

**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2020/2021 – 2ª EDIÇÃO**



TII

**A AÇÃO DOS ATORES NÃO ESTATAIS NO COMBATE AO
FENÓMENO DA PIRATARIA E DO ASSALTO ARMADO NO MAR
CONTEMPORÂNEO, NA REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ**

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

Guilherme Pereira Conceição Rosinha

1TEN M



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A AÇÃO DOS ATORES NÃO ESTATAIS NO COMBATE
AO FENÓMENO DA PIRATARIA E DO ASSALTO
ARMADO NO MAR CONTEMPORÂNEO, NA REGIÃO
DO GOLFO DA GUINÉ

1TEN M Guilherme Pereira Conceição Rosinha

Trabalho de Investigação do CPOS-M 2020/2021 – 2ª Edição

Pedrouços 2021



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS

A AÇÃO DOS ATORES NÃO ESTATAIS NO COMBATE
AO FENÓMENO DA PIRATARIA E DO ASSALTO
ARMADO NO MAR CONTEMPORÂNEO, NA REGIÃO
DO GOLFO DA GUINÉ

1TEN M Guilherme Pereira Conceição Rosinha

Trabalho de Investigação do CPOS-M 2020/2021 – 2ª Edição

Orientador: CTEN M Dinis Filipe Vargas Cabrita

Pedrouços 2021



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, **Guilherme Pereira Conceição Rosinha**, declaro por minha honra que o documento intitulado **A ação dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar contemporâneo, na região do Golfo da Guiné** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida, enquanto auditor do **CPOS-M 2020/2021 – 2ª Edição** 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, **27 de julho de 2021**

1TEN M Conceição Rosinha



Agradecimentos

Ao meu orientador, Capitão-tenente Vargas Cabrita, pelo apoio e total disponibilidade ao longo deste percurso.

À minha família, especialmente à minha esposa Ana Catarina e aos meus sogros, por todo o amor e apoio.

A todos os meus camaradas e amigos, pelo companheirismo e compreensão durante esta etapa.



Índice

1. Introdução	1
2. Enquadramento teórico e conceptual	4
2.1 Revisão da literatura	4
2.2 Base concetual	7
2.3 Modelo de análise	9
3. Metodologia e método de investigação	11
3.1 Metodologia	11
3.2 Percurso metodológico	11
3.3 Instrumentos metodológicos	12
4. Discussão de resultados	13
4.1 Os atores não estatais e a governança no combate à pirataria e assalto armado.....	14
4.2 Os atores não estatais no apoio aos sistemas de segurança	17
4.3 Os atores não estatais como prestadores contratados de serviços de segurança.....	21
5. Conclusões	28
Referências bibliográficas	31
Apêndice A — Modelo de análise.....	Apd A-1

Índice de Apêndices

Apêndice A — Modelo de análise	Apd A-1
--------------------------------------	---------

Índice de Figuras

Figura 1 – Região do Golfo da Guiné.....	4
Figura 2 – Incidentes, tripulantes raptados e navios sequestrados, entre 2010 e 2020, na região do Golfo da Guiné.....	6
Figura 3 – Custo económico estimado relacionado com a pirataria e assalto armado no mar, em 2017, na região da África Ocidental	6
Figura 4 – Normativo para regulação da atividade de segurança marítima privada.	24



Índice de Tabelas

Quadro 1 - Incidentes relacionados com pirataria no GdG de acordo com o centro de informação.	19
Quadro 2 – Rapto de tripulantes no GdG de acordo com o centro de informação.....	19
Quadro 3 - Modelo de investigação.....	Apd A-1



Resumo

O fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar representa um dos desafios mais prementes em termos de segurança marítima, afetando em particular a região do Golfo da Guiné. Numa preocupação crescente com a pirataria e o assalto armado no mar, é na ausência de uma resposta eficaz por parte dos Estados que se verifica uma multiplicação de esforços e iniciativas dos atores não estatais com o intuito de preencher as lacunas existentes e prestar apoio no combate a este fenómeno.

Considerando as repercussões causadas no panorama internacional, com impacto na economia global, identifica-se a necessidade de compreender de que forma a ação dos atores não estatais contribui para a diminuição da atividade de pirataria e assalto armado no mar, na região. Centrado no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, esta investigação caracteriza o contributo destes atores, com recurso à pesquisa e análise documental, verificando a sua ação em áreas como a governança, a monitorização, a sustentação, a dissuasão e a disrupção.

Numa abordagem mais abrangente, dada a sua natureza e interesse (económico), o papel dos atores não estatais, mesmo que relevante, assume-se como complementar de uma resposta dos Estados a este problema.

Palavras-chave: atores não estatais, pirataria marítima, assalto armado no mar, Golfo da Guiné, segurança marítima.



Abstract

The phenomenon of piracy and armed robbery at sea represents one of the most pressing maritime security challenges, particularly affecting the Gulf of Guinea region. In a growing concern with piracy and armed robbery at sea, it is in the absence of an effective response by states that there is a multiplication of efforts and initiatives by non-state actors to fill existing gaps and provide support to fight this phenomenon.

Considering the repercussions caused on the international scene, with an impact on the global economy, the need to understand how the action of non-state actors contributes to the decrease the activity of maritime piracy and armed robbery at sea in the region has been identified. Focused on fighting the phenomenon of piracy and armed robbery at sea, this research describes the contribution of these actors, using documentary search and analysis, verifying their action in areas such as governance, monitoring, sustainment, deterrence, and disruption.

In a more comprehensive approach, given their nature and their interest, the role of non-state actors, even if relevant, is assumed as complementary to a response by states to this problem.

Keywords: *non-state actors, maritime piracy, armed robbery at sea, Gulf of Guinea, maritime security.*



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

BIMCO	<i>Baltic and International Maritime Council</i>
CPOS-M	Curso de Promoção a Oficial Superior – Marinha
ECCAS	<i>Economic Community of Central African States</i>
ECOWAS	<i>Economic Community of West African States</i>
EPRS	<i>European Parliamentary Research Service</i>
GCT	Grandes Corporações Transnacionais
GdG	Golfo da Guiné
HRA	<i>High Risk Area</i>
ICC	<i>International Chamber of Commerce</i>
ICS	<i>International Chamber of Shipping</i>
IFSMA	<i>International Federation of Shipmasters' Associations</i>
IGP&I	<i>International Group of Protection and Indemnity Clubs</i>
IMB	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO	<i>International Maritime Organization</i>
INTERCARGO	<i>International Association of Dry Cargo Shipowners</i>
INTERTANKO	<i>International Association of Independent Tanker Owners</i>
ISWAN	<i>International Seafarers' Welfare and Assistance Network</i>
IUM	Instituto Universitário Militar
MDAT-GoG	<i>Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea</i>
MEND	<i>Movement for the Emancipation of the Niger Delta</i>
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
MPHRP	<i>Maritime Piracy Humanitarian Response Programme</i>
MTISC-GoG	<i>Maritime Trade Information Sharing Centre—Gulf of Guinea</i>
NDA	<i>Niger Delta Avengers</i>
NIMASA	<i>Nigerian Maritime Administration and Safety Agency</i>



NSCDC	<i>Nigeria Security and Civil Defense Corps</i>
OCIMF	<i>Oil Companies International Marine Forum</i>
OE	Objetivo Específico
OEF	<i>One Earth Future Foundation</i>
OG	Objetivo Geral
OIG	Organização intergovernamental
ONG	Organização não governamental
PCASP	<i>Privately Contracted Armed Security Personnel</i>
PMSC	<i>Private Maritime Security Company</i>
PRC	<i>Piracy Reporting Center</i>
QC	Questão Central
QD	Questão Derivada
SAA	<i>Secure Anchorage Areas</i>
TIFC	Trabalho Individual de Fim de Curso
TII	Trabalho de Investigação Individual
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva



1. Introdução

Atualmente, a segurança marítima africana é fortemente afetada pelo fenómeno de pirataria marítima e assalto armado no mar, em particular na região do Golfo da Guiné (GdG). Para além dos efeitos sentidos ao nível dos países da região, os problemas de segurança marítima causados por este fenómeno têm repercussões a uma escala internacional, com impacto na economia global.

No que diz respeito à responsabilidade para lidar com os assuntos de segurança, esta tem sido tradicionalmente considerada como sendo do domínio exclusivo dos Estados. Embora, os Estados possam, teoricamente, ser as únicas instituições com legitimidade para se envolverem em questões de segurança, em termos práticos, verifica-se que estes são, por vezes, incapazes ou não se encontram disponíveis para despende os recursos necessários para abordar adequadamente os problemas (Seyle & Madsen, 2015).

Quando se trata do sector marítimo, esta pode ser uma questão particularmente sensível. Considerando o enorme espaço físico, a incerteza jurídica sobre as responsabilidades nas questões do alto mar e a importância da indústria marítima na economia global e na comunidade internacional, cria-se uma grande pressão junto de todos os intervenientes para resolução das questões de segurança marítima de forma célere e eficaz. É neste campo que os atores não estatais, com interesses no espaço marítimo, ao encontrarem lacunas nas respostas às questões de segurança, tomam cada vez mais a iniciativa com o intuito de as resolver (Seyle & Madsen, 2015).

Num ambiente de incerteza e de grande pressão por diversos intervenientes para melhorar a segurança marítima no GdG, onde o fenómeno de pirataria marítima e assalto armado no mar se encontra na agenda do dia, importa compreender de que forma a ação dos atores não estatais poderá contribuir para a diminuição deste fenómeno, nesta região.

Desta forma, o objeto de estudo da investigação centra-se na ação dos atores não estatais, no âmbito do combate ao fenómeno da pirataria marítima e do assalto armado no mar, no GdG. Para a delimitação da investigação foram consideradas as seguintes dimensões:

- Conteúdo: À ação dos atores não estatais no seu domínio de influência, no apoio aos sistemas de segurança e como prestadores de serviços de segurança, acomodando, assim, as dimensões de governança, monitorização, sustentação, dissuasão e disrupção.
- Espaço: Ao Golfo da Guiné, de acordo com a caracterização de área.



- **Tempo:** a abordagem ao tema foca-se na atualidade. Contudo, em termos de linha de investigação esta situa-se essencialmente a partir de 2010, considerando o incremento da atividade de pirataria marítima e assalto armado no mar no GdG, assim como, a mutação que ocorreu na forma como se desenvolve esta atividade e os fins a que se destina.

Considerando a importância que se impõe na melhoria da segurança marítima no GdG, identifica-se como problema de investigação a necessidade de compreender de que forma a ação dos atores não estatais contribui para a diminuição da atividade de pirataria marítima e assalto armado no mar, na região. Nesse sentido, o objetivo geral da investigação é caracterizar o contributo atual dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG.

Decorrente do objetivo geral e de forma a contribuir para o estudo do mesmo, são propostos três objetivos específicos (OE):

- **Objetivo Específico n.º 1 (OE1)** – Caracterizar o papel de influência dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no GdG, no âmbito da governança.
- **Objetivo Específico n.º 2 (OE2)** – Caracterizar a ação dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no GdG, numa perspetiva de apoio aos sistemas de segurança.
- **Objetivo Específico n.º 3 (OE3)** – Caracterizar a ação dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no GdG, numa perspetiva de prestação de serviços de segurança.

Para cumprir com os objetivos propostos, foram levantadas as questões central e derivadas, cujas respostas servirão o propósito de alcançar os objetivos geral e específicos.

Desta forma, são apresentadas as seguintes questões:

- **Questão Central (QC):** De que forma a ação atual dos atores não estatais contribui para o combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG?
- **Questão Derivada n.º 1 (QD1):** Qual a influência dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG, numa perspetiva de governança?



- **Questão Derivada n.º 2 (QD2):** Qual o contributo dos atores não estatais no combate à pirataria e do assalto armado no mar no GdG, no apoio aos sistemas de segurança?
- **Questão Derivada n.º 3 (QD3):** Qual o contributo dos atores não estatais no combate à pirataria e do assalto armado no mar no GdG, numa perspetiva de prestação de serviços de segurança?

A estrutura do trabalho tem por base as suas questões derivadas, onde a consolidação das respostas a estas questões permitirá responder à sua questão central. Desta forma, o corpo do trabalho encontra-se estruturado num capítulo inicial onde se apresenta a revisão da literatura e enquadramento dos seus conceitos estruturantes. Para além da exposição dos conceitos, será abordado o modelo de análise utilizado, articulando as dimensões e os indicadores estudados.

No capítulo seguinte será abordada a metodologia utilizada, expondo o raciocínio, estratégia de investigação e desenho de pesquisa, referindo o método, bem como as técnicas de recolha, tratamento e análise dos dados utilizados.

No capítulo central de apresentação e discussão de resultados, caracteriza-se a ação dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG, estruturando a sua sequência em função das questões derivadas formuladas.

Por último, serão apresentadas as conclusões da investigação, com uma descrição dos aspetos identificados da ação dos atores não estatais em resposta à questão central e com enfoque na forma como estes atores poderão contribuir para a diminuição da atividade de pirataria e assalto armado no mar, na região do GdG.



2. Enquadramento teórico e conceptual

Este capítulo apresenta a revisão de literatura, com o propósito de estabelecer uma contextualização do fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, na região do Golfo da Guiné. No seu seguimento e no enquadramento do objeto de estudo, serão apresentados os conceitos estruturantes e, posteriormente, o modelo de análise

2.1 Revisão da literatura

A pirataria marítima e assalto armado no mar é um fenómeno que tem um longo registo na região do GdG. O continuado desenvolvimento destas atividades nos últimos anos, tornaram esta região no local mais afetado pelo fenómeno, resultante de graves incidentes de pirataria marítima.

O GdG é uma região vasta e diversificada, que abrange duas áreas geopolíticas e económicas: a *Economic Community of Central African States* (ECCAS); e a *Economic Community of West African States* (ECOWAS).

A sua linha costeira estende-se por 6.000 km do Senegal a Angola e inclui os arquipélagos de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, como apresentado na figura 1. O domínio marítimo da região é composto por uma grande riqueza de minerais, depósitos de hidrocarbonetos, e espécies variadas de recursos marinhos e pesqueiros. A bacia marítima reveste-se, ainda, de elevada importância geopolítica e geoeconómica para o transporte de mercadorias entre a região e o resto do mundo (Okafor-Yarwood & Pigeon, 2020).



Figura 1 – Região do Golfo da Guiné.
Fonte: *One Earth Future Foundation* (2020).



De acordo com um relatório do Parlamento Europeu (2019) intitulado “*Piracy in the Gulf of Guinea*”, o epicentro do crime marítimo na região do GdG tem lugar no Delta do Níger (Nigéria), onde a descoberta de grandes quantidades de hidrocarbonetos fez aumentar as tensões sociais e a poluição ambiental. As desigualdades existentes na região levaram muitas pessoas a enveredar pelo crime organizado, em particular, pelo crime marítimo, conhecido como “*petro-piracy*”.

A “*petro-piracy*” tem como objetivo o roubo de petróleo bruto de navios e oleodutos, processando esses produtos em refinarias ilegais. Esta atividade, não só causa perdas aos produtores de petróleo e à economia local como prejudica, sobretudo, o meio ambiente da região. Com origem nesta forma específica de pirataria, facilitada por uma inexistente de cooperação regional, as redes criminosas expandiram-se rapidamente pela região e para o alto mar (*European Parliamentary Research Service, 2019*).

Atualmente, a forma mais comum de pirataria marítima e assalto armado no GdG é o ataque a navios, visando o rapto de tripulantes, para a obtenção de dinheiro através do pagamento de resgates. Desde 2016, esta nova tendência tem levado a um aumento do número de raptos, onde o número de marítimos raptados em 2020 ultrapassa o triplo de cinco anos atrás. Com esta mudança, uma tipologia mais abrangente de navios passou a estar em risco de ataque, extrapolando os anteriores navios de transporte de petróleo. Verifica-se também que estes ataques têm vindo a ocorrer cada vez mais afastados de costa e fora das águas nigerianas, o que demonstra uma melhoria da capacidade destes grupos em operarem em alto mar (*Global Maritime Crime Programme, 2021*).

Assim, nos últimos anos, temos assistido a um incremento considerável do grau de organização destes grupos ilegais assim como das suas capacidades de operação, com a tomada de um maior número de reféns por incidente e com parte dos ataques a acontecerem durante o dia (*Global Maritime Crime Programme, 2021*).

De acordo com dados da Organização Marítima Internacional (IMO¹), entre 2010 e 2020 ocorreram nesta região mais de 600 incidentes relacionados com a pirataria marítima e assalto armado no mar, levando ao rapto de 859 marítimos. Este fenómeno agravou-se entre 2018 e 2020, registando-se, nestes últimos anos, o maior número de incidentes e de marítimos raptados, conforme dados estatísticos apresentados na figura 2.

¹ *International Maritime Organization.*

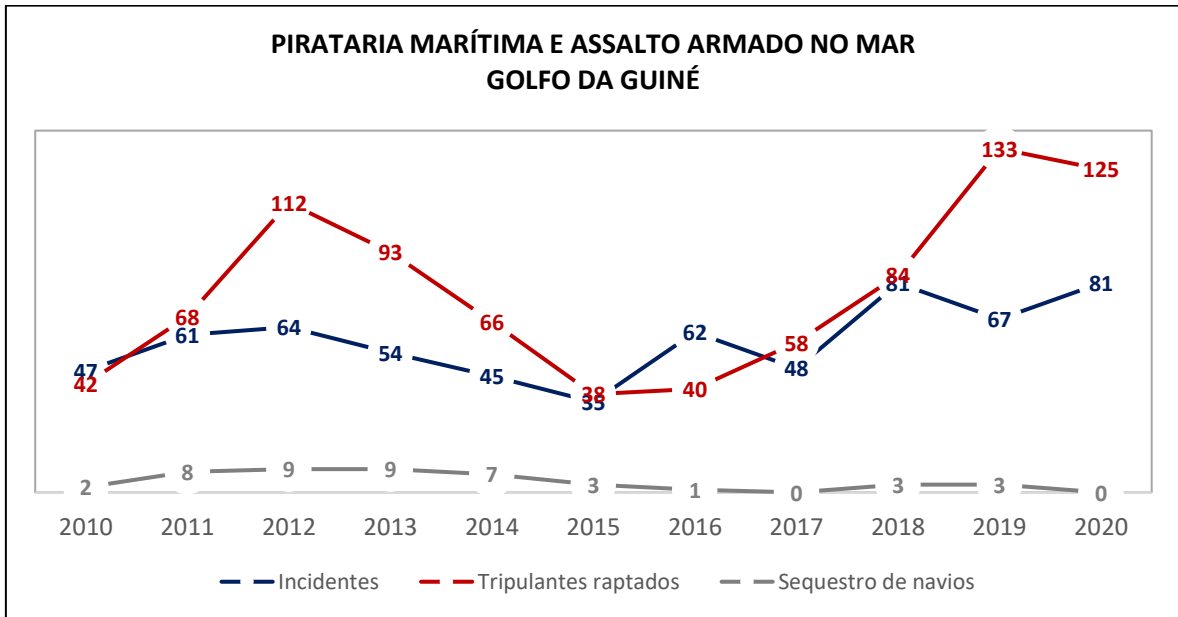


Figura 2 – Incidentes, tripulantes raptados e navios sequestrados, entre 2010 e 2020, na região do Golfo da Guiné. Fonte: Organização Marítima Internacional (2020).

Esta insegurança tem aumentado o custo das operações de transporte marítimo, com a necessidade de contratação de serviços de segurança, seguros adicionais e pagamento de resgates. De acordo com um relatório da *Ocean Beyond Piracy* (2018), o custo económico estimado da pirataria e assalto armado no mar na África Ocidental, em 2017, ascendeu a 818,1 M US\$, como ilustrado na figura 3.

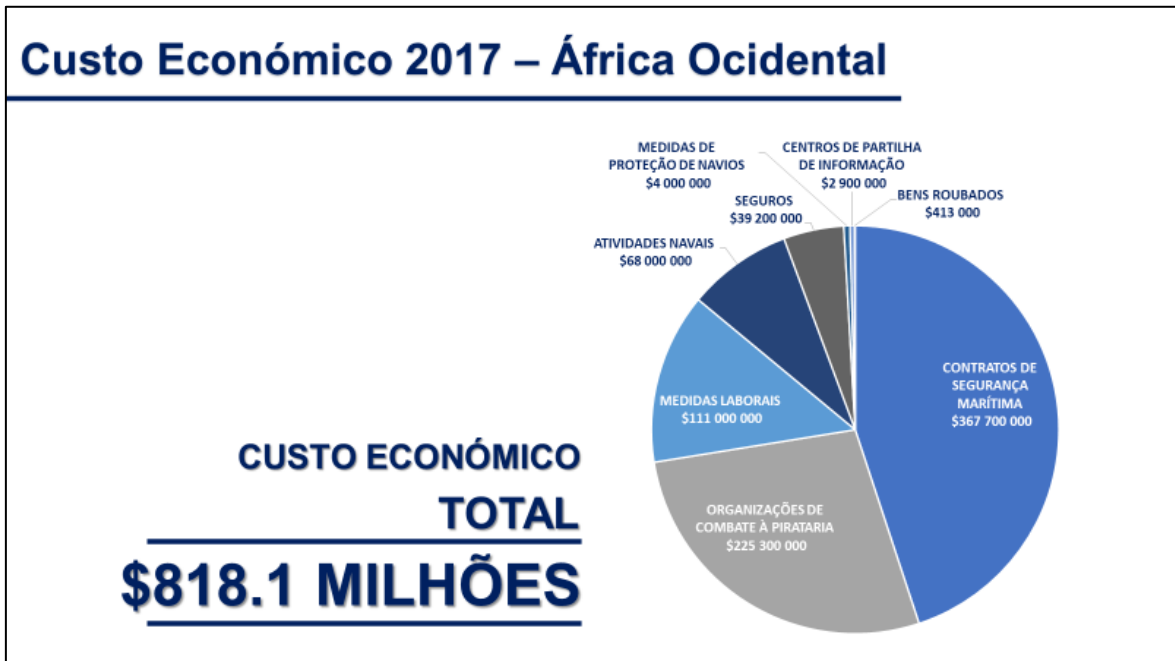


Figura 3 – Custo económico estimado relacionado com a pirataria e assalto armado no mar, em 2017, na região da África Ocidental

Fonte: adaptado do Programa *Ocean Beyond Piracy* (2018).



Conforme dados apresentados na figura 3, quase metade desse valor corresponde à contratação de serviços de segurança e um quarto para o funcionamento das organizações de segurança para a prevenção, monitorização e combate ao fenómeno de pirataria e assalto armado no mar na região do GdG. Os seguros também representam um custo elevado para as companhias a operar nesta região, onde os prémios adicionais devido à navegação em área de risco de guerra e os seguros adicionais de sequestro e resgate representaram um valor total de 39,2 milhões de dólares, em 2017 (*Ocean Beyond Piracy*, 2018).

Os Estados do GdG, depois de terem negligenciado durante muito tempo os seus espaços marítimos, estão a tornar-se cada vez mais conscientes da necessidade da segurança marítima na região (*European Parliamentary Research Service*, 2019).

Na opinião de Seyle e Madsen (2015), a pirataria marítima é um exemplo representativo de um desafio de segurança não tradicional que expõe uma série de lacunas na governança marítima. Este ilícito, não só afeta os atores não estatais, como também os incentiva a juntarem-se aos esforços internacionais para resolver tais problemas. A pirataria marítima é cometida para fins privados, e tende a visar navios civis (mercantes, de pesca e de recreio) que são vítimas vulneráveis e potencialmente lucrativas, pelo que tem um grande impacto sobre atores não estatais, em particular, nas tripulações e nas companhias de navegação.

2.2 Base concetual

Os conceitos enquadrantes desta investigação encontram-se relacionados com a pirataria marítima e assalto armado no mar, apontando-se seguidamente as suas diferenças e relevância para este trabalho.

A definição de **pirataria** tem sede no direito internacional marítimo por intermédio do artigo 101º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 10 de dezembro de 1982.

No seguimento de uma interpretação abreviada deste artigo da Convenção, assume-se pirataria como um 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 um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos ou ainda, contra um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado. Inclui-se, ainda, a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer o ato acima descrito (CNUDM, 1982).



Para o conceito de **assalto armado no mar** adota-se o apresentado na Resolução A, 1025 (26) de 2 de dezembro de 2009, na 26.^a Assembleia da IMO. De acordo com este código, assalto armado no mar é caracterizado como qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça de depredação, que não seja ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo desse navio, dentro das águas interiores de Estado, águas arquipelágicas ou mar territorial. Inclui-se, ainda, o incitamento ou a intenção de praticar o ato acima descrito (IMO, 2009).

De uma forma resumida, considera-se que a pirataria marítima é um ato de violência perpetrado, para fins privados, contra um navio fora da soberania de qualquer Estado (mais de 12 milhas náuticas ao largo da costa). Se esse ato de violência contra navios ocorrer dentro das águas territoriais de um Estado, então denomina-se assalto armado no mar. Esta diferença é particularmente relevante para a aplicação do direito nacional ou internacional.

Devido ao objetivo e contexto desta investigação, assim como o seu significado para a segurança marítima, ambos os atos de violência, a pirataria e o assalto armado, serão tratados da mesma forma para esta análise. Sempre que exista a necessidade de distinguir estes dois conceitos, essa ressalva será apresentada.

No âmbito desta investigação, a definição de combate ao fenômeno de pirataria marítima e do assalto armado no mar é entendida como um conjunto de iniciativas e medidas tomadas com o intuito de prevenir, deter e suprimir os atos de pirataria e assalto armado no mar com vista ao restabelecimento da segurança marítima. Esta definição não engloba apenas o uso da força, mas sim todas as ações levadas a cabo para contrariar este fenômeno, sejam estas armadas ou não armadas.

No que diz respeito à definição do conceito de **ator não estatal**, esta absorve um espectro alargado de atores, uma vez que estes são definidos por aquilo que não representam, ao invés daquilo que representam, assumindo, desta forma, um entendimento autoexplicativo da definição.

No entanto, no âmbito deste trabalho, foi adotada a definição apresentada pelo Professor Thales Castro (2016), no seu livro intitulado *Teoria das Relações Internacionais*. Assim, os atores não estatais são aqueles que “não possuem vinculação direta, sob o ponto de vista orgânico ou institucional, com a *summa potestas* estatal. Cada um dos setores não estatocêntricos vai possuir propósitos específicos diferenciados dos atores estatais” (Castro, 2016).



Este autor divide os atores não estatais em dois grupos distintos: 1.º) as Grandes Corporações Transnacionais (GCT); e 2.º) as redes, a esfera pública não estatal e as Organizações Não Governamentais (ONG) globais (Castro, 2016).

Segundo outros autores é possível verificar que a definição de atores não estatais engloba outros atores, numa visão mais alargada do conceito. Contudo, o conceito em foco deste estudo será centrado no papel das ONGs ou organizações da sociedade civil, e das GCTs ou das entidades do sector privado com relevância no fenómeno em análise, sendo estes consensualmente reconhecidos como atores não estatais pela diferente bibliografia.

2.3 Modelo de análise

Para a condução desta investigação, foi considerado o conceito de combate ao fenómeno da pirataria marítima e do assalto armado no mar como estruturante e central, o qual será abordado nas seguintes dimensões: Governança; Monitorização; Sustentação; Dissuasão; e Disrupção. Com o propósito de se alcançar os Objetivos Específicos (OE) através das respostas às respetivas Questões Derivadas (QD), será utilizado como técnica de recolha, a pesquisa e análise documental.

De modo a responder à QD1, e assim cumprir com o proposto no OE1, que se encontra centrado na dimensão da governança, serão utilizados os seguintes indicadores: o tipo de normativo; e o papel da *advocacy*. Para tal, com recurso a pesquisa e análise documental, será caracterizado o seguinte:

- a) O tipo de normativo produzido e difundido por estes atores, considerando o seu contributo no combate à pirataria e assalto armado no mar;
- b) No âmbito do conceito de *advocacy*, a influência destes atores nas políticas, narrativas e agendas públicas para o combate a este fenómeno.

Posteriormente, em resposta à QD2, cumprindo assim com o OE2, que se encontra centrado nas dimensões de monitorização e sustentação como contributos dos atores não estatais no combate ao fenómeno de pirataria e assalto armado no mar, serão utilizados como indicadores a integração e partilha de informação e o apoio humanitário. Para tal, com recurso à pesquisa e análise documental, será caracterizado o seguinte:

- a) O tipo de organização e relacionamento que estes atores adotam com vista à integração e partilha da informação e as suas vantagens e limitações;
- b) O recurso a estes atores como prestadores de serviço na área do apoio humanitário no âmbito do combate à pirataria e assalto armado no mar.



Por forma a responder à última questão derivada QD3, cumprindo assim com o OE3, que se centra nas dimensões de dissuasão e disrupção, serão utilizados como indicadores as medidas de proteção e o uso da força por parte dos atores não estatais, numa perspetiva de prestadores de serviços de segurança. Para tal, com recurso à pesquisa e análise documental, será caracterizado o seguinte:

- a) O papel dos atores não estatais na definição das medidas de proteção da navegação mercante;
- b) A utilização de empresas militares privadas na segurança dos navios e o uso da força por parte dos atores não estatais.

Por último, e em resposta à questão central, serão analisados os contributos no seu todo por forma a aferir a ação dos atores não estatais no combate ao fenómeno de pirataria marítima e assalto armado no mar.

No Apêndice A deste documento encontra-se um quadro síntese com informação relativa ao problema, objetivos e questões da investigação, assim como da metodologia e modelo de análise utilizado.



3. Metodologia e método de investigação

Por forma a identificar e selecionar a metodologia de investigação para a elaboração do Trabalho de Investigação Individual (TII), utilizou-se como referência a edição das “Orientações Metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação” dos cadernos do IUM n. º8 (Santos L., et al., 2019). Os pontos seguintes descrevem a metodologia, o percurso metodológico, assim como, os instrumentos metodológicos utilizados.

3.1 Metodologia

Esta investigação adota um posicionamento ontológico construtivista devido às relações e às interações sociais que são impostas pela ação dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, na região do Golfo da Guiné. Adicionalmente, esta investigação assume uma posição epistemológica interpretativista, uma vez que se torna necessário compreender a realidade “moldada pelos comportamentos e ações dos atores sociais que nela intervêm” (Santos, et al., 2019).

A metodologia aplicada à investigação baseia-se no método científico de raciocínio dedutivo. Partindo-se de uma caracterização geral e global da ação dos atores não estatais nas dimensões e nos indicadores definidos no modelo de análise, procurou-se caracterizar o seu papel na região do GdG.

Quanto à estratégia de investigação, utiliza-se uma estratégia qualitativa, uma vez que as respostas às questões levantadas são fundamentadas pela compreensão das pessoas e da interpretação da realidade social através da análise documental.

Utilizando um horizonte temporal transversal, o desenho de pesquisa foi desenvolvido com o estudo de caso da ação dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG.

3.2 Percurso metodológico

O percurso da investigação decorreu em duas fases. Na primeira fase, procedeu-se à escolha do tema e da sua delimitação por intermédio de leituras preliminares e na definição do estado da arte. Posteriormente, foram traçados os objetivos de investigação e identificadas as questões para os alcançar, assim como o modelo de análise, posicionando-se como o modelo de orientação ao desenvolvimento da investigação. Nesta fase foi definida a metodologia de investigação a aplicar na realização deste trabalho.

Seguindo-se a metodologia definida e o modelo de análise apresentado, a segunda fase da investigação foi conduzida com recurso à análise documental, de acordo com a



bibliografia selecionada. Esta fase termina com a apresentação das conclusões, procurando-se responder aos objetivos propostos.

3.3 Instrumentos metodológicos

A seleção dos instrumentos metodológicos a utilizar neste trabalho teve como base a execução do modelo de análise apresentado no Apêndice A. Para cada questão foram identificados as dimensões de análise e os respetivos indicadores de estudo. Como instrumentos e técnicas de recolha incidu-se, durante o percurso metodológico, na análise documental, privilegiando a escolha de fontes primárias.



4. Discussão de resultados

Para Carolin Liss (2020), a noção do Estado como único fornecedor de segurança (marítima) está a tornar-se cada vez mais ultrapassada. Os atores não estatais, tal como empresas privadas e ONGs, desempenham papéis cada vez mais relevantes nesta matéria, contribuindo para a governança marítima e para o fornecimento de segurança. Com este envolvimento de atores não estatais, os padrões estabelecidos de governança para a segurança estão a mudar, assim como, os métodos para abordar a questão das ameaças à segurança marítima mais proeminentes.

No entanto, este ganho de relevância na esfera da segurança marítima não é novidade para os atores não estatais. Neste campo, estes atores têm ao longo da História desempenhado um papel na abordagem e gestão das preocupações e ameaças. Ao longo do tempo, o tipo de intervenientes e o papel desempenhado na governança da segurança marítima mudou, com diferentes intervenientes a florescer ou a diminuir em certos períodos e ambientes políticos. Entre os atores históricos não estatais mais ativos na esfera marítima identificam-se os corsários. Os corsários eram pessoas privadas (ou navios) que atacavam, em nome dos governos, navios inimigos durante as guerras. Autorizados por uma "*carta de marca*" ou "*carta de corso*", eram utilizados para perturbar o comércio e a navegação do inimigo e eram, pelo menos em teoria, obrigados a seguir regras e procedimentos operacionais estabelecidos. Contudo, com a emergência de marinhas modernas e permanentes e o desenvolvimento e aplicação da ideia de um monopólio estatal sobre o uso da força (no mar), tais atores armados não estatais desapareceram dos oceanos. O corso foi perdendo a sua legitimidade e acabou por ser abolido com o Tratado de Paris de 1856 (Liss C. , 2020).

No caso da pirataria marítima moderna, tratando-se de um fenómeno desenvolvido por atores privados contra interesses e atores privados, com vista a fins privados, a inexistência de uma resposta robusta e eficaz por parte dos Estados, leva a que os atores não estatais, particularmente os visados, a tomar medidas que procurem influenciar, proteger os seus ativos e mitigar o risco a que os seus interesses se encontram expostos.

Atualmente, de acordo com Seyle e Madsen (2015), é identificado um importante papel para os atores não estatais no combate à pirataria marítima, potencialmente superior àquele que é desempenhado por estes atores no domínio terrestre.

Assim, procurando compreender qual o contributo que os atores não estatais proporcionam para a diminuição do fenómeno de pirataria marítima e do assalto armado no



mar, na região do Golfo da Guiné, será abordado neste capítulo o papel destes atores em três perspetivas diferentes.

4.1 Os atores não estatais e a governança no combate à pirataria e assalto armado

De acordo com o Banco Mundial (2017), o conceito de *governança* pode ser definido como o processo através do qual os atores estatais e não estatais interagem para conceber e implementar políticas dentro de um determinado conjunto de regras formais e informais que moldam ou são moldadas pelo poder.

No caso em estudo, podemos relacionar esta definição com as políticas e estratégias desenvolvidas no âmbito do combate ao fenómeno de pirataria e assalto armado no mar. Numa análise a este assunto, Otello Campanelli (2012) considera que a governança é cada vez mais influenciada por interesses momentâneos e por dinâmicas geopolíticas, do que pela dimensão e perigo que a pirataria moderna apresenta. Este autor considera que a comunidade internacional e os Estados, individualmente, possuem os instrumentos (tanto legais como operacionais) para combater este crime.

Num processo constante para influenciar e melhorar a governança marítima, os atores não estatais destacam-se particularmente em duas áreas:

- a) no estímulo, na contribuição e na elaboração de normativo;
- b) na promoção e permanência dos assuntos da pirataria marítima e do assalto armado no mar na agenda e na narrativa política, num conceito conhecido como *advocacy* (em língua inglesa).

No que diz respeito ao normativo, tem existido uma forte iniciativa das associações marítimas representativas da indústria do transporte marítimo, assim como das organizações internacionais. Estas, em conjunto com organizações governamentais de diversos estados, debatem-se pela promulgação de diferentes orientações e diretivas, regionais e globais, para ajudar a comunidade marítima na prevenção, deteção e reação às ameaças marítimas, em particular, face à pirataria marítima e ao assalto armado no mar.

Entre diversas orientações, destaca-se a publicação do *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*, em junho de 2018, publicado pelo *International Chamber of Shipping* (ICS). Esta publicação conta com a participação das



seguintes associações: BIMCO²; IFSMA³; IGP&I⁴; INTERTANKO⁵; INTERCARGO⁶; InterManager; e OCIMF⁷.

No caso do GdG, o ICS publicou em março de 2020, juntamente com outras associações, o *BMP West Africa: Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*. Esta publicação procura ajudar empresas e tripulações a avaliar o risco de viagens e a desenvolver medidas de proteção contra as ameaças à sua segurança enquanto operam na costa da África Ocidental, em particular, contra ações de pirataria/assalto armado no mar no GdG (ICS; BIMCO; IGP&I Clubs; INTERCARGO; INTERTANKO; OCIMF, 2020). Esta e outras publicações do género complementam as orientações sobre pirataria marítima presentes nas resoluções e circulares da IMO.

A constante publicação e revisão deste tipo de normativo por parte destas associações, presentes ou com interesses na região, é um importante indicador do seu contributo no combate ao fenómeno de pirataria marítima e assalto armado no mar, na região do GdG.

No que diz respeito à promoção e à permanência dos assuntos da pirataria marítima e do assalto armado no mar na agenda e narrativa política, Seyle e Madsen (2015) consideram que a *advocacy* é um dos papéis mais enraizados na ação dos atores não estatais. Estes atores são fundamentais na pressão e incentivo junto dos Estados e das OIGs para que sejam tomadas medidas e adotadas políticas sobre diferentes questões internacionais. No setor marítimo existem diversos exemplos do papel dos atores não estatais na definição de agendas, identificando-se o sucesso alcançado pela indústria do transporte marítimo em estabelecer a pirataria marítima como uma questão internacional que merece ser tratada com seriedade (Seyle & Madsen, 2015).

É relevante compreender a importância que a pirataria no GdG representa junto da comunidade marítima. Este ilícito é alvo de diversas iniciativas de promoção do debate e aumento da consciencialização para a importância do assunto, principalmente junto de entidades internacionais e das autoridades dos diversos países. Em fevereiro de 2020, os presidentes das quatro maiores organizações da indústria do transporte marítimo (BIMCO, INTERCARGO, ICS e INTERTANKO) identificaram como um dos seus três pontos de

² *Baltic and International Maritime Council.*

³ *International Federation of Shipmasters' Associations.*

⁴ *International Group of Protection and Indemnity Clubs.*

⁵ *International Association of Independent Tanker Owners.*

⁶ *International Association of Dry Cargo Shipowners.*

⁷ *Oil Companies International Marine Forum.*



agenda a segurança no GdG, com particular atenção para a pirataria. Demonstrando a sua preocupação com o impacto que este fenómeno provoca na região e no transporte marítimo, estas organizações reconhecem a necessidade de cooperação entre os diversos intervenientes para erradicar a pirataria e o assalto armado no mar, conforme palavras do presidente da INTERTANKO, Paolo D'Amico (*Round Table of International Shipping Associations*, 2020).

Posteriormente, em maio e julho de 2020, tiveram lugar reuniões que juntaram a Agência de Administração e Segurança Marítima da Nigéria (NIMASA⁸), representantes da BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO e OCIMF, bem como da Marinha Nigeriana e da Associação de Armadores Nigerianos. A discussão incidiu nas medidas de segurança e de melhoria da cooperação entre os diversos atores. De acordo com a ICS, a Nigéria, constituindo-se como o país com a maior marinha da região, tem sido fortemente encorajada a melhorar a sua resposta no combate à pirataria e ao assalto armado presente na sua costa. Traduzindo-se a ausência contínua de resultados tangíveis, em frustração e pressão crescente por parte da indústria (ICS, 2021).

Mais recentemente, e em resposta às crescentes preocupações e ataques na região, numa iniciativa da indústria do transporte marítimo foi redigida a Declaração para a Supressão da Pirataria no Golfo da Guiné.

Esta declaração, apresentada a 17 de maio de 2021 por um grupo de armadores a convite da BIMCO, tem como objetivo expor o problema da pirataria no Golfo da Guiné e conseguir que todas as partes interessadas e envolvidas abordem os problemas reais com soluções eficazes para proteger os navegantes. A subscrição desta Declaração tem vindo a aumentar, contando já com assinaturas de empresas da indústria do transporte marítimo, armadores, operadores de companhias de navegação, associações não-governamentais e entidades de registo, entre outras, representantes de diversos interesses e nacionalidades. Atualizado numa base semanal, na última consulta para este trabalho, a 25 de junho de 2021, contava com um total de 340 assinaturas (BIMCO, 2021).

Em forma de síntese e procurando responder à QD1 – Qual a influência dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG, numa perspetiva de governança? – é possível caracterizar a forma como os atores não estatais contribuem, nesta dimensão, com a publicação de diverso normativo e constante pressão junto dos governos para a resolução do problema.

⁸ *Nigerian Maritime Administration and Safety Agency.*



As publicações, os eventos e as iniciativas acima mencionados, juntam as maiores associações representantes da indústria do transporte marítimo e outros interesses privados no mar, numa inequívoca demonstração da preocupação e do compromisso no combate a este fenómeno, manifestando a preocupação em assumir este assunto como prioritário para o desenvolvimento da segurança marítima na região.

As situações e casos aqui apresentados representam apenas a ponta de um *iceberg* composto por um enorme conjunto de ações e de iniciativas com origem nos atores não estatais ou com o contributo dos mesmos. Verifica-se um crescente número de iniciativas como conferências, fóruns de discussão, encontros entre diversas entidades privadas e governamentais, campanhas de consciencialização, publicação de diversos artigos, entre outras, com a finalidade de promover uma resposta mais assertiva e célere sobre o assunto.

4.2 Os atores não estatais no apoio aos sistemas de segurança

Um segundo papel que se identifica na ação dos atores não estatais centra-se no apoio à arquitetura/sistemas de segurança marítima existentes, em particular, na área da monitorização e da sustentação do combate e dos efeitos que decorrem do fenómeno de pirataria marítima e assalto armado no mar, no GdG.

Os atores não estatais têm um longo historial em complementar os sistemas de segurança estatais, uma vez que estes possuem algumas características únicas com o potencial de acrescentar capacidades aos Estados. A contribuição dos atores não estatais caracteriza-se pela distância que apresenta dos interesses próprios dos Estados. A estrutura central da instituição de apoio funciona melhor quando atua como um promotor neutro da ação coletiva. Assim, como os Estados têm os seus interesses nacionais bem definidos, é possível que não sejam vistos como neutros num contexto internacional (Seyle & Madsen, 2015).

No caso específico do GdG, os atores não estatais desempenham, desde muito cedo, um acompanhamento da situação de segurança marítima na região, dando relevo desde logo à ameaça existente da pirataria marítima e do assalto armado no mar. Alicerçando-se num processo de recolha, integração e partilha da informação de várias fontes, tais como agências nacionais e internacionais, indústria do transporte marítimo e organizações não governamentais, estes atores constituem-se uma importante base de apoio, fusão e partilha de informação para as instituições de segurança e contribuem de forma relevante para o conhecimento situacional marítimo na região.



À semelhança do que sucedeu no passado com a criação pela *International Chamber of Commerce* (ICC) do *International Maritime Bureau Piracy Reporting Center* (IMB PRC), é com base numa ausência de resposta por parte dos Estados ao fenómeno de pirataria marítima no GdG que o *Oil Companies International Marine Forum* (OCIMF), juntamente com outros parceiros privados e estatais, teve a iniciativa de criar o *Maritime Trade Information Sharing Centre—Gulf of Guinea* (MTISC-GoG), em outubro de 2014, em Accra (Gana).

Os serviços deste centro incluíam a monitorização de incidentes, a criação de uma área de comunicação voluntária, avisos de segurança à navegação mercante e partilha de informação com as organizações e autoridades regionais (Seyle & Madsen, 2015).

Em 2016, o MTISC-GoG foi substituído pelo centro *Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea* (MDAT-GoG). Este serviço passou a ser operado pela marinha francesa em Brest (França) e pela marinha britânica em Portsmouth (Reino Unido) (Okafor-Yarwood & Pigeon, 2020).

Atualmente, este centro procura manter a sua ligação com a indústria de transporte marítima, sendo patente o esforço em fornecer relatórios e informação vital sobre a situação de incidentes no GdG, acompanhamento da navegação mercante com promulgação de cartas náuticas e instruções de comunicação na área de risco considerada, assim como estabelecer a ligação entre os navios e as autoridades regionais em caso de incidente (MDAT-GoG, 2021).

Numa resposta internacional, tem-se verificado o aparecimento de novas agências e estruturas especialmente dedicadas à monitorização e partilha de informação relacionada com o fenómeno de pirataria e assalto armado no mar. Contudo, se o aparecimento de novas agências procura aumentar o conhecimento situacional na região, com uma maior rede e partilha de informação, esta proliferação acarreta outros desafios. Inicialmente, identifica-se a confusão que é gerada na escolha da rede a ser utilizada ou a entidade a receber a informação. Posteriormente, identificam-se outros problemas como a partilha, a duplicação (ou multiplicação) ou perda informação (Gottlieb, 2013).

Para além disso, numa fase ulterior de análise e de acompanhamento da situação verifica-se que os dados fornecidos nos relatórios variam de forma significativa entre centros. Este ponto é também identificado pelo *Global Maritime Crime Programme* do *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC), no relatório publicado em 2021.



Por forma a ilustrar os desafios relacionados com a informação, os quadros seguintes apresentam os dados divulgados por alguns centros que monitorizam a região do GdG.

Quadro 1 - Incidentes relacionados com pirataria⁹ no GdG de acordo com o centro de informação.

Incidentes		Ano		
		2018	2019	2020
Organizações	IMB-ICC ¹⁰	82	64	84
	CEMLAWS ¹⁰	127	109	122
	STABLE SEAS ¹⁰	118	98	106
	DRYAD GLOBAL ¹⁰		100	132
	MDAT-GoG ¹¹	90	111	113
	CIC Yaoundé ¹¹			110

Fonte: adaptado de *Global Maritime Crime Programme* do UNODC e *Dryad Global* (2021).

Quadro 2 – Rapto de tripulantes no GdG de acordo com o centro de informação.

Rapto de tripulantes		Ano		
		2018	2019	2020
Organizações	IMB-ICC	78	121	130
	CEMLAWS	108	142	154
	STABLE SEAS	102	164	143
	DRYAD GLOBAL	140	135	138
	MDAT-GoG	99	146	142
	CIC Yaoundé			121

Fonte: adaptado de *Global Maritime Crime Programme* do UNODC e *Dryad Global* (2021).

Apesar da recolha e partilha de informação se configurar uma tarefa relevante e necessária, como se consegue observar, nos quadros anteriores, esta não é consensual entre fontes, quer sejam estatais ou privadas. A diversidade de critérios, fruto de uma falta de

⁹ Na contabilização de incidentes apresentada, não existe distinção entre os eventos relacionados com a pirataria marítima e com o assalto armado no mar, de acordo com as definições apresentadas anteriormente. Todos estes incidentes encontram-se englobados no total apresentado.

¹⁰ Não-estatal.

¹¹ Estatal.



harmonização de conceitos e de informação relacionada com os incidentes, leva a que os dados apresentados entre centros não sejam iguais.

Esta fragilidade ganha uma maior relevância quando as análises e decisões subsequentes, com base na evolução da situação apresentada, têm impacto direto nas instituições governamentais ou privadas. Recentemente, o Comodoro *Suleman Dahun*, da Marinha da Nigéria, num comunicado de imprensa a 26 de fevereiro de 2021, mencionou que os relatórios sobre os dados de pirataria no GdG são um “*esforço deliberado para desencorajar o tráfego marítimo, bem como aumentar os custos de transporte e de seguro*”, em desacordo com alguns dados publicados no início do ano (Whitehouse, 2021).

Nesse sentido, e à semelhança do que foi feito noutras regiões, ao abrigo da arquitetura de cooperação estabelecida pelo Código de Conduta de Yaoundé, assinado em 2013, espera-se que venham a ser melhoradas estruturas e protocolos, com vista a um incremento na qualidade de partilha e de divulgação.

A vertente de monitorização e disseminação de informação relativa ao fenómeno de pirataria e assalto armado no mar, assume espontaneamente um lugar visível na contribuição dos atores não estatais no apoio aos sistemas de segurança. Porém, existe uma outra face onde essa contribuição, apesar da sua relevância, desenrola-se de forma mais discreta.

Sendo a pirataria marítima um dos muitos perigos que os marítimos enfrentam regularmente, esta passa a ser considerada como parte integrante de um espectro de potenciais ameaças à sua saúde, felicidade e bem-estar. As organizações empenhadas no apoio ao bem-estar dos marinheiros deverão considerar no seu planeamento e operações uma compreensão do impacto provável de eventos traumáticos, particularmente relacionados com a pirataria (Seyle, Fernandez, Dimitrevich, & Bahri, 2018).

Assim, numa perspetiva de sustentação, os atores não estatais têm desenvolvido trabalho de apoio junto dos tripulantes afetados pelo fenómeno de pirataria marítima. No seio desta comunidade, destaca-se o papel de duas ONGs pelo seu trabalho no acompanhamento e estudo do impacto deste fenómeno nas tripulações: a *International Seafarers' Welfare and Assistance Network* (ISWAN) e a *The Seamen's Church Institute*.

Nesse sentido, a ISWAN criou um programa, o *Maritime Piracy Humanitarian Response Programme* (MPHRP), em 2011, como uma coligação sem fins lucrativos que integra parceiros da indústria marítima, sindicatos marítimos e associações de assistência social. O MPHRP tem como objetivo prestar assistência aos marinheiros e às suas famílias afetados pela pirataria marítima. Para além de ajudar os navegantes na sua recuperação e



reabilitação, o MPHRP desenvolveu Guias de Boas Práticas, forneceu programas de formação para companhias de navegação e marítimos, e estabeleceu uma rede de assistentes sociais treinados para ajudar as famílias e os navegantes (*Maritime Piracy Humanitarian Response Programme*, 2016).

Assim, com esta caracterização procura-se responder à QD2 – Qual o contributo dos atores não estatais no combate à pirataria e do assalto armado no mar no GdG, como prestadores de serviços de apoio aos sistemas de segurança? – detalhando o papel destes atores nas dimensões de monitorização e de sustentação do esforço de combate a este fenómeno.

O facto de os atores não estatais terem tomado a iniciativa no desenvolvimento e apoio do MTISC-GoG, assim como de outros centros, indicia que existe vontade para colaboração e partilha com vista à melhoria do Conhecimento Situacional Marítimo e do combate conjunto a estas ameaças. Para além da complementaridade e do apoio direto que prestam aos sistemas de segurança dos países na região, existem inúmeros desafios que vão surgindo e que obrigará a uma melhor cooperação e entendimento entre os diversos parceiros presentes.

Por outro lado, num papel muito menos visível, estes atores contribuem no apoio a toda a comunidade marítima, e neste caso em particular, no cuidado próximo dos navegantes que tenham sido alvo do fenómeno de pirataria e assalto armado no mar, seja de forma direta ou indireta.

4.3 Os atores não estatais como prestadores contratados de serviços de segurança

Numa caracterização dos atores não estatais como prestadores contratados de serviços de segurança, identificam-se especificamente as empresas marítimas de segurança privada – PMSC - *Private Maritime Security Company*¹² – como parte integrante e especializada do leque de empresas de segurança privada. Estas empresas visam obrigatoriamente a obtenção de lucro com a prestação dos seus serviços, em forte oposição ao papel dos atores caracterizados nos capítulos anteriores.

As PMSCs encontram-se dispersas por diversas regiões, oferecendo os seus serviços a uma escala global. Estas são contratadas, tanto por Estados como por proprietários de navios

¹² O autor adota a terminologia *Private Maritime Security Company* para a sigla PMSC, designando assim as empresas que prestam serviços de segurança no domínio marítimo ou em atividades relacionadas com o mesmo. Diversa bibliografia adota a mesma sigla numa conceção mais abrangente designando PMSC como *Private Military and Security Company*.



e embarcações, companhias de seguros, operadores portuários, entre outros clientes (Liss C. , 2020).

As PMSCs podem operar englobadas em parcerias público-privadas quando contratadas pelos Estados ou numa relação direta com outros atores privados, celebrando contratos de segurança privada entre as partes. As parcerias público-privadas com os Estados costeiros visam, essencialmente, a contratação de navios para a realização de escoltas armadas a navios mercantes, a contratação de serviços de segurança para proteção de Áreas Marítimas Seguras, por exemplo, os Fundeadouros Seguros, assim como a contratação de equipas de segurança privada para embarque ao serviço do Estado Costeiro (Ocean Beyond Piracy, 2016).

Empregando na sua maioria ex-militares, as PMSCs oferecem uma variedade de serviços, passivos e ativos, no âmbito da segurança marítima.

A prestação de serviços passivos incide no apoio às operações de segurança baseando-se em produtos como a publicação de avaliações de risco, relatórios específicos de informações e na preparação das tripulações na reação aos incidentes de pirataria, que inclui o treino da tripulação e a fortificação dos navios com a instalação de barreiras eletrificadas, equipamentos acústicos de longo alcance, entre outros dispositivos de proteção.

Os serviços ativos centram-se essencialmente em proteção armada, segurança, vigilância e resposta a emergência, tanto de navios como de instalações em terra e plataformas *offshore* (Liss C. , 2020).

Historicamente, a proteção armada dos navios mercantes não é um fenómeno novo. Durante séculos, estes navios possuíam armamento para proteção contra ataques de piratas, corsários e de outros navios. No entanto, de forma gradual a prática de armar navios mercantes foi diminuindo, acabando por cessar completamente.

Carolin Liss (2017) identifica como os principais fatores que possam ter contribuído para o “desarmamento” dos navios mercantes um maior controlo dos Estados para o uso da força, a abolição do corso, a repressão da pirataria em larga escala e os desenvolvimentos técnicos e a especialização introduzidos na navegação mercante. Além disso, parte dos Estados nunca revogou formalmente a sua regulamentação sobre o armamento em navios mercantes. O que se verificou foi a introdução de legislação – como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e outros protocolos internacionais – que promoveu uma navegação global pacífica e desarmada. A ratificação de regulamentos e adoção de protocolos internacionais fizeram refletir na opinião internacional de que os navios



mercantes não deviam transportar armas. Esta ideia foi também sendo promovida pela indústria do transporte marítimo e organizações marítimas.

Com o reaparecimento do fenómeno de pirataria como ameaça à segurança marítima internacional, cujo impacto cresce no início do século XXI, verifica-se, novamente, a necessidade de proteção dos navios mercantes, em particular, em trânsito em algumas regiões do Mundo.

O presente embarque de elementos armados em navios mercantes para sua proteção – PCASP - *Privately Contracted Armed Security Personnel* – é uma realidade comumente aceite e considerado um método bem sucedido para prevenir ataques de piratas, com provas dadas na costa da Somália e Golfo de Áden.

Contudo, esta ideia de embarque de PCASP nem sempre foi bem acolhida pela indústria marítima, pelos decisores políticos e pelas organizações internacionais. De facto, apenas após os frequentes ataques dos piratas somalis, e o consequente impacto na navegação comercial, é que a situação foi alterada. Desde o início da utilização de PCASP, uma das preocupações ao seu uso encontra-se relacionada com a falta de leis e regulamentos que enquadrem o emprego destas equipas (Liss C. , 2020).

Nesse sentido, têm sido promulgados diversos diplomas legais, regulamentos, iniciativas e protocolos com vista à regulamentação da atividade das PMSCs e do PCASP, no âmbito da sua atividade na proteção dos navios contra ações de pirataria marítima, conforme síntese apresentada na figura 4. No caso particular do assalto armado no mar, do ponto de vista legal a situação é simplificada uma vez que é vista como uma responsabilidade direta do Estado costeiro e se enquadra na legislação interna do próprio Estado.



Figura 4 – Normativo para regulação da atividade de segurança marítima privada.

Fonte: adaptado *Ocean Beyond Piracy* (2016).

Em contraste com o modelo utilizado na costa da Somália, a contratação dos serviços de proteção no GdG, por parte da indústria de transporte marítimo, encontra-se limitada ao providenciado pelos Estados costeiros. Os Estados desta região não permitem que as PMSCs se dediquem a atividades de proteção de navios nas suas águas. Reforçando esta restrição, países como a Nigéria, o Togo e o Benim até estenderam esta reivindicação à sua Zona Económica Exclusiva. Apesar de não permitirem soluções exclusivas de segurança privada, estes países estabeleceram vários modelos de parcerias público-privadas, no âmbito da prestação de serviços de segurança no mar (*Ocean Beyond Piracy*, 2017).

O programa *Ocean Beyond Piracy* (2017) identificou três tipos de serviços de segurança marítima facultados pelas autoridades governamentais na região do GdG:

- **Navio de escolta / navio de guarda** com equipa militar ou de polícia do Estado costeiro a bordo para proteção a navios comerciais ou instalações *offshore* em águas do Estado costeiro, incluindo a Zona Económica Exclusiva (ZEE);
- **Fundeadouros seguros** (*Secure Anchorage Areas – SAA*) são áreas protegidas pelas forças armadas do Estado costeiro onde os navios podem esperar e, em alguns casos, conduzir atividades como a transferências entre navios, entre outras;
- **Embarque de equipas de segurança armada** pertencentes ou ao serviço de um Estado costeiro para proteção de um navio que entre nas águas de jurisdição



ou num determinado fundeadouro ou porto, desembarcando à medida que o navio sai das águas do Estado costeiro ou das zonas de risco.

No Benim e no Togo, ambas as marinhas estabeleceram e mantêm fundeadouros seguros, para além de fornecerem equipas embarcadas, em parceria com agentes e empresas de segurança locais. No Gana e nos Camarões, os serviços de proteção estatais podem ser obtidos por ligação direta com as forças armadas desses países (Steffen, 2017).

No caso particular da Nigéria, existem diversas agências com responsabilidade sobre a pirataria marítima, designadamente a Marinha Nigeriana, as Autoridades Portuárias Nigerianas, o Ministério dos Transportes Nigeriano, a Polícia Marítima Nigeriana (responsável pela segurança de rios, vias navegáveis e riachos) e a Força Tarefa Conjunta – uma unidade composta por pessoal da Marinha, da Força Aérea e do Exército. Esta última foi criada para combater as milícias no Delta do Níger, tais como o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (MEND¹³) e os Vingadores do Delta do Níger (NDA¹⁴) e combater o *bunkering* de combustível e outros crimes na região do Delta. A este conjunto de entidades junta-se a recém-nomeada NIMASA que engloba a Infraestrutura Integrada de Segurança Nacional e Proteção das Vias Navegáveis (também conhecida como o Projeto *Deep Blue*) (*Global Maritime Crime Programme*, 2021).

O governo nigeriano, procurando fazer face à falta de recursos materiais e humanos capazes de responder às inúmeras solicitações, à semelhança de outros Estados vizinhos, tem recorrido a parcerias público-privadas com PMSCs para suprimir esta falta de meios e pessoas. Estas PMSCs têm de ser propriedade de nigerianos e ter licença do Corpo de Segurança e Defesa Civil da Nigéria (NSCDC¹⁵), a qual deve ser renovada anualmente. Para operar *offshore*, as PMSCs têm de celebrar um Memorando de Entendimento (MoU¹⁶) com a Marinha Nigeriana, também numa base anual, e receber aprovação para a utilização de navios de segurança específicos, após inspeção. Embora algumas empresas de segurança estrangeiras tenham tentado prestar serviços de segurança *offshore*, contornando a legislação e regulamentos nigerianos, estas viram alguns dos seus navios apreendidos e pessoal detido por posse ilegal de armas (*Global Maritime Crime Programme*, 2021).

De acordo com Dirk Steffen (2017), em 2016, tinham assinado o MoU com a Marinha Nigeriana 16 PMSCs e estimava-se que estivessem a operar em águas nigerianas mais de

¹³ *Movement for the Emancipation of the Niger Delta.*

¹⁴ *Niger Delta Avengers.*

¹⁵ *Nigeria Security and Civil Defense Corps.*

¹⁶ *Memorandum of Understanding.*



100 embarcações de segurança privada. Embora estas embarcações privadas reforçassem a esquadra nigeriana, que apenas dispunha de alguns navios capazes de patrulhar a sua ZEE, também apresentou diversos desafios ao nível de comando e controlo na gestão de todas as atividades destes meios, assim como, no fornecimento de militares, armamento e munições, em cumprimento dos termos dos MoUs celebrados (Steffen, 2017).

Em 2019, encontravam-se 29 PMSCs autorizadas a operar na Nigéria e cerca de 150 embarcações de segurança privada, sendo os principais clientes empresas que utilizam os seus serviços para escolta de navios de abastecimento de plataformas *offshore*, proteção de campos petrolíferos e navios comerciais que transitam em águas nigerianas (*Global Maritime Crime Programme*, 2021).

O programa *Ocean Beyond Piracy* (2016a), num artigo que aborda o modelo vigente na região do GdG, identifica alguns desafios a serem superados na utilização destes serviços e parcerias pelo Estado costeiro. Apesar deste modelo não assentar exclusivamente na ação dos atores não estatais, considera-se relevante compreender de que forma os seguintes pontos podem influenciar o papel atual e futuro destes mesmos atores.

Um primeiro desafio encontra-se relacionado com o estatuto a ser dado às forças governamentais que embarcam nos navios – as quais se fazem muitas vezes com recurso a meios civis e/ou com elementos civis integrados –, na sua relação com as leis do Estado bandeira, do Estado Costeiro, do direito internacional e do direito comercial e, especialmente, no que diz respeito às reclamações de seguros.

Um outro desafio, prende-se com o comando e controlo, tanto dos meios como destas equipas embarcadas, obrigando a um sistema de comunicações robusto e uma delegação de autoridade e capacidade de decisão que permita agir em caso de necessidade.

A atuação destas forças embarcadas, leva a outro desafio que diz respeito ao uso da força. Embora vários documentos legais, como o GUARDCON para a África Ocidental, façam referência às Regras para o Uso da Força (ver figura 4), este quadro não está uniformizado a nível mundial nem harmonizado entre a segurança privada e as forças governamentais. Isto não é apenas um desafio legal, uma vez que a adesão às Regras de Utilização de Força continua a ser registada em contratos comerciais, muitas vezes sem ser definida e sem mecanismos de supervisão sobre a sua utilização e efeitos (*Ocean Beyond Piracy*, 2016).

No panorama geral, Dirk Steffen (2017) conclui que as soluções que representam as PMSCs como prestadores diretos de segurança no mar continuam a ser um dispendioso



“penso rápido”, de curto prazo, para minimizar a situação da indústria do transporte marítimo, incidindo sobre os sintomas do fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar e não na sua origem. Para além dos riscos de abusos, de má gestão e de corrupção, Steffen (2017) identifica que os modelos adotados pelos países na região não possuem a robustez suficiente para um papel de dissuasão da pirataria, particularmente aquela que tem por base os grupos armados do Delta do Níger, uma vez que nenhuma é suscetível de aumentar a resposta dos escassos meios e capacidades de segurança marítima destes países.

Sintetizando os casos apresentados em resposta à QD3 – Qual o contributo dos atores não estatais no combate à pirataria e do assalto armado, no GdG, numa perspetiva de prestação de serviços de segurança? – verifica-se que estes atores prestam um leque variado de serviços, que vão desde a avaliação de risco, preparação das tripulações, elaboração de planos de segurança, instalação de medidas de proteção, até à proteção armada, segurança, vigilância e resposta a emergência.

No contexto específico do GdG, os Estados costeiros não permitem uma atividade autónoma e exclusiva das PMSCs. O modelo que prevalece na região assenta em parcerias público-privadas através das quais os Estados, por intermédio das suas forças militares e/ou de segurança, oferecem os seus próprios serviços de segurança, mediante a cobrança de taxas aos armadores privados.

Apesar de este ser um modelo diferente daquele que foi adotado noutras regiões, identificam-se diversos desafios que têm de ser ultrapassados na região do GdG para que a pirataria marítima não seja transformada num negócio para os Estados, principalmente relacionados com a necessidade transparência nos processos e nas ações.

Ainda que tenham sido promulgados diversos diplomas legais, regulamentos, iniciativas e protocolos com vista à regulamentação da atividade de segurança privada no mar, continuam a subsistir preocupações relacionadas com o emprego das PMSCs e na atuação das PCASP, em particular, pelo uso da força por estes elementos e as consequências que isso acarreta.



5. Conclusões

O fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar representa um dos desafios mais prementes em termos de segurança marítima, afetando em particular a região do Golfo da Guiné. Para além dos efeitos sentidos na região, os problemas de segurança marítima causados por este fenómeno têm repercussões a uma escala internacional, com impacto na economia global.

Se por um lado, a responsabilidade para lidar com os assuntos de segurança é considerada como do domínio exclusivo dos Estados, na prática, verifica-se por outro lado que estes por vezes não são capazes ou não dispõem dos recursos necessários para solucionar estes problemas. Numa preocupação crescente com a pirataria e assalto armado no mar, é na ausência de uma resposta eficaz por parte dos Estados que se verifica uma multiplicação de esforços e iniciativas dos atores não estatais com o intuito de preencher as lacunas existentes e prestar apoio no combate a este fenómeno.

Com epicentro no Delta do Níger, na última década, este fenómeno evoluiu de uma atividade que visava o sequestro de navios para roubo de combustível, conhecido por “*petro-piracy*”, para o rapto de tripulantes com vista à obtenção de dinheiro através do pagamento de resgates.

É inserido num ambiente de incerteza e de grande pressão por diversos intervenientes para melhorar a segurança marítima no GdG, que se torna relevante abordar a ação dos atores não estatais no contributo para a diminuição deste fenómeno. Para a realização desta investigação, foi considerado o conceito de combate ao fenómeno de pirataria marítima e do assalto armado no mar, como conceito estruturante e central, tendo sido caracterizada a ação dos atores não estatais recorrendo à técnica de investigação, pesquisa e análise documental.

A estrutura do trabalho com a discussão dos resultados dividida em função das questões derivadas, permitiu a caracterização do papel dos atores não estatais em diferentes vetores na sua contribuição para o combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar no GdG. Integrando esta abordagem repartida, obtém-se a resposta à questão central desta investigação. Assim, em resposta à QC – De que forma a ação atual dos atores não estatais contribui para o combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG? – decorrente desta investigação, esta é estruturada nas dimensões de governança, da monitorização, da sustentação, da dissuasão e da disrupção.

No que diz respeito à dimensão de governança, é possível identificar o papel destes atores na constante publicação de normativo assim como uma pressão firme junto de



autoridades e entidades governamentais. As inúmeras iniciativas realizadas por estes atores são reveladoras da sua preocupação e compromisso, apontando este assunto como prioritário no desenvolvimento da segurança marítima na região.

O papel destes atores nas dimensões de monitorização e de sustentação, destaca-se pela iniciativa na melhoria do Conhecimento Situacional Marítimo e do combate conjunto a estas ameaças. A sua ação caracteriza-se pela edificação de capacidades para o apoio, monitorização e partilha da informação dentro da arquitetura de sistemas de segurança da região. Todavia, o apoio destes atores não se verifica apenas ao nível dos sistemas de segurança, sendo este também estendido à comunidade marítima. Numa face menos visível, os atores não estatais têm desenvolvido um trabalho de apoio junto dos tripulantes afetados pelo fenómeno de pirataria marítima.

Examinando o contributo direto destes atores no combate a este fenómeno, na dimensão de dissuasão e disrupção (por intermédio das PMSCs), verificamos que o modelo vigente no GdG é diferente de outros modelos utilizados, num passado recente, noutras regiões, como é o caso da Somália. Com as entidades governamentais a assumir uma posição central, são celebradas parcerias público-privadas com as PMSCs para a prestação de serviços de segurança no mar.

Estas parcerias visam suprimir a falta de recursos materiais e humanos face às inúmeras solicitações, porém, as PMSCs têm de cumprir com diversos regulamentos e legislação para obterem autorização de operação. Se por um lado, procura-se reduzir o risco de proliferação de armas nos espaços marítimos, por entidades privadas e, em particular, o uso indiscriminado e injustificado da força por parte das PCASPs, por outro assiste-se a um incremento de riscos de abusos, de má gestão e de corrupção, sob o perigo que a pirataria marítima seja transformada num negócio para os Estados da região.

Apesar da caracterização em separado de cada uma destas dimensões, a ação dos atores não estatais nem sempre se desenvolve de uma forma isolada, podendo estas complementarem-se entre si, podendo um mesmo ator desenvolver atividades simultaneamente em diferentes dimensões, assim como, em conjunto com outros atores.

Para além da complementaridade, do apoio e dos serviços que os atores não estatais prestam na região, todos estes vetores apresentam inúmeros desafios, obrigando a que se desenvolva uma melhor cooperação e entendimento a todos os níveis.



Podemos concluir também que, atualmente, o combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar incide essencialmente sobre os sintomas do problema, ou sobre os seus efeitos, e não na sua origem.

Para eliminar este problema torna-se necessário uma abordagem mais abrangente, onde se inclua as suas origens em terra. Porém, considerando a natureza e o interesse (económico) dos atores não estatais, o papel destes, mesmo que relevante, será sempre em complementaridade de uma resposta dos Estados a este problema.

A grande quantidade de atores não estatais, assim como o vasto trabalho desenvolvido e as inúmeras iniciativas que os mesmos realizam na região do GdG, traduzem-se elas próprias como uma possível limitação a esta investigação, uma vez que poderão existir contributos relevantes que não tenham sido identificados e caracterizados no período desta pesquisa.

Para estudos futuros identifica-se como relevante apurar as lacunas que os atores estatais apresentam no combate ao fenómeno de pirataria marítima e assalto armado no mar, no GdG, e de que forma as ações dos atores não estatais podem complementar e robustecer uma resposta conjunta.



Referências bibliográficas

- BIMCO. (2021). *Gulf of Guinea declaration on the Suppression of Piracy*. BIMCO. Retirado de www.bimco.org/GoGDeclaration
- BIMCO; ICS; IFSMA; IGP&I; INTERTANKO; INTERCARGO; INTERMANAGER; OCIMF. (2018). *Global Counter Piracy Guidance for Companies, Masters and Seafarers*. Londres, (RU): Witherby Publishing Group Ltd. Retirado de https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/global-counter-piracy-guidance-bmp_low_17-07-18.pdf
- Campanelli, O. (2012). The Global Governance of Maritime Piracy. *Journal of Global Policy and Governance, Volume 1*, 73–84 [Versão PDF]. doi: 10.1007/s40320-012-0006-z
- Castro, T. (2016). *Teoria das Relações Internacionais* (2ª edição revista e atualizada ed.). Brasília: FUNAG.
- CNUDM. (1982). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. Montego Bay.
- Dryad Global. (2021). Gulf of Guinea Piracy [Página online]. Retirado de <https://dg.dryadglobal.com/west-africa>
- European Parliamentary Research Service. (2019). *Piracy and armed robbery off the coast of Africa*. Secretariat of the European Parliament, Directorate-General for Parliamentary Research Services. Bruxelas: European Parliamentary Research Service [Versão PDF]. doi:10.2861/78273
- Global Maritime Crime Programme. (2021). *Pirates of the Niger Delta - Between brown and blue waters*. Vienna, Austria: UNODC [Versão PDF]. Retirado de https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf
- Gottlieb, Y. (2013). Combating Maritime Piracy: Inter-Disciplinary Cooperation and Information Sharing. *Case Western Reserve Journal of International Law*, 46, 303-333.



- ICS. (2021). Current Issue - Piracy in West Africa 2020. International Chamber of Shipping [Página *online*]. Retirado de <https://www.ics-shipping.org/current-issue/piracy-in-west-africa/>
- ICS; BIMCO; IGP&I Clubs; INTERCARGO; INTERTANKO; OCIMF. (2020). *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*. Retirado de <https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/03/BMP-West-Africa.pdf>
- IMO. (2009). *Resolution A.1025(26) - Code of Practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships*. International Maritime Organization [Versão PDF]. Retirado de <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf>
- Liss, C. (2017). Challenging Sovereignty and State Control of Violence at Sea? The Operations of Private Anti-Piracy Security Providers. Em S. Gertheiss, S. Herr, K. Dieter Wolf, & C. Wunderlich (Edits.), *Resistance and Change in World Politics - International Dissidence* (pp. 79-108). Cham, Switzerland: Palgrave Macmillan [Versão PDF]. doi:10.1007/978-3-319-50445-2_3
- Liss, C. (2020). Non-state Actors in the Maritime Domain: Non-state Responses to Maritime Security Challenges. Em L. Otto (Ed.), *Global Challenges in Maritime Security - An Introduction* (pp. 211-228). Cham, Switzerland: Springer [Versão PDF]. doi:10.1007/978-3-030-34630-0
- Maritime Piracy Humanitarian Response Programme. (2016). *Humanitarian support of seafarers and their families in cases of armed robbery and piracy attack*. International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN). Londres, Reino Unido: International Seafarers Welfare and Assistance Network (ISWAN) [Versão PDF]. Retirado de https://www.seafarerswelfare.org/assets/documents/resources/Piracy_Good_Practice_Guide_Version_3_1-89296_en.pdf
- MDAT-GoG. (2021). Maritime Domain Awareness Trade - Gulf of Guinea [Página *online*]. Retirado de <https://gog-mdat.org/home>



- Ocean Beyond Piracy. (2016). *Defining Contracted Maritime Security*. Broomfield, CO (EUA): One Earth Future Foundation [Versão PDF]. Retirado de <https://www.oneearthfuture.org/research-analysis/obp-issue-paper-defining-contracted-maritime-security>
- Ocean Beyond Piracy. (2017). *Coastal State Embarked Personnel*. Broomfield, CO (EUA): One Earth Future Foundation [Versão PDF]. Retirado de <https://www.oneearthfuture.org/research-analysis/coastal-state-embarked-personnel>
- Ocean Beyond Piracy. (2018). *State of Maritime Piracy 2017*. Broomfield, CO (EUA): One Earth Future Foundation [Versão PDF]. Retirado de <https://www.oneearthfuture.org/research-analysis/state-maritime-piracy-2017>
- Okafor-Yarwood, I., & Pigeon, M. (2020). *Stable Seas: Gulf of Guinea*. Broomfield, (EUA): One Earth Future Foundation [Versão PDF]. doi: 10.18289/OEF.2020.043
- Round Table of International Shipping Associations. (2020, 09 de março). Round Table of International Shipping Associations Press Release [Página online]. Retirado de <https://www.intertanko.com/images/newsdesk/2020/Press-Release-RT-Chairs-2020.pdf>
- Santos, L., Lima, J., Garcia, F., Monteiro, F., Silva, N., Silva, J., . . . Piedade, J. (2019). Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação. *Cadernos IUM* N.º8, 2ªed., revista e atualizada. Pedrouços: IUM - Centro de Investigação e Desenvolvimento (CIDIUM).
- Seyle, C., & Madsen, J. V. (2015). Non-State Actors in Maritime Security. Em I. Chapsos, & C. Kitchen, *Strengthening Maritime Security Through Cooperation* (pp. 23-34). IOS Press [Versão PDF]. doi:10.3233/978-1-61499-536-4-23
- Seyle, C., Fernandez, K., Dimitrevich, A., & Bahri, C. (2018). The long-term impact of maritime piracy on seafarers' behavioral health and work decisions. *Marine Policy*, 87, 23-28 [Versão PDF]. doi: 10.1016/j.marpol.2017.10.009
- Steffen, D. (2017, 11 de abril). Gulf of Guinea Maritime Security in 2016. Center for International Maritime Security [Página online]. Retirado de <https://cimsec.org/gulf-guinea-maritime-security-2016/>



Whitehouse, D. (2021). Nigeria's navy nervous about uptick in piracy and its impact on the country's reputation. *The Africa Report*, (Página online). Retirado de <https://www.theafricareport.com/74170/nigerias-navy-nervous-about-uptick-in-piracy-and-its-impact-on-the-countrys-reputation/>

World Bank. (2017). *World Development Report 2017: Governance and the Law*. Washington, DC: World Bank [Versão PDF]. doi:10.1596/978-1-4648-0950-7



Apêndice A — Modelo de análise

Quadro 3 - Modelo de investigação

Tema	A ação dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, na região do Golfo da Guiné.				
Objeto de Estudo	A ação dos atores não estatais no âmbito do combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG.				
Problema de Investigação	Compreender de que forma a ação dos atores não estatais contribui para a diminuição do fenómeno de pirataria marítima e assalto armado no mar, no GdG.				
Objetivo Geral (OG)	Caracterizar o contributo atual dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG.				
Questão Central (QC)	De que forma a ação atual dos atores não estatais contribui para o combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG?				
Objetivos Específicos (OE)	Questões Derivadas (QD)	Conceito	Dimensão	Indicadores	Técnicas de Recolha
OE1 Caracterizar a ação dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG, no âmbito da governança.	QD1 Qual a influência dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG, numa perspetiva de governança?	Combate à pirataria marítima e ao assalto armado no mar	Governança	- Normativo - <i>Advocacy</i>	Análise Documental
OE2 Caracterizar a ação dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG, numa perspetiva de apoio aos sistemas de segurança.	QD2 Qual o contributo dos atores não estatais no combate à pirataria e do assalto armado no mar no GdG, como prestadores de serviços de apoio aos sistemas de segurança?		Monitorização Sustentação	- Integração e partilha de informação - Apoio humanitário	
OE3 Caracterizar a ação dos atores não estatais no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG, numa perspetiva de prestação de serviços de segurança	QD3 Qual o contributo dos atores não estatais no combate à pirataria e do assalto armado no mar no GdG, numa perspetiva de prestação de serviços de segurança?		Dissuasão Disrupção	- Medidas de proteção - Uso da força	
Delimitação	Domínios	Espaço	Golfo da Guiné		
		Conteúdo	A ação dos atores não estatais no combate ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar		
		Tempo	Atualidade		
Metodologia de Investigação	Posicionamento		Metodologia de Raciocínio	Estratégia de Investigação	Desenho de Pesquisa Horizonte Temporal
	Ontológico	Construtivista	Dedutivo	Qualitativa	Estudo de Caso Transversal
	Epistemológico	Interpretativista			