferente das PMC.



		Num cenário em que, eventualmente, nessa fragata estivesse uma tripulação de um país africano, as questões de soberania teriam um contexto diferente. Isto alerta para a capacidade de dialogar com os países africanos e perceber como é que estes se podem integrar nas respostas internacionais concertadas. Inevitavelmente, os países com meios navais na região, querem encontrar países dispostos a colaborar, mas a questão que se coloca é se existe ou não um enquadramento jurídico nesses países, que permita uma ação concertada desse tipo. Nessa situação os esforços poderão ser insipientes. Existe muito trabalho a fazer em muitos países no GdG, no sentido de enquadrar juridicamente os crimes de PRA, mas também a punição adequada para os perpetradores. A CEDEAO está a trabalhar no sentido de criar um mecanismo de <i>handover</i> dos perpetradores entre os países da região, para um país onde esteja contemplada a criminalização dessas ações, no respetivo código penal.
Nr. 9	Pergunta	Respostas: Ex-Diretor do CRESMAO
9.1	What is CRESMAO role in the Maritime Security in the GoG?	<i>From the Yaoundé summit in June 2013, which establishes the framework with a global strategy for maritime security in the Gulf of Guinea. Through the ECOWAS Integrated Maritime Strategy (EIMS), which is the appropriation of the first one.</i> <i>CRESMAO role is to aid in the implementation of the EIMS by coordinating maritime security and safety activities in the ECOWAS areas through the three (03) Multinational Maritime Coordination Centres (MCMCCs) in Zones E, F and G. Moreover, monitoring and implementation of decisions of the 25 June 2013 Yaoundé summit.</i> <i>These missions come with Information management and sharing, Harmonization of the legislative and regulatory framework, Operational watch and crisis management, Training and capacity building.</i>
9.2	What are the main problems in combating piracy in the GoG with all the countries involved?	- Lack of proper means, - Lack of action at the national level (adoption and implementation of a maritime strategy) as recommended by the Yaoundé Code of Conduct.
9.3	What are the main issues/difficulties regarding the AoY operationality?	- Lack of knowledge of the Yaoundé Architecture by most of the actors of the State Action at Sea (organization, functioning); - Lack of a functional relationship matrix between centres and between centres and economic communities. - Problem of financing. - Non-harmonized staff status. - Not all the centres in the Yaoundé Architecture are yet open (CMMC Zone A, G) - Human resources problem: most YAMS centres do not have the required number of staff.
9.4	What are the main issues about the naval assets from the GoG countries? Do they have all the same problems?	The most common problem is the insufficiency of high seas means to go very far at sea and maintain a continuous presence. <i>However, it is necessary to recognize the awareness of the States which have launched themselves in the acquisition of more efficient means.</i>
9.5	What are the main issues/weaknesses regarding European Union and European countries cooperation in the GoG?	In my opinion, the issue is that those international bodies come with their own agenda, which already defined to meet their purposes. Therefore, the main target, which is supporting the GoG Countries, is not fully addressed. <i>A new approach will be to sit and discuss about the actual needs and the best way to help the concerned countries in their fight.</i>
9.6	What can the European Union and it's countries do	They can be use to fill the gap created by the lack of efficient means and establish a framework which allows them to cooperate properly with coastal navies inside the YAMS.



	<i>better, regarding the use of their naval assets in the GoG?</i>	
9.7	<i>What have improved since 2015 in combating piracy in the GoG?</i>	<i>Sea Blindness for instance within the region is on the way to be a old story now. Most of the countries are now aware of the importance of the sea. People are getting more involved in the maritime domain.</i> We have signed different MOUs in the region that will enhance regional and bilateral cooperation.
9.8	<i>Considering the recent decrease in piracy attacks, what do you think about its drivers? Have they disappeared?</i>	<i>The hotspot was Nigeria and with all actions taken there, it tends to shift westwards. Those actions are namely: more presence at sea, more coordination within the region through the Yaoundé Architecture Centres, the presence of foreign Navies.</i> <i>Antoine Lavoisier once said: “Nothing is lost, nothing is created, everything is transformed”, let’s hope they will not turn to something worst.</i>
Nr. 10	Pergunta	Respostas: Ex-Diretor do Projeto 2 – Guarda Costeira de STP
10.1	Que meios navais dispõe, atualmente, a GC de STP, além do patrulha Zaire?	Possuem duas lanchas Rodman com operacionalidade duvidosa. Uma está situada em São Tomé e outra no Príncipe.
Nr. 11	Pergunta	Respostas: Chefe de Estado-Maior do Comando Conjunto para as Operações Militares
11.1	Quais considera ser os principais desafios para as iniciativas portuguesas com meios navais no Golfo da Guiné?	Na minha perspetiva, um dos principais problemas consiste em conseguir um financiamento continuado destas missões que, até agora, tem sido garantido. Começo por referir os aspetos financeiros porque, na minha opinião pessoal, qualquer atividade de cooperação em África, quer a IMA, quer o projeto Zaire em STP, para a capacitação dessa Guarda Costeira, deve ser vista numa perspetiva de longo prazo, sendo que o maior desafio consiste em sustentar este tipo de missões. Talvez o exemplo mais bem conseguido até agora seja o projeto <i>Zaire</i> , iniciado em 2018. Os países da CPLP com quem temos relações mais estreitas, têm diferentes realidades. No caso de STP e da Guiné-Bissau, o grau de dificuldade é semelhante. STP é um Estado com grandes limitações a todos os níveis. Uma missão continuada como a presença do Zaire em STP, representa um esforço logístico substantivo. Esse esforço tem de sustentar a autossuficiência da própria unidade naval, sendo que uma necessidade de reposição de um sobressalente mais específico que o navio não disponha, representa a necessidade de uma operação logística a partir de Lisboa. Por outro lado, aquelas sociedades apresentam determinadas especificidades: são relativamente recentes e ainda não estão devidamente consolidadas, com instituições sólidas; apresentam dificuldades económico-sociais que podem conduzir a um esforço infrutífero, se este não for considerado a longo prazo. Um exemplo disto é a transferência de conhecimento e capacitação de militares santomenses na reparação de motores fora de borda, que teve como consequência uma saída desses militares capacitados da GC para a sociedade civil. Se a perspetiva dessa capacitação for de curto prazo, isso resulta numa regressão na prossecução dos objetivos porque se deixa, na prática, de capacitar a GC. Mas se essa perspetiva for de longo prazo, então estaremos a capacitar a sociedade civil e o próprio país. Isso para nós é um fator positivo porque cria bases para o estabelecimento de pequenas indústrias que possam depois apoiar a atividade marítima do país. Por outro lado, qualquer cooperação nossa tem um nível de penetração superior à de outros países pois não privilegiamos a doação de fundos monetários num curto prazo, mas sim a continuidade da nossa presença. Por isso entendo que um projeto como o <i>Zaire</i> deve ser considerado, no mínimo, por um período de 10 anos.



		A IMA é relativamente diferente. Tem a vantagem de envolver o empenhamento de navios hidro-oceanográficos, que realizam trabalhos no âmbito da cartografia, no qual temos algumas responsabilidades na manutenção de fólhos cartográficos de Estado-membros da CPLP. Mas também tem a vantagem de envolver o empenhamento de equipas de fuzileiros que permitem o treino de equipas de <i>boarding</i> de Estados ribeirinhos, que são visitados pelos nossos navios. A IMA tem também permitido alargar os contactos a outros países, que não só aos da CPLP. Um grande desafio será a diversidade de interesses em África dos países europeus e outros, como os EUA, que apresentam interesses nem sempre convergentes e por vezes conflitantes. Perde-se alguma oportunidade para obter coordenação e sinergias. Este é um dos desafios, face à nossa dimensão relativamente pequena e aos interesses significativos presentes na região, nomeadamente no campo energético. Outro grande desafio que temos é não conflitar com outros interesses de outros Estados nossos parceiros ou membros da UE, em que cada um procura o seu próprio protagonismo, especialmente no domínio marítimo. Em terra existe maior “unidade de Comando”, com muitas missões da UE ou das NU estabelecidas em África onde, neste momento, a primeira prioridade tem sido assegurar os interesses de cada país e só depois surge a cooperação. A Nigéria, que é um ator regional com alguma capacidade e vontade de afirmação, tem protagonizado algumas iniciativas no âmbito da segurança marítima. Tenta coordenar os seus centros da AdY, organizando conferências e seminários. Contudo, há limitações grandes, pois não existem Marinhas com dimensão oceânica no GdG. Serviços como a busca e salvamento são quase inexistentes, sendo também muito difícil ter sucesso no combate à pirataria. Muitos Estados não conseguem sequer resolver o problema do roubo armado nas suas águas territoriais, com todos os problemas sérios que também têm em terra.
11.2	Face à ameaça da pirataria e do roubo armado à segurança marítima no GdG, e à sua referência em diversos documentos de formulação estratégica portuguesa (CEDN, Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030, Diretiva Estratégica do EMGFA, etc), de que forma considera que essas iniciativas contribuem para o combate a essa ameaça e como podem ser reajustadas quanto aos seus objetivos?	A IMA não tem propriamente esse foco. Mas é sempre intrínseca a responsabilidade de um Comandante de um navio de guerra no combate a ações de pirataria. Obviamente, no caso do empenhamento de navios hidro-oceanográficos essa capacidade é sempre limitada para esse fim, sendo que são sempre reforçados com um módulo de proteção de força como prevenção de qualquer ato de pirataria ou roubo armado. Já quando são empenhados NPO na IMA, temos alguma capacidade acrescida. Relativamente à presença do Zaire eu diria que esta tem um papel significativo. Mas existem vários problemas: na perspetiva operacional, não existe um dispositivo naval com uma dimensão que permita o combate efetivo à pirataria, com uma presença naval dissuasora, face à dimensão do espaço marítimo do GdG. Não é por acaso que, em várias ocasiões, é pedido a Portugal o apoio do Zaire em vários incidentes. Contudo, o Zaire está em STP e os incidentes ocorrem próximo de terra ou junto a plataformas petrolíferas e em zonas afastadas da posição do Zaire. Outro problema é que o crime de pirataria não está tipificado no ordenamento jurídico português. Os nossos navios de guerra têm de apoiar qualquer navio que esteja a emitir um aviso de incidente de pirataria em curso. Contudo, se esse navio pirateado não for de bandeira portuguesa ou não tiver cidadãos portugueses a bordo, os piratas não podem ser detidos. Uma possibilidade seria o navio português deter os indivíduos até que chegasse uma autoridade de terra para os receber, no caso de haver um enquadramento jurídico, via, por exemplo, o estabelecimento de acordo bilateral entre Estados. Contudo, essa entrega está sempre sujeita a determinadas condições, como por exemplo a não aplicação de penas de morte ou prisão perpétua para aquela tipologia de crimes. Mas a nossa atuação tem sido importante, pois o Zaire tem sido requisitado para apoiar nesse tipo de incidentes. Contudo, esse apoio acaba por ser menos consequente, porque o navio está sempre longe dos locais dos



		incidentes. A empresa Galp tem um relacionamento com a Marinha num quadro de identificação de ameaças e de eventual apoio pelo <i>Zaire</i>. Por outro lado, existe um número significativo de navios mercantes portugueses no GdG, e nesse caso a responsabilidade de os proteger já é do Estado português. O facto de termos um navio em permanência permite a tomada de determinadas medidas protetivas aos navios, mesmo que seja somente a presença dissuasora do meio naval. Mas a nossa intervenção carece sempre de enquadramento jurídico. Uma opção seria tipificar o ato de pirataria no nosso ordenamento jurídico nacional e criar uma figura de exceção com a apresentação dos criminosos a um Juiz nacional, num prazo exequível. Outra opção é estabelecer acordos de entrega de piratas com estados costeiros da região, como STP, por exemplo. No âmbito da SM cooperativa as nossas iniciativas têm possibilitado interações com forças marítimas locais, como a realização de treino e seminários com os <i>stakeholders</i> locais, no âmbito da segurança marítima, o que constitui um esforço na sua capacitação pela transmissão de táticas, técnicas e procedimentos, como o <i>boarding</i>, por exemplo. Tenta-se sempre articular essas iniciativas com o acompanhamento de visitas de alto nível e com outras iniciativas em terra nas quais Portugal tem intervenção, como o SWAIMS, por exemplo. Relativamente à IMA, considero que o empenhamento das fragatas não constitui uma mais-valia. No campo financeiro são muito mais onerosas que o projeto <i>Zaire</i>, ou mesmo um NPO ou um navio hidro-oceanográfico. A nossa contribuição no GdG deve ser encarada numa perspetiva de longo prazo. No quadro do nosso relacionamento com STP, poderia ser equacionada a criação de uma base avançada da Marinha Portuguesa nesse país, mediante um acordo bilateral, que serviria como ponto de apoio naval para a nossa atuação na região, assente num conceito híbrido com duas vertentes: constituir uma base para a afirmação da presença naval nacional naquele espaço marítimo e a constituição de uma valência oficial para trabalhos até segundo escalão, permitindo a capacitação da Guarda Costeira nesse âmbito. Seria preferencialmente empenhado um NPO, perspectivando-se 300 dias de disponibilidade anual na região, num esquema de guarnições rotativas de quatro a seis meses, por exemplo, que integrariam também militares santomenses. Um NPO apresenta mais fiabilidade que o <i>Zaire</i>, pois é um navio com mais valências, permitindo, por exemplo, a presença constante de uma equipa de <i>boarding</i>, com uma operação menos onerosa do que, por exemplo, uma fragata. É importante referir que as condições de operação em STP não são indicadas para navios de dimensão superior ou semelhante às fragatas, pois não existe cais acostável em STP e os navios têm de ficar fundeados, relativamente afastados de terra e expostos a condições meteo-oceográficas adversas.
11.3	No âmbito das iniciativas no GdG, o EMGFA tem realizado uma coordenação estratégica com França, Espanha, US AFRICOM e a União Europeia, aproveitado sinergias tais como oportunidades de cooperação bilateral entre os <i>Maritime Patrol Aircrafts</i>	A nossa participação nestas Iniciativas é importante por diversas razões. Em primeiro para marcar a nossa presença nessa Iniciativas, dadas as nossas limitações de escala para impormos uma Iniciativa nossa deste tipo na região. Constituem sempre uma oportunidade para alargarmos a nossa atuação e ocuparmos o nosso espaço, na medida em que outros atores também procuram ocupar o seu, como a França e Espanha, por exemplo. Por outro lado, é uma oportunidade para nos mantermos atualizados a respeito das ações de outros atores ocidentais naquele teatro. O facto de não termos uma escala que possa ser considerada como ameaça por outros atores na região, como os franceses ou os EUA, por exemplo, dá-nos a possibilidade de sermos bem recebidos nessas Iniciativas. Considero que as PMC foram uma Iniciativa inteligente da UE, face à presença naval preexistente de meios navais de estados-membros da UE na região. A nossa participação nas PMC foi definida superiormente ao nível político, realizando-se nesse quadro, sendo para nós um fator de



espanhóis e portugueses com as respetivas fragatas, durante os respetivos empenhamentos; a participação de elementos nacionais (equipas de fuzileiros) na operação <i>Corymbe</i> (França); o embarque de observadores em navios espanhóis e a participação nas PMC, assim como os exercícios no âmbito do US AFRICOM. Em que medida considera esta cooperação profícua para as Iniciativas Portuguesas?	planeamento. Contudo, não temos acesso a indicadores de performance, metas ou objetivo, que possibilitem uma avaliação concreta do impacto das PMC ao nível operacional. Possíveis indicadores a utilizar seriam: número de memoranduns de entendimento conseguidos com Estados da região, com base nas PMC, contactos com entidades responsáveis pela segurança marítima da região; número de treinos realizados; ações de capacitação em campos concretos de atuação. Uma avaliação deste tipo carece de indicadores mensuráveis, que habilitem a avaliação da eficácia. No entanto, isso dependeria da vontade dos Estados participantes, estando subjacente a realização de ações não diretamente coincidentes com os seus interesses particulares na região. Na verdade, as PMC no GdG, resultam do facto da UE constatar uma cada vez maior presença meios navais de Estados-membros, o que constitui uma oportunidade da UE poder capitalizar essa presença.
---	---



Apêndice B – Análise de conteúdo

Quadro 4 – Análise de conteúdo categorial de fatores influenciadores das Iniciativas Portuguesas no GdG, face à ameaça da pirataria e roubo armado

Fatores externos com impacto para as Iniciativas Portuguesas no GdG			
Variável	Indicador	Iniciativa influenciada (efeito)	Localização
Espaço geopolítico do GdG	Extensão do espaço marítimo	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial)	Capítulos 1 e 4
	Complexidade do espaço marítimo quanto às fronteiras	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial pelo condicionamento de atuação)	Capítulo 4
	Complexidade e dinamismo quanto à natureza de ameaças à SM presentes no GdG	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade de atuação das IP, face à variedade das ameaças)	Capítulo 4
	Carência de meios navais dos Estados do GdG, adequados a operar em alto mar, nomeadamente em Estados-membros da CPLP	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade para atuar na capacitação e exercer dissuasão, potenciando a relevância das IP)	Capítulo 4
	Organizações responsáveis pela SM, de naturezas distintas	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial)	Capítulo 4
	Número de Estados da CPLP situados no GdG, que representam cerca de 50% da ZEE da região	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade, pela existência de relações bilaterais/multilaterais históricas com Portugal)	Capítulos 1, 4, 5 e 6
	Suscetibilidade e sensibilidade dos Estados do GdG a questões de soberania e à atuação de meios navais estrangeiros nas suas águas	IMA (oportunidade, face à necessidade de explorar a confiança mútua; pode constituir efeito prejudicial se a confiança mútua não for privilegiada) <i>Zaire</i> (oportunidade, face à necessidade de explorar a confiança mútua)	Capítulo 4
	Baixa recetividade de medidas propostas por atores externos	IMA + <i>Zaire</i> (necessidade de avaliar constantemente a recetividade das medidas a decorrer e a propor no futuro)	Capítulo 4
Pirataria e roubo armado	Dispersão geográfica	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial pela necessidade de cobertura de uma vasta área; oportunidade do ponto de vista tecnológico para emprego de meios aéreos não tripulados, por exemplo)	Capítulo 4
	Atuação em alto mar	IMA (oportunidade) <i>Zaire</i> (efeito prejudicial)	Capítulo 4
	<i>Modus operandi</i> com raptos e pedidos de resgate	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial, pelo aumento da complexidade do combate à ameaça)	Capítulo 4
	Aumento da capacidade do armamento utilizado	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial, pelo aumento do grau de ameaça)	Capítulo 4



	Adaptabilidade dos perpetradores, em relação à atividade criminosa praticada e ao <i>modus operandi</i>	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial, pelo aumento da complexidade do combate à ameaça)	Capítulo 4
	Adaptabilidade dos perpetradores, face à presença e nível de capacitação das autoridades no mar	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade pela necessidade de atuar na cooperação com Estados com forças marítimas menos capacitadas no GdG, como é o caso de STP, Guiné-Bissau e Angola)	Capítulo 4
	Padrão de atuação face a condições meteo-oceanográficas	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade de previsão)	Capítulo 4
	Padrão de atuação face ao comportamento do preço do petróleo	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade de previsão)	Capítulo 4
Cooperação regional no GdG	Falta de partilha e centralização da informação	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial: diminui a capacidade de atuação)	Capítulo 4
	Existência da AdY	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade)	Capítulo 4
	Estado de desenvolvimento operacional da AdY	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial: dificulta a articulação com a AdY e uma cobertura total para um combate eficaz à ameaça)	Capítulo 4
	Inadequação e não harmonização das legislações regionais ao combate à pirataria, com a não incorporação do CNUDM nas legislações nacionais	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial: dificulta o sancionamento dos perpetradores)	Capítulo 4
	Interesse e consciencialização crescentes dos Estados da região, pelo domínio marítimo	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade de maior cooperação e aceitação das IP)	Capítulo 4
	O aparecimento de outras iniciativas regionais	IMA + <i>Zaire</i> (afigura-se prejudicial quanto à complexidade, mas pode ser uma oportunidade)	Capítulo 4
Iniciativas internacionais para a SM do GdG	Estratégia de Segurança Marítima da UE	IMA (oportunidade)	Capítulo 5
	Articulação com as PMC	IMA (oportunidade)	Capítulo 5
	Articulação com o G7++FoGG	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade)	Capítulo 5
	Participação em Exercícios navais multilaterais no GdG	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade)	Capítulo 5
	Presença de meios navais externos ao GdG, UE e CPLP: EUA, Rússia e China.	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial pelo aumento da complexidade da cooperação; benéfico pelo aumento da dissuasão na região)	Capítulo 5
	Multiplicidade de atores e de acordos bilaterais estabelecidos	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial pelo aumento da complexidade da cooperação)	Capítulo 5



	com Estados do GdG, mas desarticulados entre si		
Formulação estratégica nacional no âmbito da SM do GdG	Valorização da SM cooperativa	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade)	Capítulo 6
	Valorização estratégica da CPLP e dos interesses portugueses na costa Ocidental de África e no Atlântico Sul	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade)	Capítulo 6
	Identificação da pirataria como uma ameaça à segurança nacional	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade)	Capítulo 6
	Importância do instrumento militar no fortalecimento das relações bilaterais e multilaterais de Portugal, no apoio à política externa, visando-se a credibilidade operacional das FFAA portuguesas	IMA + <i>Zaire</i> (oportunidade)	Capítulo 6
	A inexistência de uma estratégia de Segurança Marítima	IMA + <i>Zaire</i> (efeito prejudicial, pela indefinição de prioridades de SM)	Capítulo 6
Fatores intrínsecos às IP no GdG			
Potencialidades	Reconhecimento de Portugal como um ator relevante em África	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 5
	Aptidão das FFAA portuguesas para conduzirem missões internacionais no quadro da ONU, NATO e UE, bem como no âmbito de acordos bilaterais e multilaterais	IMA	Capítulo 6
	Articulação com o US AFRICOM	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Articulação com Espanha	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Articulação com França	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Presença nas PMC	IMA	Capítulo 6
	Presença Naval em portos do GdG	IMA	Capítulo 6
	Objetivos de âmbito multilateral da IMA (exercícios internacionais e PMC)	IMA	Capítulo 6
	Confiança mútua existente entre Portugal e STP, resultante de um relacionamento político-militar favorável entre os dois países	<i>Zaire</i>	Capítulo 6



	Interesse internacional suscitado pela presença do <i>Zaire</i> em STP	<i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Dissuasão da ameaça	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
Fragilidades	Lacunas e obsolescência nas capacidades da componente naval do Sistema de Forças	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Dificuldade de recrutamento e de retenção de pessoal	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Défice de financiamento para a sustentação das capacidades, na integralidade do seu ciclo de vida	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Ausência de articulação operacional das IP com a AdY	IMA + <i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Objetivos de âmbito bilateral da IMA (presença naval, apoio à atividade diplomática) não orientados para o combate direto à ameaça	IMA	Capítulo 6
	Limitação de operação à ZEE de STP	<i>Zaire</i>	Capítulo 6
	Limitações operacionais do <i>Zaire</i> no combate à ameaça em alto mar	<i>Zaire</i>	Capítulo 6



Apêndice C – Resumo anual da pirataria e roubo armado no Golfo da Guiné (2015-2021)

Em 2016, o número de incidentes reportados aumentou 77 % no GdG, em relação ao ano anterior⁷¹, apesar de se ter registado uma diminuição do número de incidentes reportados à escala global. Releva-se um aumento de 230% dos incidentes ocorridos em águas internacionais⁷² (comparação dos dados das Figura 14 e Figura 15). Em 2015 a percentagem de ataques em águas internacionais foi 28,57% e em 2016 essa percentagem passou a ser 53,23%. Num dos casos o navio foi reportado como sequestrado (IMO, 2017, p. 2).

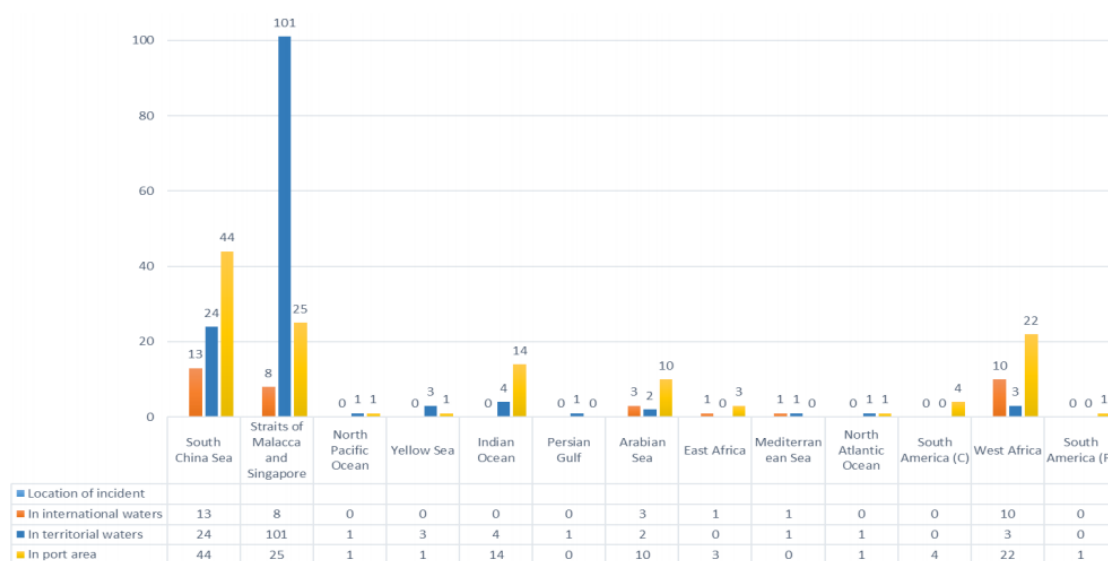


Figura 14 – Estatística dos relatos de incidentes em 2015

Fonte: IMO (2016).

⁷¹ Em 2016 reportaram-se 62 incidentes em comparação com 35 do ano anterior.

⁷² Em 2016 reportaram-se 33 incidentes em águas interiores em comparação com 10 do ano anterior.

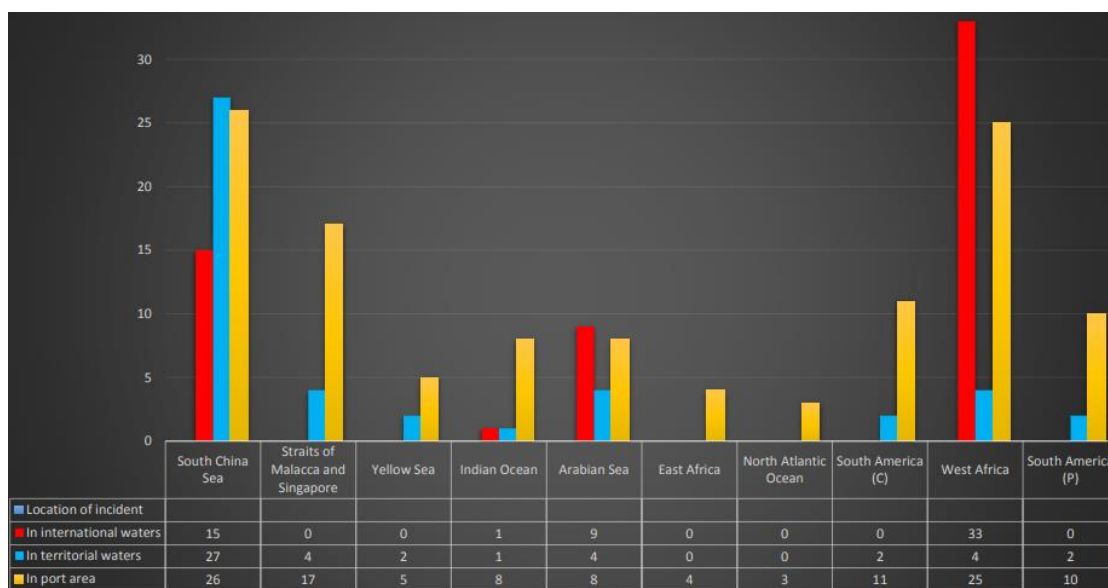


Figura 15 – Estatística dos relatos de incidentes em 2016

Fonte: IMO (2017).

Em 2017 o número de incidentes reportados diminuiu 23% no GdG⁷³ mas a sua percentagem em águas internacionais manteve-se semelhante, relativamente ao ano anterior (52 %) (comparação dos dados das Figura 15 e Figura 16) (IMO, 2018, p. 2).

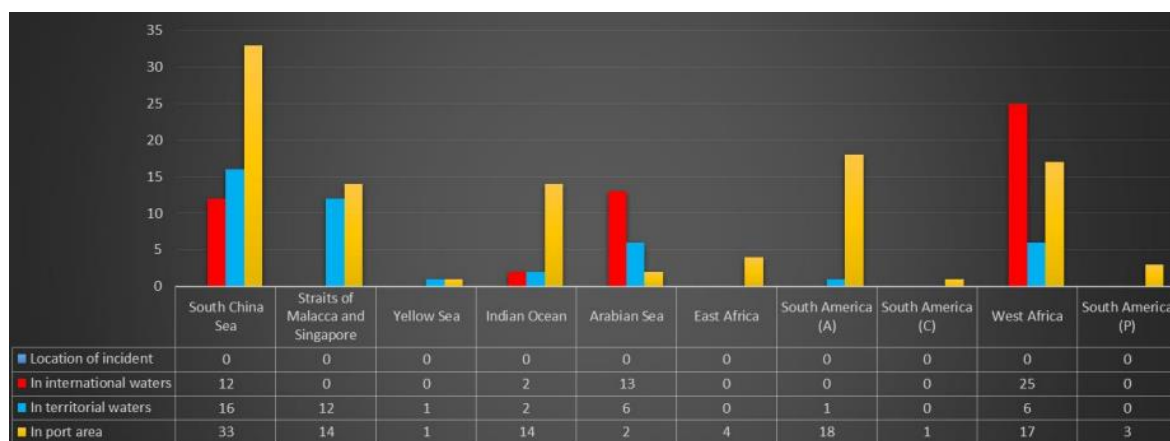


Figura 16 – Estatística dos relatos de incidentes em 2017

Fonte: IMO (2018).

Em 2018 a região mais afetada pela PRA no mar, à escala global, era já o GdG. Nesse ano, o número de incidentes no GdG aumentou 69%⁷⁴ (comparação com os dados das Figura 16 e Figura 17). A sua percentagem em águas internacionais foi 43,20%.

A percentagem de incidentes envolvendo armas de fogo foi de 26%, o que se traduziu numa percentagem superior à média mundial anual de 17%, tendo sido raptados 84 marítimos no GdG (IMO, 2019, p. 2).

⁷³ Em 2017 reportaram-se 48 incidentes em comparação com 62 do ano anterior.

⁷⁴ Em 2018 reportaram-se 81 incidentes em comparação com 48 do ano anterior.

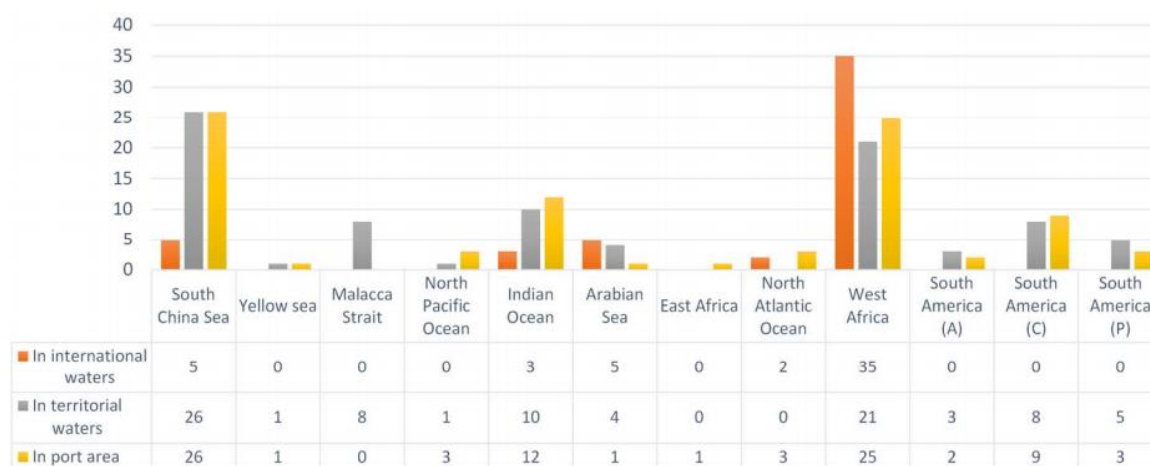


Figura 17 – Estatística dos relatos de incidentes em 2018

Fonte: IMO (2019).

Em 2019, o GdG continuou a ser a região mais afetada pela pirataria e o assalto armado, à escala mundial (Stable Seas, 2020), apesar de uma diminuição do número de incidentes de 8% (14 incidentes)⁷⁵. Contudo, o número de incidentes de raptos e tripulações desaparecidas aumentou de 11 para 20, em 2018 e 2019, respetivamente, tendo-se atingido um número recorde de 151 marítimos raptados ou dados como desaparecidos (IMO, 2020). A Figura 18 mostra uma percentagem de 34% de incidentes em águas internacionais. Em 2019, 58% dos incidentes ocorreram em navios fundeados, 30% em navios a navegar e 12% em navios atracados (IMB, 2020).

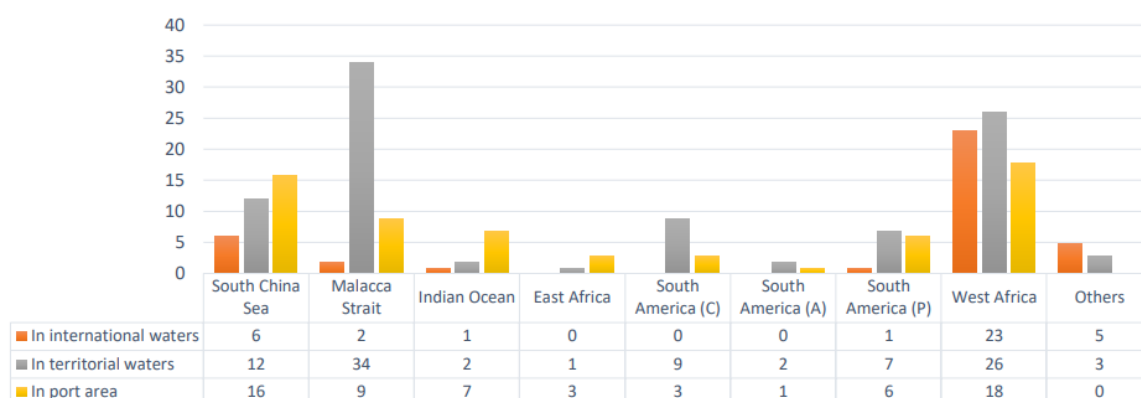


Figura 18 – Estatística dos relatos de incidentes em 2019

Fonte: IMO (2020).

Em 2020, segundo o IMB (2021), registou-se um aumento do número de incidentes à escala global, em grande parte no GdG. Segundo a IMO (2021), esse número aumentou 34% no GdG. O número de incidentes envolvendo raptos e desaparecimentos aumentou, com um total de 121 tripulantes raptados ou desaparecidos. A Figura 19 mostra que 51% dos

⁷⁵ Em 2019 reportaram-se 67 incidentes em comparação com 81 do ano anterior.



incidentes ocorreram em águas internacionais, comparando com a média global de 30% (IMO, 2021).

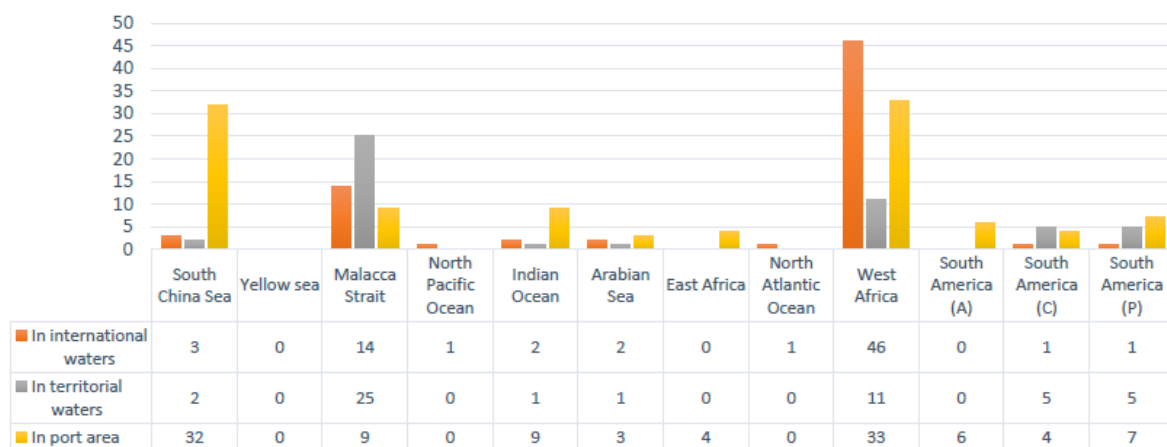


Figura 19 – Estatística dos relatos de incidentes em 2020

Fonte: IMO (2021).

Segundo o IMB, o ano de 2020 foi especialmente preocupante devido ao elevado número de tripulantes raptados no GdG, em comparação com os do ano anterior, traduzindo-se num aumento de 9,3%. Estes verificaram-se geralmente a uma distância superior a 60 mn de costa, sendo que um ocorreu a 200 mn (IMB, 2021). Registaram-se raptos em 25% dos navios atacados no GdG e em 80% dos incidentes foram utilizadas armas de fogo (IMB, 2021).

Em 2021 segundo a IMO (2022), o número de incidentes no GdG diminuiu em 58%, para níveis de 2015. O número de incidentes envolvendo raptos e tripulações desaparecidas também diminuiu, embora cerca de 88% deste tipo de incidentes à escala global tenham ocorrido no GdG (IMO, 2022, p. 3). Contudo, 68% dos incidentes foram registados em águas internacionais (Figura 20).

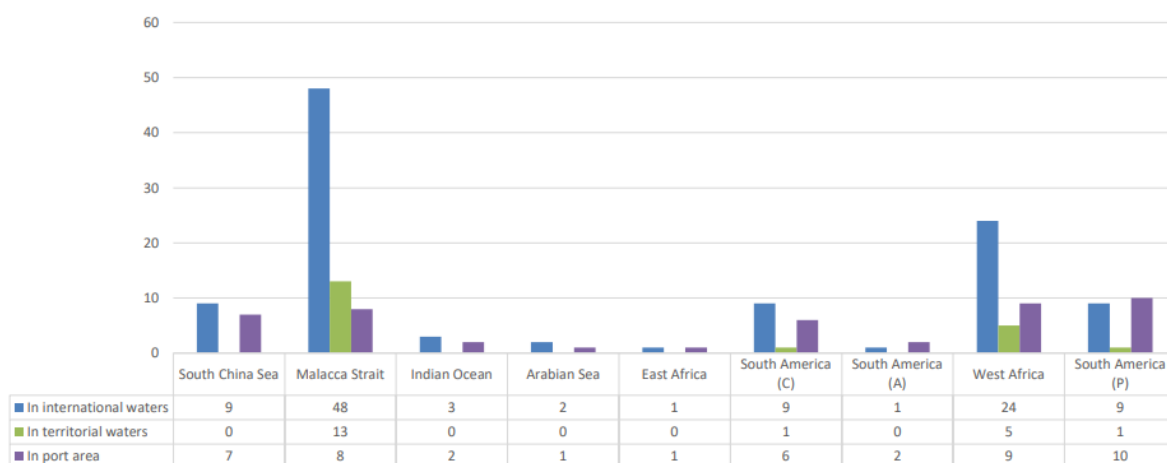


Figura 20 – Estatística dos relatos de incidentes em 2021

Fonte: IMO (2022).



Segundo o IMB (2020a, 2021, 2022), no período 2019-2021, registou-se uma utilização elevada de armas de fogo (ver Quadro 5), bem como 70 reféns e 308 raptos, sendo os cinco países mais afetados: Nigéria; Benim; Camarões; Guiné e STP (ver Quadro 66).

Quadro 5 – Armamento utilizado nos ataques no GdG (2019-2021)

	Armas de fogo	Armas brancas	Outro	Não registado
Angola	1	1		8
Benim	15			1
Camarões	5			2
Congo		3		4
Costa do Marfim	1	1		2
Gabão	6			
Gana	4	2		8
Guiné	6			1
Guiné Equatorial	7			
Libéria		3		2
Nigéria	52	1	1	22
República Democrática do Congo		1		1
STP	8			
Serra Leoa		1		
Togo	6			
Total	111	13	1	51

Fonte: Adaptado a partir de IMB (2020a, 2021, 2022).

Quadro 6 – Tipo de violência contra tripulações no GdG (2019-2021)

	Assalto	Reféns	Lesões	Raptos	Ameaça	Assassinio	Total
Angola		1					1
Benim		1		84			85
Camarões			1	31			32
Congo					1		1
Costa do Marfim		18					18
Gabão			2	21			23
Gana			1	11			12
Guiné	5	25	1				31
Guiné Equatorial			3	12			15
Nigéria		18	2	110			130
STP			1	29		1	31
Serra Leoa			1				1
Togo		7		10			17
Total	5	70	12	308	1	1	

Fonte: Adaptado a partir de IMB (2020a, 2021, 2022).



Apêndice D – Marinhas e Guardas Costeiras nos Estados do Golfo da Guiné

Considerando que este estudo se foca na utilização de meios navais⁷⁶ para o reforço da presença do Estado no mar como contributo essencial para a SM, caracterizar-se-ão, neste Apêndice, as forças marítimas - Marinhas ou GC - do GdG. Para esse efeito recorreu-se ao *Military Balance 2021* (IISS, 2021) e a diversos artigos de especialistas sobre esta temática.

Neste Apêndice, não serão consideradas as diferenças estruturais inerentes ao facto de uma força marítima ser considerada Marinha ou GC. Concordando com Vogel (2009, p. 6), o que se considera relevante é a identificação adequada das ameaças e a “obtenção os recursos correspondentes para lhes poder fazer face”, isto é: que meios existem e como são utilizados perante a ameaça.

A incapacidade de maioria das forças marítimas do GdG deve-se a uma mentalidade enraizada, caracterizada pela falta de visão marítima em que a generalidade dos habitantes tem mais afinidade com o meio terrestre, onde vivem com problemas específicos e sérios de sobrevivência, do que com o mar (Barros, 2018). Este autor advoga também a existência de uma falta de vontade política nos Estados para a resolução dos problemas marítimos. A dispersão de esforços, associada a um grande número de instituições responsáveis pelas tarefas de SM, a entrega de responsabilidades a órgãos hierarquicamente mal posicionados, assim como a atribuição de orçamentos modestos, diminuem a eficácia de atuação desses Estados na dimensão marítima (p. 259).

Essa falta de visão dos decisores políticos e militares dos países costeiros africanos, manifesta-se por uma maior prioridade que atribuem às fronteiras terrestres e às ameaças e conflitos nesse domínio, bem como à conservação do poder, estando o seu instrumento militar estruturado com esse intuito (Africa Centre for Strategic Studies, 2015). O domínio marítimo constitui, assim, segunda prioridade, não entendido como vital para a integridade territorial ou para a sobrevivência dos regimes, levando a que a SM fosse negligenciada na formulação das políticas de segurança nacionais em África (2015).

Como consequência dessa falta de atribuição de prioridade aos assuntos marítimos, as forças marítimas em África foram, durante anos, negligenciadas ou secundarizadas, relativamente às forças terrestres (Lionel, 2018). Por isso, poucos Estados possuem forças marítimas capazes de exercer o controlo das suas águas territoriais e, consequentemente, garantir a SM (Barros, 2018; Malaquias, 2021).

⁷⁶ Incluem-se aqui os meios operados pelas GC.



Através do Quadro 7, pode identificar-se a tipologia, quantidade e outros dados relativos às unidades navais existentes nas forças marítimas no GdG. Conforme refere Almeida (2020, p. 73), e inferindo-se pela análise deste Quadro, a maioria destas Marinhas ou GC possuem navios de pequena dimensão, insuficientes para as presentes necessidades de SM e pouco adequados para uma sustentação e execução de operações em alto-mar.

Na sua generalidade, estes navios têm uma proveniência variada, resultando de doações e aquisições no estrangeiro, frequentemente em segunda mão, o que resulta numa difícil manutenção e operação, dependente da aquisição de sobressalentes difíceis de obter (Vogel, 2009, p. 3). Nos países com menores recursos, acresce a inexistência de estaleiros próprios de construção ou reparação naval adequados, bem como a carência de quadros técnicos qualificados, quer para a operação, quer para a manutenção dos equipamentos (Lionel, 2018; Vogel, 2009). Isto explica o elevado número de meios com operacionalidade duvidosa, que pode ser verificado no Quadro 7. Todos estes fatores resultam em frotas “com uma interoperabilidade mínima”, recorrendo a equipamento “cuja operação é economicamente inviável para as missões a que se destinam” (Vogel, 2009, p. 4).

Na dimensão operacional, e segundo Lionel (2018), existe uma falta de clareza na designação das unidades navais, relativamente a tarefas e missões. Por exemplo: um Navio de Patrulha Oceânico (NPO) é frequentemente designado como fragata, podendo estas ter uma configuração de armamento semelhante a um NPO; as corvetas, navios com capacidade de dissuasão contra navios maiores, são normalmente utilizadas para perseguições a criminosos no mar.

No âmbito do treino, e independentemente de as forças marítimas do GdG serem Marinhas ou GC, muitas carecem do reforço de competências adequadas para o desempenho de missões de fiscalização e detenção de navios suspeitos, essenciais à manutenção da SM na região, como, por exemplo, as técnicas de investigação criminal (Vogel, 2009, p. 4).

A partir da informação vertida no Quadro 7, podemos verificar que a força marítima mais capacitada do GdG é a Marinha nigeriana. A Nigéria enfrenta ameaças internas à sua segurança, como o grupo terrorista *Boko Aram*⁷⁷ e os militantes do *Delta do Níger* (IISS, 2021, pp. 438, 481). Face a estas ameaças, o seu orçamento de Defesa aumentou em 2020 para 0,59% do seu Produto Interno Bruto (PIB), o maior desde 2008. No entanto, é muito modesto, comparativamente à média mundial de 2.1 % do PIB, sendo que o Exército beneficiou da maior parte desse orçamento (2021, p. 442). Contudo, a Marinha nigeriana,

⁷⁷ O *Boko Aram* também afeta outros Estados na região como os Camarões, por exemplo (IISS, 2021, p. 453).



logo seguida pela Marinha da Guiné Equatorial, é a que mais percentagem de efetivos possui relativamente aos restantes ramos da suas Forças Armadas (mais de 17%) (IISS, 2021).

Segundo Lionel (2018) e através da análise do *Military Balance 2021*, entre as forças marítimas do GdG, apenas as Marinhas da Nigéria e da Guiné Equatorial conseguem projetar os seus meios para águas internacionais, estando, contudo, limitadas na condução de operações com carácter oceânico. Isto é, conseguem navegar longas distâncias, mas não de forma sustentada, por falta de meios e infraestruturas adequadas a esse fim, como navios de apoio logístico e de reabastecimento no mar, por exemplo.

As Marinhas de Angola, Camarões e Gana limitam-se à realização de operações litorais, junto a costa. As suas principais tarefas incluem: patrulha marítima, combate à criminalidade no mar, tarefas de GC e assédio de forças inimigas (Lionel, 2018). Como se pode verificar no Quadro 7, estas Marinhas possuem essencialmente pequenos navios sem capacidade oceânica.

As restantes forças marítimas do GdG não possuem meios para uma dissuasão credível contra navios de guerra e não dispõem de capacidade de combate no mar, destinando-se à salvaguarda da segurança nos portos e respetivos acessos, constituindo apenas forças de manutenção da ordem, sem capacidade de operar além do mar territorial (2018).

P. Ribeiro (*op.cit.*) reforça essa ideia com um exemplo a respeito de uma proposta do Gana e da Nigéria, em julho de 2021, para a criação de um corredor de segurança marítima, que ainda não teria avançado devido à falta de meios navais dos Estados da região, mas também de meios humanos e conhecimento técnico, para a sua implementação. Esse fator leva também a que os criminosos escolham criteriosamente as zonas com menor presença de meios navais e, conseqüentemente, com menor presença do Estado no mar, criando padrões de atuação dinâmicos (Bell et al., 2021, p. 17).

Contudo, face a uma tomada de consciência pelos assuntos marítimos nos últimos anos, e após a assinatura do CCY, a partir da qual muitos Estados começaram a definir as suas estratégias de segurança marítima para enfrentar estas ameaças transnacionais, tem-se verificado, nalguns Estados da região⁷⁸, um esforço no incremento dos seus meios navais e

⁷⁸ A título de exemplo, a Marinha nigeriana adquiriu recentemente novas embarcações e um helicóptero para, entre outras necessidades, fazer face à situação no *Delta do Níger* (IISS, 2021, p. 482; Mazumdar, 2021). Assinou um contrato com estaleiros turcos para a aquisição de dois NPO, em 2021 (Yaylali, 2021) e outro, com estaleiros franceses, para a aquisição de um segundo navio hidrográfico, além do já adquirido em 2021 (Kohad, 2021). A Nigéria encomendou ainda a construção de um navio de desembarque *roll-on-roll-off* a um estaleiro dos Emiratos Árabes Unidos, com data prevista de entrega em 2022 (Binnie, 2019).



infraestruturas (IISS, 2021). Apesar deste reforço, alguns Estados permanecem com investimentos reduzidos na Defesa e, consequentemente, nas suas forças marítimas. Angola, uma potência regional, tem vindo a diminuir o seu orçamento de Defesa desde 2014 e, apesar de uma atenção crescente dada à SM e aos recursos marinhos (IISS, 2021, p. 448), possui uma Marinha de carácter costeiro, sem capacidade de projeção oceânica e, consequentemente, sem capacidade operacional para garantir a sua segurança marítima.

Entre os Estados da CPLP, a Guarda Costeira de STP é a única força marítima do GdG que não figura no *Military Balance* 2021, nem em qualquer relatório analisado. Contudo, através de uma entrevista a J. Codinha⁷⁹, conseguiu-se apurar que a GC santomense dispõe somente de duas lanchas rápidas *Rodman*, com operacionalidade duvidosa, bem como do navio patrulha *Zaire* da Marinha portuguesa, em permanência em STP (entrevista por email, 07 de junho de 2021). O *Zaire* constitui, assim, o único meio naval com capacidade de navegação oceânica à disposição daquele Estado.

A Marinha do Gana vai receber quatro novas embarcações *Flex Fighter*, de um estaleiro de Singapura, destinadas a reforçar um plano de segurança às plataformas de petróleo *offshore* (Binnie, 2022). No âmbito do treino, o Gana inaugurou um novo complexo de treino naval, em outubro de 2020 (Binnie, 2020).

Em 2019, o Senegal encomendou três NPO de 62 metros à companhia francesa *Kership*, a serem entregues em 2023 (Huberdeau, 2019), assim como duas novas lanchas de 34 metros adquiridas em 2019 (Cherisey, 2019).

⁷⁹ Ex-responsável pela missão de CDD junto da Guarda Costeira de STP.



Quadro 7 – Comparação dos meios navais das Marinhas e Guardas Costeiras do Golfo da Guiné em 2021

País	Tipo	Efetivos em pessoal / % em relação à totalidade das forças armadas (estimativa)	Fragatas (FF) ou Corvetas (FS) e outros	Navios Patrulhas ou <i>Patrol Craft</i> (PC)	Lanchas ou <i>Patrol Boat</i> (PB) e outros	Aviões e helicópteros de patrulha marítima	Países de proveniência de alguns meios estrangeiros
Cabo Verde	GC	100 / 8,33%	-	2 PC	2 PB 1 PBF	1 avião de transporte <i>Dornier 228</i> 1 esquadrão de patrulha marítima da Força Aérea com 3 <i>An-26 Curl*</i>	
Senegal	Marinha e GC	950 / 6,99 %	-	1 PCO 1 PCC	3 PBF 2 PB 2 LCT 1 auxiliar	1 esquadrão de patrulha marítima da Força Aérea com aviões <i>C-212 Aviocar</i> e <i>CN235</i> e helicóptero <i>Bell 205</i> ; 1 unidade de reconhecimento e vigilância com avião <i>BN-2T Islander</i> (patrulha anti-contrabando)	
Gambia	Marinha	300 / 7,32%	-	-	4 PBF 4 PB*	-	
Guiné-Bissau	Marinha	350 / 7,87%	-	-	4 PB*	-	
Guiné	Marinha	400 / 4,12%	-	-	4 PB*	-	-
Serra Leoa	Marinha	200 / 2,35%	-	-	2 PB*	-	
Libéria	GC	60 / 2,99%	-	-	Embarcações de deslocamento inferior a 10 toneladas.	-	-
Costa do Marfim	Marinha	1000 / 3,70%	-	-	4 PB 1 LCM	-	-
Gana	Marinha	2000 / 12,90%	-	2 PCO 10 PCC	1 PBF 1 PB	-	   
Togo	Marinha	200 / 2,34%	-	-	1 PBF 2 PB	-	
Benim	Marinha	500 / 6,90%	-	-	6 PB	-	
Nigéria	Marinha e GC	25000 / 17,48%	1 FF (inoperacional) 1 FS (inoperacional) 4 PSOH	1 PCFG* 2 PCF 4 PCO 2 PCC*	25 PBF 79 PB 2 MCC* 4 LCVP 1 AX	2 MRH 3 helicópteros de transporte <i>AW109E Power*</i>	    



Contributos de Portugal para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné

Camarões	Marinha	1500 / 5,91%	-	3 PCC	11 PB 2 PBR 2 LCU 2 LCM	-	 
Guiné Equatorial	Marinha	250 / 17,24%	1 FF 1 FSG 1 AKRH	2 PCC	2 PBF 5 PB	-	-
São Tomé e Príncipe	GC	-	-	-	-	-	-
Gabão	Marinha	500 / 10,64%	-	-	9 PB 1 LCM	-	 
Congo	Marinha	800 / 8,00%	-	4 PCC	4 PBR	-	-
República Democrática do Congo	Marinha	6700 (incluindo fuzileiros) / 4,99%	-	-	1 PB	-	
Angola	Marinha e GC	1000 / 0,93%	-	2 PCO com plataforma helicóptero (Ministério das Pescas) 5 PCC (Ministério das Pescas)	8 PBF 9 PB (Ministério das Pescas)	1 esquadrão de patrulha marítima da Força Aérea com <i>Cessna 500 Citation</i> e <i>C-212 Aviocar</i>	-
Legenda: AKRH - roll-on/roll-off cargo ship with hangar AX - training craft FF/G/H/M - frigate/with surface-to-surface missile/with hangar/with SAM FS/G/H/M - corvette/with surface-to-surface missile/with hangar/with SAM LC/A/AC/H/M/P/T/U/VP - landing craft/assault/air cushion/heavy/medium/ personnel/tank/utility/vehicles and personnel MCC - mine countermeasure coastal MRH - multi-role helicopter OVP - offshore patrol vessel PB/F/G/I/M/R/T - patrol boat/fast/with surface-to-surface missile/ inshore/with SAM/riverine/with torpedo PC/C/F/G/H/I/M/O/R/T - patrol craft/coastal/fast/with surface-to-surface missile/with hangar/inshore/with close-in weapons system missile or surface-to-air missile/offshore/ riverine/with torpedo PSO/H - peace support operations or offshore patrol ship/with hangar * Equipamento com operacionalidade duvidosa.							

Fonte: Adaptado a partir de IISS (2021).



Apêndice E – Iniciativas estatais relevantes no âmbito da Segurança Marítima do Golfo da Guiné

1. EUA

1.1. *Saharan Express*

Foi um exercício internacional anual e teve a primeira edição em 2011. O seu objetivo era fortalecimento de parcerias marítimas globais através de atividades de formação e de colaboração para a melhoria da SM na costa ocidental africana (Globalsecurity, 2012). Em 2016 foi pela primeira vez interligado com o exercício *Obangame Express* (U.S. Embassy in Senegal, 2016).

1.2. *Obangame Express*

É um exercício internacional que se realiza anualmente desde 2010, com o objetivo de promover a SM na região do GdG, através da cooperação entre todas as forças e meios navais dos países participantes e a partilha de informação no domínio marítimo entre os diversos centros de operações marítimas no GdG (US AFRICOM, 2019).

A título de exemplo, em 2018 e 2019, participaram os seguintes países: Alemanha, Bélgica, Holanda, Dinamarca, França, Portugal, Espanha, Turquia, EUA, Canadá, Brasil e os países do GdG, designadamente São Tomé e Príncipe, Benim, Camarões, Costa do Marfim, Marrocos, Nigéria, Gabão, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, República do Congo, Togo, Cabo Verde, Angola, Namíbia, Gâmbia, Libéria, Serra Leoa, Senegal e República Democrática do Congo, assim como a CEDEAO e a CEEAC (U.S. Department of Defense, 2018; Steckler, 2019).

2. França

2.1. *Operação Corymbe*

A França mantém uma missão permanente no GdG desde 1990, designada de operação *Corymbe*. Esta missão tem como objetivo a presença permanente de uma força naval que visa contribuir para a proteção de interesses, a SM e a prestação de apoio às iniciativas regionais que contribuam para a SM na região, sendo coincidentes com os objetivos das IP. Em abril de 2020 a missão foi suspensa devido à situação de pandemia (French Navy, 2020). Portugal associou-se a esta iniciativa através do embarque de fuzileiros portugueses em navios da Marinha Francesa (Ribeiro, 2019). Esta missão contribui também para a capacitação dos Estados do GdG através de acordos bilaterais e a realização de exercícios



combinados com meios navais da região e de países aliados presentes no GdG, como Portugal e Espanha.

2.2. *Grand African Nemo*

É um exercício naval que se realiza desde 2018 e visa contribuir para a SM no GdG através do treino de vários cenários nesse âmbito. Portugal e Espanha têm participado ativamente (Mackenzie, 2018). O NRP *Zaire* participou neste exercício em 2019, onde participaram 19 países do GdG e oito países europeus. Foram abordados diversos cenários no âmbito da SM como “a luta contra a pesca ilegal, a poluição no mar, a pirataria, o terrorismo marítimo e a assistência a navios”. Nesse ano o NRP *Zaire* e a GC santomense realizaram exercícios com o navio *Atalaya* da Marinha Espanhola (Marinha, 2019).

2.3. *African Nemo*

São exercícios mais simples e de menor dimensão que os *Grand Nemo*, sendo organizados várias vezes por ano (Mackenzie, 2018). Em 14 de janeiro de 2019, o NRP *Zaire* participou no exercício *African Nemo 19.1*, juntamente com o navio patrulha *Commandant Blaison*, da Marinha francesa (Associação dos Portos de Língua Portuguesa (APLOP), 2019).

3. Espanha

À semelhança de Portugal, o Ministério da Defesa Espanhol e a sua Marinha têm realizado ações de cooperação no GdG. Desde 2015 é projetada, por períodos de dois a seis meses, uma unidade naval com o objetivo de desenvolver as capacidades dos EdGdG para o controlo das suas águas territoriais, com a realização de exercícios combinados. Visa-se, desta forma, desenvolver operações de SM e de segurança cooperativa com vários países da África Ocidental. Estes navios visitam habitualmente portos da Mauritânia, Gabão, Gana, Senegal, Cabo Verde e participam nos exercícios internacionais no GdG (Ministerio de Defensa de España, 2021).



Apenso A – Navios empenhados na *Iniciativa Mar Aberto* (2015-2021)

CENTRO DE GESTÃO E ANÁLISE DE DADOS OPERACIONAIS

INICIATIVA MAR ABERTO

➤ 2015

NRP Bartolomeu Dias: (02MAR-12MAI15)

Duração de missão: 72 Dias

Portos Praticados: Tema(Gana)

Fundeadoiro Ana Chaves(STP)

Luanda(Angola)

Lobito (Angola)

Cidade da Praia (Cabo Verde)

Mindelo (Cabo Verde)

Exercícios realizados: Saharan Express 2015

Obangame Express 2015

NRP Figueira da Foz: Ano 2015 (05MAI15-01JUL15)

Duração de missão: 58 Dias

Portos Praticados: Fundeadouro Ana Chaves (STP)

Malabo (Guiné Equatorial)

Luanda (Angola)

Bissau (Guiné-Bissau)

Cidade da Praia (Cabo Verde)



➤ 2016

NRP Vasco da Gama: (29FEV16-28ABR16) (27NOV16-30JAN17)

Duração de missão: 126 Dias

Portos Praticados: Cidade da Praia (Cabo Verde)

Lobito (Angola)

Luanda(Angola)

Ponta Negra (Congo)

Fundeadouro Ana Chaves (STP)

Tema (Gana)

NRP Almirante Gago Coutinho: (01OUT16-23DEZ16)

Duração de missão: 84 Dias

Portos Praticados: Cidade da Praia (Cabo Verde)

Mindelo (Cabo Verde)

Fundeadouro Ana Chaves (STP)

Tema (Gana)

➤ 2017

NRP Álvares Cabral: (13MAR-13MAI17)

Duração de missão: 61 Dias

Portos Praticados: Dakar (Senegal)

Cidade da Praia (Cabo Verde)

Mindelo (Cabo Verde)

São Tomé (STP)

Casablanca (Marrocos)



NRP Bérrio: (23MAR-09MAI17)

Duração de missão: 48 Dias

Portos Praticados: Cidade da Praia (Cabo Verde)

Mindelo (Cabo Verde)

São Tomé (STP)

NRP D. Carlos: (01OUT17-02DEZ17)

Duração de missão: 63 Dias

Portos Praticados: Mindelo (Cabo Verde)

Santo Antão (Cabo Verde)

Sal (Cabo Verde)

Santiago (Cabo Verde)

Boa Vista (Cabo Verde)

Bissau (Guiné)

Casablanca (Marrocos)

Nouakchott (Mauritânia)

Dakar (Senegal)

➤ 2018

NRP Bérrio: (03JAN18-02ABRIL18)

Duração de missão: 89 Dias

Portos Praticados: Dakar (Senegal)

Fundeadoiro Praia (Cabo Verde)

Mindelo (Cabo Verde)

Las Palmas (Espanha)

Tema (Gana)



NRP Álvares Cabral: (07FEV-07ABR18)

Duração de missão: 60 Dias

Portos Praticados: Nouakchott (Mauritânia)

São Tomé (STP)

Abidjan (Costa do Marfim)

Praia (Cabo Verde)

Dakar (Senegal)

Casablanca (Marrocos)

Exercícios realizados: Obangame Express 2018

NRP Viana do Castelo: (20AGO-29OUT18)

Duração de missão: 71 Dias

Portos Praticados: Mindelo (Cabo Verde)

Praia (Cabo Verde)

Abidjan (Costa do Marfim)

São Tomé (STP)

(Camarões)

Lobito (Angola)

Luanda (Angola)

➤ 2019

NRP Álvares Cabral: (22JAN-06ABR19)

Duração de missão: 74 Dias

Portos Praticados: Nouakchott (Mauritânia)

São Tomé (STP)

Abidjan (Costa do Marfim)

Praia (Cabo Verde)

Duala (Camarões)



Lobito (Angola)

Luanda (Angola)

Exercícios realizados: Obangame Express 2019

NRP Sines: (07OUT-15DEZ19)

Duração de missão: 70 Dias

Portos Praticados: Mindelo (Cabo Verde)

Praia (Cabo Verde)

Lagos (Nigéria)

Lomé (Togo)

Baia Ana Chaves (STP)

Luanda (Angola)

Abidjan (Costa do Marfim)

Bissau (Guiné-Bissau)

Dakar (Senegal)

➤ 2020

NRP GAGO COUTINHO: (31DEZ20-13FEV21)

Duração de missão: 45 Dias

Portos Praticados: Cidade da Praia (Cabo Verde)

Mindelo (Cabo Verde)

➤ 2021

NRP SETÚBAL: (01MAR-30MAI)

Duração de missão: 90 Dias

Portos Praticados: Bissau (Guiné-Bissau)

Praia (Cabo Verde)

Abidjan (Costa do Marfim)



Baía Ana Chaves (STP)

Luanda (Angola)

Santo António (STP)

Lagos (Nigéria)

Tema(Gana)

Mindelo (Cabo Verde)

NRP D CARLOS: (18OUT21-15JAN22)

Duração de missão: 89 Dias

Portos Praticados: Mindelo (Cabo Verde)

Praia (Cabo Verde)

Luanda (Angola)

São Tomé (STP)

Dakar (Senegal)

22MAR2022



Apenso B – NRP Zaire no Golfo da Guiné

CENTRO DE GESTÃO E ANÁLISE DE DADOS OPERACIONAIS

NRP ZAIRE NO GOLFO DA GUINÉ

1. ENQUADRAMENTO

(NC) O navio encontra-se de missão em São Tomé e Príncipe (STP), tendo como objetivo reforçar a vigilância e a fiscalização dos seus espaços marítimos e, simultaneamente, contribuir para a capacitação da sua Guarda Costeira (GC), desde janeiro de 2018.

2. MISSÕES E EXERCÍCIOS

23FEV18	EXERCÍCIO “AFRICAN NEMO 18.1”
30 - 31MAI18	EXERCÍCIO “EKUKUGBE 18”
19NOV18	EXERCÍCIO “EQUADOR”
14JAN19	EXERCÍCIO “AFRICAN NEMO 19.1”
15 - 20MAR19	EXERCÍCIO “OBANGAME EXPRESS 2019”
19 - 23MAR21	EXERCÍCIO “OBANGAME EXPRESS 2021”
05 - 06MAI21	Operação COLOMBETA

Estes exercícios foram os que o navio participou ativamente, integrando a lista de participantes. Executou algumas cooperações com navios das marinhas do Golfo da Guiné e outras marinhas, nomeadamente, com navios da Marinha dos EUA, Brasil, Itália e França. Maioritariamente na componente de exercícios de VBSS.

3. ASPETOS RELEVANTES

(NC) O NRP Zaire foi empenhado duas vezes em auxílio de navios sob ataque de pirataria. O primeiro em fevereiro de 2020, com o navio porta-contentores MAERSK TEMA, mas quando chegou ao local os intrusos já tinham abandonado a área. A segunda vez foi em



novembro 2020, com o navio de transporte ZHEN HUA 7, onde colaborou com um navio de guerra italiano na prestação de auxílio ao navio sinistrado.

O navio, durante o ano de 2021, apesar das condicionantes logísticas, em conjunto com os desafios que a pandemia (Covid-19) nos expôs, foi possível o NRP Zaire realizar trinta e seis (36) empenhamentos dos diversos tipos.