



ESCOLA NAVAL

ta sainte & bi-faire



Joel Carvalho dos Ramos Sousa

Segurança Marítima no Golfo da Guiné (2008-2023)

Análise da Eficácia do Código de Conduta de Yaoundé no combate à
pirataria no Golfo da Guiné

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha



Escola Naval, 8 de setembro de 2025



ESCOLA NAVAL

tañant de biefaire



Joel Carvalho dos Ramos Sousa

Segurança Marítima no Golfo da Guiné (2008-2023)

Análise da Eficácia do Código de Conduta de Yaoundé no combate à
pirataria no Golfo da Guiné

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Ciências Militares Navais, na especialidade de Marinha

Orientação de: CMG RES João Coelho Gil

O Aluno Mestrando,

Joel Carvalho dos Ramos Sousa



O Orientador,

CMG RES João Coelho Gil

O Co-orientador,

Prof. Dr. Ricardo Moura

Escola Naval, 8 de setembro de 2025

"Para quem nasceu cercado pelo mar, a água é mais do que caminho: é origem, sustento e destino, por isso, nenhum país pode enfrentar sozinho as ameaças que surgem no mar. A cooperação é a nossa maior força de combate a ilícitos." (Autor desconhecido)

Dedico este trabalho a todos que direta ou indiretamente, estiveram sempre presente a apoiar-me durante este longo percurso de estudos, que começou com a minha saída da Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, passando pelo Vestibular na Academia Militar e o período que estive na Escola Naval

Agradecimentos

Agradeço, em primeiro lugar, a Deus, por me conceder saúde, sabedoria e perseverança ao longo deste percurso. A fé e a confiança na Sua presença sustentaram-me nos momentos de maior exigência.

Aos meus orientadores, manifesto profundo reconhecimento pela orientação rigorosa, pela disponibilidade constante e pelos contributos valiosos que enriqueceram este trabalho. O vosso acompanhamento foi fundamental para a sua concretização.

À minha esposa, agradeço sinceramente pela paciência, incentivo e apoio incondicional em todas as fases desta jornada. A tua presença foi decisiva para que este objetivo fosse alcançado.

Aos meus familiares, deixo um agradecimento especial pelo encorajamento permanente, pela confiança no meu percurso e pelo suporte emocional que sempre me ofereceram.

A todos aqueles que, de forma direta ou indireta, contribuíram para esta dissertação — Escola Naval, Camaradas, Professores e Amigos — o meu sincero agradecimento. Cada gesto, sugestão ou palavra de apoio teve um impacto significativo nesta caminhada.

Resumo

A presente dissertação analisa a evolução da pirataria marítima no Golfo da Guiné (GdG) entre 2008 e 2023, com especial enfoque na eficácia do Código de Conduta de Yaoundé (CCY) enquanto mecanismo de governação marítima cooperativa. O estudo combina uma abordagem metodológica mista, integrando dados quantitativos obtidos a partir de relatórios do *International Maritime Bureau* (IMB) e fontes institucionais, com uma análise qualitativa sustentada em literatura especializada e documentos oficiais. A investigação evidencia que, apesar de o CCY ter gerado avanços importantes ao nível da coordenação regional, partilha de informação e capacitação operacional, os seus resultados são limitados e desiguais. Verificou-se uma redução relativa dos incidentes em zonas costeiras, mas também uma adaptação estratégica dos grupos piratas, que passaram a operar em alto-mar, utilizando o sequestro como tática dominante. Fatores estruturais como a pobreza, a corrupção, a fragilidade institucional e a falta de harmonização legislativa continuam a comprometer os esforços regionais. Conclui-se que, embora o CCY represente um passo relevante, a sua eficácia plena depende da consolidação de capacidades internas, da cooperação multilateral efetiva e de uma abordagem integrada que inclua o desenvolvimento socioeconómico das comunidades costeiras.

Palavras-chave: Segurança Marítima, Golfo da Guiné, Código de Conduta de Yaoundé, Pirataria, Governação Cooperativa

Abstract

This dissertation analyses the evolution of maritime piracy in the Gulf of Guinea (GoG) between 2008 and 2023, with a particular focus on assessing the effectiveness of the Yaoundé Code of Conduct (YCC) as a framework for cooperative maritime governance. The study adopts a mixed-methods approach, combining quantitative data from International Maritime Bureau (IMB) reports and institutional sources with qualitative analysis based on academic literature and official documents. The findings reveal that, although the YCC led to important improvements in regional coordination, information sharing and operational capacity, its results remain partial and uneven. While piracy incidents declined near the coast, criminal groups adapted by shifting their operations offshore and increasingly relying on kidnapping for ransom. Structural factors such as poverty, corruption, institutional fragility and the lack of harmonised legislation continue to undermine regional efforts. It is concluded that, although the YCC is a necessary step, its full effectiveness requires stronger internal capabilities, deeper multilateral cooperation and an integrated approach that addresses the socio-economic conditions of coastal communities.

Key words: Maritime Security, Gulf of Guinea, Yaoundé Code of Conduct, Piracy, Co-operative Governance.

Índice

Introdução	1
1 Contextualização histórica, jurídica e evolutiva da pirataria no GdG	9
1.1 Contexto histórico e jurídico	10
1.2 Contexto histórico da pirataria moderna no GdG	12
1.3 Evolução da pirataria na região	14
1.4 Fatores que influenciam a pirataria no GdG	15
1.5 Impacto económico e geopolítico	16
2 Cooperação regional e internacional – Código de Conduta de Yaoundé	19
2.1 A crise securitária no GdG: entre fragmentação e resposta multilateral	20
2.2 O conceito de governação marítima cooperativa	20
2.3 Principais organizações do GdG	21
2.3.1 Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CE-DEAO)	22
2.3.2 Comunidade Económica dos Estados da África Central (CE-EAC)	22
2.3.3 Comissão do Golfo da Guiné (GGC)	23
2.3.4 Código de Conduta de Yaoundé	23
2.4 Desafios e limitações na cooperação	25
2.5 Resultados e consequências iniciais	26
2.6 Outras iniciativas de cooperação	27
3 Análise detalhada dos incidentes através de dados quantitativos e qualitativos	31
3.1 Estrutura da Base de Dados e Abordagem Analítica	31
3.2 Tendências temporais dos incidentes de pirataria no GdG	32
3.2.1 Evolução do número de ataques (2008-2023)	32
3.2.2 Comparação pré e pós-CCY	34

3.3	Características dos incidentes no GdG	35
3.3.1	Tipologia de ataque	35
3.3.2	Armas utilizadas	36
3.3.3	Áreas mais afetadas	37
3.3.4	Distribuição dos incidentes por zonas de navegação	38
3.3.5	Evolução Temporal dos Incidentes por Zonas de Navegação	39
3.3.6	Desenvolvimentos pós-2020	44
4	Avaliação crítica das medidas implementadas à luz do modelo de governação marítima cooperativa	49
4.1	Análise crítica dos dados à luz do modelo teórico	49
4.2	As ambivalências do CCY: norma vs. operacionalização	50
4.3	Reajustar a dissuasão: mecanismo para uma abordagem integrada	53
5	Conclusão e propostas de trabalhos futuros	55
5.1	Conclusão	55
5.2	Observações para as políticas públicas na região	56
	Referências	59
	Apêndices	65
A	Análise dos tipos de ataques no GdG (2008–2023)	65
B	Distribuição por período (Noturno vs. Diurno)	73

Lista de Figuras

1.1	Países que compõem o GdG	10
1.2	Gráfico: Evolução dos ataques terroristas no GdG	15
2.1	Organizações regionais	21
2.2	Estrutura do CCY	24
2.3	Numero de ataques por ano 2008-2023	27
2.4	Ataques na Nigéria por Ano	28
3.1	Gráfico: Evolução Anual dos Incidentes de Pirataria no Golfo da Guiné (2008–2023)	33
3.2	Gráfico: Distribuição dos Tipos de Ataques (Pré e Pós-CCY)	34
3.3	Gráfico: Representação por tipos de ataques por ano	36
3.4	Gráfico: Mapa de Calor: Incidentes de Pirataria por Estado Costeiro e Ano	38
3.5	Gráfico: Incidentes por Zona de Navegação	38
3.6	Gráfico: Evolução dos incidentes por zonas de navegação por ano	39
3.7	Gráfico: Padrões Sazonais da Pirataria no Golfo da Guiné – Média Mensal de Incidentes por Período	41
3.8	Gráfico: Numero total de incidentes por ano	42
3.9	Gráfico: Evolução Anual da Pirataria no Golfo da Guiné – Com Destaque para 2013 (CCY) e 2020 (Pico)	44
3.10	Gráfico: Numero de ataques piratas ocorridos no GdG 2008-2023	45
4.1	Tabela de Comparação	51
A.1	Gráfico: DAMAGED (ataques com danos a embarcação)	66
A.2	Gráfico: Hijack	67
A.3	Gráfico: Hijack/Kidnap	67
A.4	Gráfico: Hijack/ Kidnsap/Theft	68
A.5	Gráfico: Hijack/Murder/Theft	68
A.6	Gráfico: Murder	69
A.7	Gráfico: Murder/Kidnap	69

A.8	Gráfico: Theft	70
A.9	Gráfico: Theft/Kidnap	71
A.10	Gráfico: Unsuccessful	72
B.1	Gráfico: Ataques por ano e período do dia	73

Lista de Acrónimos

CA	Corno de África.
CCY	Código de Conduta de Yaoundé.
CEDEAO	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental.
CEEAC	Comunidade Económica dos Estados da África Central.
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
COM	Centro de Operações Marítimas.
CRESMAC	Centro de Coordenação Regional para a África Central.
CRESMAO	Centro de Coordenação Regional para a África Ocidental.
CSNU	Conselho de Segurança das Nações Unidas.
CTF-151	<i>Combined Task Force- 151.</i>
ENUDC	Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime.
EUA	Estados Unidos da América.
FOMAC	<i>Force Multinationale de l'Afrique Centrale.</i>
G7++	<i>Friends of the Gulf of Guinea.</i>
GdG	Golfo da Guiné.
GGC	Comissão do Golfo da Guiné.
GoGIN	<i>Gulf of Guinea Inter-Regional Network.</i>
GoGIN+	<i>Gulf of Guinea Inter-Regional Network Plus.</i>
IMB	<i>International Maritime Bureau.</i>
IMO	Organização Marítima Internacional.
INTERPOL	<i>International Criminal Police Organization.</i>

MEND	Movimento de Emancipação do Delta do Níger.
NEMO	<i>Navy Exercise for Maritime Operations.</i>
OMC	Organização Mundial do Comércio.
ONU	Organização das Nações Unidas.
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte.
SEACOP	<i>Seaport Cooperation Programme.</i>
SWAIMS	<i>Support to West Africa Integrated Maritime Security.</i>
UE	União Europeia.
UN	Nações Unidas.
UNOCA	United Nations Office for Central Africa.
UNOWA	<i>United Nations Office for West Africa.</i>
VHF	<i>Very High Frequency.</i>
ZEE	Zona Económica Exclusiva.

Introdução

O transporte marítimo representa o meio principal do comércio global, sendo responsável, segundo a Organização Mundial do Comércio (OMC), por 80 a 90% do volume das trocas internacionais, o que equivale ao transporte anual de cerca de 11 mil milhões de toneladas de bens através de uma frota estimada em mais 50 mil navios mercantes, provenientes de mais de 150 países (Monitor Mercantil, 2023; Organização Mundial do Comercio, s.d.). Este sistema, essencial ao funcionamento da economia mundial, depende da segurança das rotas marítimas para garantir a continuidade e a eficiência das cadeias de abastecimento internacionais.

Nesse contexto, o Golfo da Guiné (GdG), situado na costa ocidental de África, destaca-se como uma região de relevância estratégica ímpar, não apenas pela sua posição geográfica, que serve de elo entre o Atlântico Sul e os mercados euro-asiáticos, mas também pela abundância de recursos naturais, como petróleo, gás natural, ouro, diamantes e minerais raros. Esses recursos posicionam o GdG como um corredor vital para as exportações energéticas, com países como a Nigéria, Angola e os Camarões a desempenharem papéis centrais na produção e transporte de petróleo, essencial ao abastecimento de mercados globais (Nunes, 2015).

Todavia, ao longo das últimas três décadas, o GdG transformou-se num dos principais focos de insegurança marítima a nível mundial, caracterizado por uma frequência quase diária de incidentes de pirataria, sequestros de tripulações, roubos de carga e atividades ilícitas associadas, como o tráfico de drogas, armas e seres humanos (Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2022; Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, Programa Global contra o Crime Marítimo (PGCM), 2023; IMB, 2020, 2021, 2023; Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico, 2022; Seas, s.d.). Esta realidade não só compromete a estabilidade económica e social dos estados costeiros, cuja subsistência depende em grande medida das atividades marítimas, mas também reverbera no comércio internacional, dada a dependência global do petróleo e de outros bens transportados por estas águas (Rocha, 2022).

A insegurança marítima no GdG não é um fenómeno isolado, mas um reflexo

de dinâmicas socioeconómico e políticas complexas, que abrangem a marginalização de comunidades costeiras, o desemprego estrutural, a fragilidade das instituições estatais e a capacidade de redes criminosas organizadas de explorarem essas vulnerabilidades em benefício próprio (Freitas, 2018).

Segundo Rocha (2022), "a centralidade do transporte marítimo na economia global torna a segurança das zonas de tráfego estratégico uma prioridade que transcende interesses locais e assume uma dimensão internacional". A pirataria no GdG, cuja incidência se intensificou desde o início do século XXI, representa um desafio significativo a essa segurança, afetando rotas cruciais para o abastecimento energético e impondo custos operacionais substanciais às companhias marítimas (Freitas, 2018).

Esses custos incluem prémios de seguro que duplicaram em algumas rotas desde 2010, desvios logísticos para evitar áreas de risco e investimentos em medidas de proteção a bordo, como guardas armados e sistemas de alarme (Freitas, 2018). Este fenómeno, enraizado em fatores estruturais como a pobreza endémica, a corrupção sistémica e a desigualdade na distribuição de recursos, é ainda influenciado por eventos globais que expõem as fragilidades das respostas existentes, como a pandemia de COVID-19, que alterou as dinâmicas operacionais e socioeconómico na região (Gold et al., 2023; IMB, 2020).

Assim, esta dissertação tem como propósito analisar a pirataria no GdG ao longo do período de 2008 a 2023, examinando as suas causas profundas, a sua evolução histórica em termos de frequência, táticas e distribuição geográfica, bem como os seus impactos económicos e geopolíticos na região e no contexto global. Um foco particular é dado ao impacto das iniciativas de cooperação internacional, com destaque para o Código de Conduta de Yaoundé (CCY), adotado em 2013 como uma tentativa de resposta cooperativa à crescente ameaça da pirataria¹.

A escolha do período de 2008 a 2023 visa possibilitar a análise de dois momentos distintos no tempo: um anterior à adoção do CCY e outro posterior à sua implementação. Esta delimitação temporal tem como finalidade investigar se a introdução de iniciativas de cooperação regional se traduziu ou não em alterações na dinâmica da pirataria no GdG.

¹Embora, segundo a CNUDM, a pirataria se restrinja ao alto-mar, para efeitos desta dissertação, será adotado, como qualquer ato ilícito de violência, detenção ou depredação cometido no domínio marítimo, incluindo incidentes ocorridos tanto em alto-mar como em águas jurisdicionais, conforme a terminologia utilizada nos relatórios do *International Maritime Bureau* (2008–2023).

Objetivos:

Principal: Avaliar a eficácia das iniciativas de cooperação regional e internacional no combate à pirataria no GdG, com especial destaque para o CCY.

Complementares:

1. Identificar os fatores que explicam a persistência da pirataria na região;
2. Caracterizar a evolução da pirataria em termos de frequência, tipologia, armamento e distribuição geográfica;
3. Compreender o impacto da pandemia da COVID-19 sobre a segurança marítima e as capacidades de resposta no GdG;
4. Identificar os principais obstáculos à implementação do CCY;
5. Formular observações para as políticas públicas na região.

Formulação do Problema

A pirataria marítima no GdG representa um desafio persistente à segurança marítima regional e internacional, comprometendo o comércio global e a estabilidade socioeconómico dos Estados costeiros. Apesar da criação de mecanismos de cooperação como o CCY, a frequência e a sofisticação dos ataques ao longo do período em análise levantam dúvidas quanto à eficácia destas medidas. A pandemia da COVID-19, por seu turno, representa um contexto crítico que poderá ter influenciado a exposição de eventuais fragilidades nos sistemas de segurança marítima da região. Neste contexto, esta dissertação procura responder as seguintes questões:

Questão central:

Em que medida as iniciativas de cooperação regional e internacional, com ênfase no CCY, têm sido eficazes na mitigação da pirataria no GdG?

Questões derivadas:

1. Quais são os fatores estruturais e conjunturais que explicam a persistência e evolução da pirataria na região?
2. Que tendências operacionais, geográficas e temporais caracterizam os ataques durante o período em estudo?
3. Que impacto teve a pandemia da COVID-19 na dinâmica da pirataria e nas capacidades de resposta regional?

4. Que obstáculos têm limitado a implementação prática das iniciativas de cooperação como o CCY?

5. Quais as implicações de política pública, inferidas dos resultados, para as estratégias regionais de segurança marítima no GdG?

Justificação do Tema

Apesar da crescente produção académica sobre a pirataria no GdG, grande parte dos estudos existentes foca-se em análises descritivas de curto prazo, centradas na caracterização dos ataques ou nas dificuldades institucionais enfrentadas pelos Estados costeiros.

Trabalhos como os de Freitas (2018), focados no caso nigeriano, ou de Onuoha (2013), com uma abordagem regional, evidenciam a gravidade do problema da pirataria no GdG. No entanto, tais estudos não desenvolvem uma leitura longitudinal que relacione a evolução empírica do fenómeno com os efeitos institucionais das estruturas de cooperação multilateral implementadas a partir de 2013, nomeadamente o CCY. Embora o trabalho mais recente como o de Marques (2023) represente um avanço ao incorporar entrevistas com decisores portugueses e analisar o contributo nacional para a segurança cooperativa na região, o seu foco recai sobre a dimensão bilateral e sobre o papel específico de Portugal. Assim, permanece por explorar uma análise mais abrangente que avalie de forma sistemática a evolução da pirataria no GdG num horizonte temporal alargado, comparando os períodos anterior e posterior à adoção do CCY e integrando diferentes níveis de governação e resposta regional.

Neste contexto, esta dissertação justifica-se pela proposta de uma análise crítica e integrada, sustentada por uma abordagem longitudinal que cobre um período de quinze anos (2008–2023), permitindo observar tendências e transformações estruturais na dinâmica da pirataria e na resposta institucional.

O estudo procura articular esses dados com os processos de governação cooperativa em curso na região. Ao fazê-lo, o estudo procura colmatar uma lacuna evidente na literatura: a ausência de uma avaliação empírica consistente sobre os impactos reais do CCY e sobre os fatores que explicam a persistência do fenómeno, mesmo após a implementação de respostas multilaterais, como o próprio CCY (adotado no seio da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) com apoio da IMO² e do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (ENUDC), os

²IMO: Organização Marítima Internacional.

exercícios navais conjuntos (como o *Obangame Express*³) e programas internacionais de capacitação técnica promovidos por atores externos, nomeadamente a União Europeia (UE), os Estados Unidos e o *Friends of the Gulf of Guinea* (G7++)⁴. Essa abordagem permite reequacionar as noções de eficácia institucional e resiliência criminosa no domínio da segurança marítima no GdG.

A relevância do tema reside na possibilidade de compreender a pirataria não apenas como um problema de criminalidade marítima, mas como reflexo de limitações estruturais, institucionais, socioeconómico e operacionais no modelo de governação marítima da região. Esta dissertação procura investigar os efeitos do CCY e identificar alterações nas táticas dos piratas, nos padrões geográficos e na resposta dos Estados costeiros, avaliando de forma empírica se o CCY gerou mudanças sustentadas ou apenas efeitos pontuais. A dissertação procura, assim, contribuir para o debate académico sobre a eficácia das estruturas de cooperação em contextos de fragilidade institucional, oferecendo evidência concreta e observações para as políticas públicas mais robustas e sustentáveis na região.

Metodologia

A pesquisa adota uma abordagem metodológica mista, integrando métodos quantitativos e qualitativos com o objetivo de construir uma análise empírica robusta, complementada por uma interpretação crítica do fenómeno da pirataria no GdG. A análise quantitativa baseia-se sobretudo nos relatórios anuais do *International Maritime Bureau* (IMB)⁵, que oferecem dados sistematizados sobre o número, localização e tipologia dos ataques. Estes dados permitem mapear tendências ao longo de 16 anos e identificar variações associadas a marcos institucionais e contextos de crise, como a pandemia de COVID-19.

A análise qualitativa é sustentada por literatura académica e documentos institucionais, tendo como base autores como: (Osinowo, 2021) que contribui com uma leitura detalhada dos desafios operacionais da governação marítima na África

³*Obangame Express*- exercício naval multinacional anual iniciado em 2010, promovido pelo Comando dos EUA para África (AFRICOM), com o objetivo de reforçar a cooperação regional e a capacidade de combate à pirataria, ao tráfico ilegal e a outras ameaças marítimas no Golfo da Guiné.

⁴O G7++ *Friends of the Gulf of Guinea* é uma coligação internacional que inclui os países do G7 — Alemanha, Canadá, Estados Unidos, França, Itália, Japão e Reino Unido, bem como Estados parceiros como Portugal, Espanha, Países Baixos, Noruega, Suécia, Dinamarca, Bélgica, Suíça, Coreia do Sul e Brasil. Esta iniciativa apoia os Estados costeiros do Golfo da Guiné no combate à pirataria e na implementação da Arquitectura de Yaoundé.

⁵*International Maritime Bureau* (IMB), criado em 1981 no âmbito da *International Chamber of Commerce* (ICC), é a principal entidade internacional responsável pela monitorização, recolha e divulgação de dados sobre pirataria marítima e roubo armado contra navios, publicando relatórios anuais através do seu *Piracy Reporting Centre*

Ocidental, destacando as fragilidades das capacidades navais e a falta de interoperabilidade entre Estados; (Chalk, 2016), que oferece uma perspectiva comparada entre diferentes zonas de pirataria, permitindo compreender as especificidades do GdG em contraste com o Corno de África (CA), a Organização Marítima Internacional (IMO) e o ENUDC que fornecem o enquadramento normativo e institucional, essencial para avaliar o alcance e os limites das iniciativas regionais.

A integração da perspectiva teórica de (Bueger & Edmunds, 2017) funciona como eixo interpretativo central. O modelo de governação cooperativa proposto por estes autores permite articular os dados empíricos com um quadro analítico que considera as dimensões de confiança mútua, partilha de soberania funcional⁶ e ação coordenada como pré-requisitos para a eficácia das estratégias marítimas. Assim, esta abordagem metodológica não só documenta o fenómeno, mas também avalia criticamente os seus determinantes estruturais e institucionais. Para melhor fiabilidade para o estudo, os conteúdos desta dissertação estarão assentes nos seguintes pontos:

1. Tipo de investigação

Trata-se de um estudo descritivo e exploratório, que visa identificar padrões, mudanças e relações entre variáveis operacionais da pirataria e a implementação do CCY (2013). A abordagem empírica é sustentada por dados reais de incidentes, sendo complementada por reflexão teórica, jurídica e institucional.

2. Delimitação por tempo e categoria

Para efeitos de comparação, a análise foi estruturada no período temporal 2008-2013. A análise foi conduzida com o apoio de ferramentas de estatística descritiva e visualização gráfica, com especial enfoque em:

- Ano e mês do incidente;
- Tipo de ataque (sequestro, roubo, tentativa que não tiveram sucesso, etc.);
- Armamento utilizado;
- Localização por país e tipo de zona (porto, águas territoriais, alto-mar);
- Sazonalidade e frequência mensal.

Esses critérios também foram usados para fazer a exclusão de alguns dados para garantir maior consistência e fiabilidade.

⁶A *partilha de soberania funcional* refere-se à delegação voluntária de competências específicas a estruturas conjuntas, sem perda da soberania formal dos Estados Bueger (2015).

3. Tratamento e análise dos dados

Os dados foram sistematizados e tratados com recurso a ferramentas de análise estatística descritiva, com apoio de software como *Microsoft Excel*⁷, *Python*⁸ (*Pandas*, *Seaborn*, *Matplotlib*) e *visualização gráfica*. A interpretação dos resultados foi orientada por um quadro teórico assente no conceito de governação marítima cooperativa (Bueger & Edmunds, 2017), articulando as dinâmicas empíricas com os limites institucionais observados no modelo CCY.

Estrutura da Dissertação

A dissertação organiza-se em cinco capítulos principais, além da introdução:

Capítulo 1: Contextualização histórica, jurídica e evolutiva da pirataria no GdG.

Capítulo 2: Cooperação regional e internacional – Código de Conduta de Yaoundé.

Capítulo 3: Análise detalhada dos incidentes através de dados quantitativos e qualitativos.

Capítulo 4: Avaliação crítica das medidas implementadas à luz do modelo de governação marítima cooperativa

Capítulo 5: Conclusões e propostas de trabalhos futuros.

⁷*Microsoft Excel* é um programa de folha de cálculo usado para organizar e analisar dados.

⁸*Python* é uma linguagem de programação utilizada para análise de dados e automatização de tarefas.

Capítulo 1

Contextualização histórica, jurídica e evolutiva da pirataria no GdG

O GdG (Figura 1.1), com aproximadamente 7735 mil quilómetros de litoral, estende-se ao longo da costa ocidental de África e abrange uma vasta região que inclui países como Angola, Benim, Cabo Verde, Camarões, Congo (República do Congo), Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Nigéria, República Democrática do Congo (RDC), São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo. De acordo com a IMO (2021), esta zona constitui uma das áreas marítimas mais estratégicas do continente, tanto pela sua posição geográfica como pela concentração de recursos naturais e atividades económicas associadas ao transporte marítimo.

Esta região é responsável por aproximadamente 37% das exportações de petróleo africano destinadas a mercados como a Europa, a Ásia e as Américas, além de ser um ponto de passagem para outras mercadorias valiosas, como minerais e produtos agrícolas (U.S. Energy Information Administration, 2023). Desde finais do século XX, a região transformou-se num dos principais focos de insegurança marítima, com a pirataria a emergir como uma ameaça persistente às operações comerciais, à estabilidade regional e às dinâmicas geopolíticas que envolvem tanto os estados costeiros como os atores internacionais com interesses na área (Bueger & Edmunds, 2017; Osinowo, 2021) .

Neste capítulo será analisado o contexto histórico que moldou o aparecimento e o desenvolvimento da pirataria no GdG, a evolução dos ataques em termos de alcance geográfico, táticas e organização das entidades criminosas ao longo das últimas décadas, os fatores estruturais e conjunturais que contribuem para a sua

continuidade, bem como os impactos económicos e geopolíticos que resultam desta atividade ilícita. A análise procura oferecer uma compreensão abrangente das raízes e das alterações nos atos ilícitos de pirataria, destacando como esta se tornou um fenómeno complexo que reflete as condições específicas da região e as influências externas que a moldam.



FIGURA 1.1: Países que compõem o GdG

Fonte:<https://www.mapchart.net/world.html#>

1.1 Contexto histórico e jurídico

A pirataria é um dos mais antigos crimes reconhecidos pelo Direito Internacional (Rubin, 1998). Historicamente, o termo designava atos de violência cometidos no mar por embarcações privadas, geralmente sem autorização de um Estado, com fins de pilhagem ou extorsão. Desde o século XVII, os piratas passaram a ser considerados “inimigos da humanidade”, o que justificava a sua repressão por qualquer Estado, independentemente da nacionalidade dos autores ou da bandeira da embarcação atacada (Rubin, 1998).

A consagração da pirataria como crime internacional deve-se ao seu carácter transfronteiriço e ao impacto que tem na liberdade de navegação, no comércio marítimo e na segurança marítima⁹. A ausência de fronteiras no alto-mar e a dificuldade

⁹Neste trabalho, entende-se por segurança marítima a protecção integrada do domínio marítimo contra ilícitos e ameaças que possam afectar a navegação, as pessoas, as infra-estruturas e as

em atribuir jurisdição tornaram este fenómeno particularmente sensível ao Direito Internacional, que antecede as codificações modernas.

Com o advento do Direito Internacional moderno, especialmente a partir da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (Organização das Nações Unidas, 1982), a pirataria passou a ser juridicamente definida como atos ilícitos de violência, detenção ou pilhagem, cometidos por tripulações privadas no alto-mar, sendo enquadrada como uma ameaça à ordem pública internacional. O seu combate passou a ser visto como responsabilidade partilhada dos Estados, exigindo cooperação jurídica, operacional e política.

Contudo, a definição jurídica de pirataria continua a ser objeto de debate. A CNUDM (artigos 101 e ss), restringe o conceito a atos cometidos em alto-mar (Parte VII, CNUDM) ou fora da jurisdição de qualquer Estado, o que exclui a maioria dos ataques registados no GdG, que ocorrem em águas territoriais. Portanto, a pirataria deve ser entendida não apenas como prática criminal, mas também como categoria jurídica sujeita a interpretações variáveis, dependente do contexto histórico, político e geográfico em que se manifesta.

Este fenómeno evoluiu significativamente desde os seus contornos históricos clássicos, ligados ao período das grandes navegações (séculos XV a XVIII) e do colonialismo marítimo europeu. Na sua forma tradicional, era exercida por indivíduos ou grupos privados não vinculados a um Estado, que operavam sobretudo em zonas de rotas comerciais e visavam navios mercantes de alto valor económico, com táticas de abordagem direta e violência pontual (Rediker, 2004).

Estes grupos funcionavam, muitas vezes, como atores à margem da legalidade, mas tolerados ou mesmo instrumentalizados por certos impérios coloniais, através das chamadas cartas de corso (*letters of marque*¹⁰). Com o declínio do sistema colonial e a consolidação do Estado moderno, a pirataria foi sendo combatida no final do século XIX e início do século XX, primeiro como ameaça ao comércio, e depois como violação da soberania e da ordem jurídica internacional (Rubin, 1998).

cadeias de abastecimento (designadamente pirataria e roubo armado, tráfico ilícito, pesca ilegal e poluição), combinando instrumentos jurídicos, diplomáticos e operacionais em articulação nacional e cooperativa entre Estados e com organizações internacionais, enquadramento conceptual alinhado com a literatura especializada (Bueger, 2015).

¹⁰*Letters of marque* - autorização oficial concedida por um governo a particulares (corsários) para atacar e capturar navios inimigos durante períodos de guerra (Rubin, 1998).. Diferente da pirataria, era uma prática legal e regulamentada. Foi abolida por acordos internacionais no século XIX, como a Declaração de Paris (1856).

A partir do final do século XX, o fenómeno reaparece com novas características. A chamada pirataria moderna, não é necessariamente motivada por pilhagem direta, mas sim por extorsão, sequestro, controlo territorial e financiamento de redes criminosas. Os alvos são navios petroleiros, cargueiros, plataformas logísticas e até embarcações de pesca, operando em contextos de fragilidade estatal com ausência de patrulha e economia informal costeira (Chalk, 2016).

Além disso, a pirataria moderna não atua isoladamente. Está frequentemente ligada a redes mais amplas de crime organizado, como o tráfico de armas, de combustíveis, de seres humanos e o contrabando (Bueger & Stockbruegger, 2017; Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2013). No caso do GdG, estas redes aproveitam a debilidade institucional dos Estados costeiros, bem como a elevada dependência económica do mar, para se infiltrar e expandir.

1.2 Contexto histórico da pirataria moderna no GdG

A pirataria moderna no GdG começou a ganhar contornos definidos na década de 1990, num período marcado por profundas tensões políticas e económicas em vários países da região (Silva, 2021). Na Nigéria, por exemplo, o conflito no Delta do Níger, uma área rica em petróleo, foi um catalisador inicial. Este conflito, centrado na exploração petrolífera por multinacionais como a Shell e a Chevron, gerou revoltas entre as comunidades locais, que denunciavam a exclusão económica e a degradação ambiental resultantes da extração de recursos (Silva, 2021).

Grupos como o Movimento de Emancipação do Delta do Níger (MEND)¹¹, formado em 2005, começaram a atacar plataformas costeiras e oleodutos como forma de protesto político, mas estas ações rapidamente evoluíram para uma criminalidade marítima mais ampla, desvinculada de objetivos ideológicos claros e focada em lucros imediatos (Luz, 2016).

O contexto histórico da pirataria no GdG foi influenciado por dinâmicas globais no início do século XXI. O sucesso das operações internacionais contra a

¹¹Para efeitos desta dissertação, distingue-se entre *pirataria/roubo armado* atos no mar com *fins privados* (CNUDM, art. 101) e *terrorismo marítimo* atos violentos destinados a *coagir ou intimidar* autoridades ou populações por *motivos políticos, religiosos ou ideológicos* (no espírito da Convenção SUA, 1988). Assim, embora fases iniciais de grupos como o MEND integrem componentes de pressão política, a codificação empírica utilizada (IMB/ICC) classifica os incidentes como pirataria/roubo armado sempre que prevalece a motivação económica.

pirataria no CA, como a Operação Atalanta da UE¹² (iniciada em 2008) e a Operação *Ocean Shield* da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)¹³ (2009–2016), demonstrou a eficácia de respostas navais coordenadas (Comando Marítimo Aliado da OTAN, 2022; International Chamber of Commerce, 2014; Serviço Europeu para a Ação Externa (EEAS), 2024).

Paralelamente, várias potências internacionais reforçaram a sua presença na região através de missões navais independentes de escolta ou patrulha: os Estados Unidos, com a *Combined Task Force- 151* (CTF-151)¹⁴, focada na dissuasão de pirataria; a China, com destacamentos navais contínuos no Golfo de Áden desde 2008, incluindo o resgate do cargueiro *Taipan*; a Rússia, com navios da Frota do Mar Negro a escoltar embarcações mercantes em rotas críticas; a Índia, que mantém uma presença ativa com fragatas como a *INS Talwar* destacadas para proteger navios comerciais indianos; e o Japão, com uma base permanente de apoio logístico em Djibuti desde 2011, utilizada para operações de vigilância aérea e patrulha marítima contribuiu para a redução significativa da atividade pirata ao largo da Somália.

Embora não haja evidência de uma migração direta de piratas daquela região para o GdG, alguns analistas (Osinowo, 2021; Silva, 2021) destacam que este declínio coincidiu com o aumento da criminalidade marítima no GdG, sugerindo que a repressão no Índico Oriental pode ter contribuído indiretamente para a deslocação do foco das atenções criminosas globais, pois esta região oferecia condições favoráveis, tais como, segundo Osinowo (2021): "uma menor presença naval em comparação com o Índico Oriental, um tráfego marítimo intenso devido às exportações energéticas e uma governação fragilizada em vários estados costeiros incapazes de conter a escalada do crime marítimo".

Apesar do declínio da pirataria na Somália ter coincidido temporalmente com o aumento da atividade no GdG, os contextos são distintos. Enquanto a pirataria no Corno de África estava associada à ausência de Estado e à busca de legitimidade por grupos locais, no GdG ela emerge de redes de criminalidade organizada enraizadas em problemas estruturais como corrupção, pobreza e fragilidade institucional (Bueger, 2015; Osinowo, 2021).

¹² *Operação Atalanta* é uma missão naval da União Europeia, iniciada em 2008, destinada ao combate à pirataria ao largo da costa da Somália e à protecção de embarcações do Programa Alimentar Mundial.

¹³ *Operação Ocean Shield* foi uma missão naval da OTAN (2009–2016) de combate à pirataria ao largo da costa da Somália, integrada nos esforços internacionais de segurança marítima no Oceano Índico.

¹⁴ *Combined Task Force 151* (CTF-151) é uma força-tarefa multinacional criada em 2009, no âmbito da Força Marítima Combinada (CMF), com o objectivo específico de combater a pirataria no Golfo de Áden e nas águas ao largo da Somália.

1.3 Evolução da pirataria na região

Desde o início do século XXI que a pirataria no GdG passou por transformações significativas em termos de alcance geográfico, métodos operacionais e grau de organização. Nos primeiros anos do século XXI, os ataques concentravam-se em zonas costeiras próximas de grandes portos, como Lagos na Nigéria e Tema no Gana, onde os piratas visavam principalmente o roubo de cargas menores, como combustível, equipamentos de pesca e bens de consumo armazenados em navios fundeados (IMB, 2015). Estes incidentes eram caracterizados por uma abordagem oportunista, realizada por pequenos grupos com recursos limitados e sem coordenação sofisticada.

A partir de 2010, porém, os ataques começaram a expandir-se para águas mais profundas, alcançando distâncias superiores a 200 milhas náuticas da costa, uma mudança que reflete uma maior capacidade operacional dos grupos criminosos (IMB, 2023).

Esta expansão foi sustentada pelo uso de embarcações rápidas, muitas vezes roubadas ou adaptadas a partir de barcos de pesca locais, que permitiam abordagens ágeis e fugas eficazes em alto-mar. A sofisticação tática também aumentou ao longo do período: de ferramentas rudimentares, como facas e pistolas de pequeno calibre, os piratas passaram a utilizar tecnologias modernas, incluindo sistemas de navegação GPS para localizar alvos e rádios *Very High Frequency* (VHF) para coordenar ações entre múltiplas equipas (Oliveira, 2013).

Um marco nesta evolução ocorreu por volta de 2015, quando os sequestros de tripulações emergiram como a principal tipologia de ataque (IMB, 2015), substituindo gradualmente os roubos de carga como objetivo dominante, como consta no gráfico da Figura 1.2.

Esta transição reflete uma adaptação económica: enquanto o roubo exigia a revenda de bens num mercado ilícito, os sequestros ofereciam lucros imediatos através de resgates, frequentemente negociados com companhias marítimas dispostas a pagar somas avultadas para evitar perdas humanas ou atrasos operacionais. Esta mudança sugere não apenas uma maior organização entre os piratas, mas também uma possível ligação a redes criminosas transnacionais, capazes de financiar e gerir operações complexas que envolvem logística, negociação e transporte de reféns (Bueger, 2015).

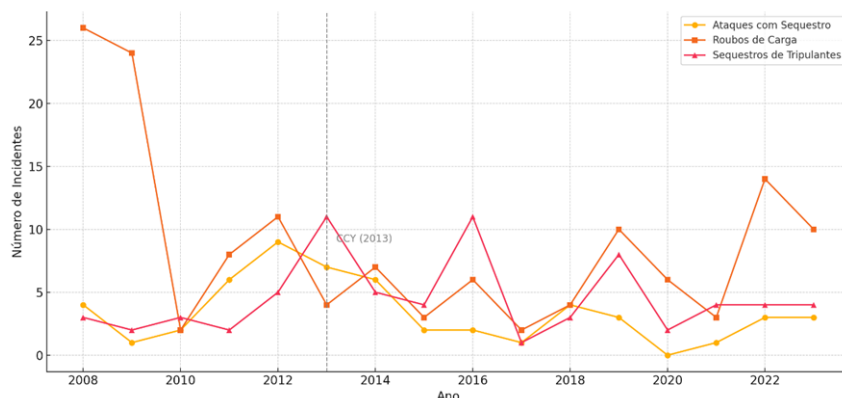


FIGURA 1.2: Gráfico: Evolução dos ataques terroristas no GdG

Fonte: Dados IMB.

1.4 Fatores que influenciam a pirataria no GdG

A persistência e o crescimento da pirataria na região são sustentados por uma combinação de fatores estruturais e conjunturais que criam um ambiente propício à sua proliferação. A pobreza extrema nas comunidades costeiras é um dos elementos centrais que limita as alternativas de subsistência para populações que enfrentam altas taxas de desemprego e acesso reduzido a educação e serviços básicos (Osinowo, 2021). Em regiões como o Delta do Níger, onde a riqueza petrolífera contrasta com a miséria local, a pirataria torna-se uma opção viável para muitos jovens, atraídos pela promessa de ganhos rápidos num contexto de exclusão econômica (Osinowo, 2021).

A fragilidade das instituições estatais constitui outro fator determinante. A corrupção generalizada, particularmente entre forças de segurança e autoridades locais, compromete os esforços de repressão, permitindo que os piratas operem com relativa impunidade (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2013).

Esta situação é agravada pela escassez de recursos materiais e humanos nas marinhas dos países da região, muitas das quais carecem de embarcações adequadas, sistemas de radar modernos e pessoal treinado para patrulhar uma área marítima extensa (Bueger & Edmunds, 2017). A instabilidade política também desempenha um papel significativo: conflitos internos, como os relacionados com a distribuição desigual das receitas do petróleo na Nigéria, desviam a atenção e os recursos dos governos para crises em terra, como guerras civis e o colapso de instituições estatais responsáveis pela segurança e justiça, negligenciando assim a vigilância e o controle do espaço marítimo (Onuoha, 2013).

A nível geográfico, a topografia do GdG é caracterizada por uma costa recortada com estuários, rios navegáveis e vastas áreas de mangais que oferece esconderijos naturais que dificultam a deteção e perseguição dos piratas. Esta vantagem é particularmente evidente no Delta do Níger, onde os canais estreitos e a vegetação densa permitem que os grupos criminosos planeiem ataques e se refugiem após as operações, muitas vezes utilizando pequenas embarcações que escapam ao alcance das autoridades. Além disso, a extensão da Zona Económica Exclusiva (ZEE) de vários países do GdG, que se prolonga até 200 milhas náuticas, cria um desafio adicional à vigilância, dado que a maioria das marinhas dos países da região não possui capacidade para patrulhar áreas tão amplas de forma contínua (Osinowo, 2021).

Outro fator relevante é a porosidade das fronteiras marítimas, que facilita a mobilidade transnacional dos piratas entre jurisdições nacionais. Por exemplo, ataques realizados ao largo do Togo ou do Benim frequentemente envolvem grupos baseados na Nigéria, aproveitando a falta de coordenação entre os estados para evitar represálias (IMB, 2020).

A nível judicial, a ausência de uma legislação marítima harmonizada e a lentidão dos sistemas judiciais regionais agravam o problema, resultando numa impunidade generalizada. Muitos suspeitos detidos são libertados por falta de provas ou devido a falhas processuais, o que reforça a perceção de que os riscos associados à pirataria são mínimos face aos potenciais lucros (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2013). Estes elementos conjugados com fatores socioeconómicos, institucionais e geográficos criam um ecossistema favorável à continuidade do fenómeno da pirataria, cujas raízes se aprofundam nas condições estruturais da região.

1.5 Impacto económico e geopolítico

Os impactos da pirataria no GdG são profundos e multifacetados, afetando tanto as economias locais como o comércio global. A nível económico, os ataques elevam significativamente os custos operacionais das companhias marítimas, que enfrentam despesas acrescidas com medidas de segurança adicionais, como a contratação de guardas armados privados, a instalação de sistemas de proteção a bordo e o reforço estrutural das embarcações. Desde 2010, os prémios de seguro para navios que atravessam o GdG duplicaram em algumas rotas de alto risco, como as que ligam Lagos a Douala, refletindo a perceção de um perigo constante.

Além disso, muitas empresas optam por desviar as suas rotas, contornando áreas críticas, o que aumenta os custos de combustível e os tempos de trânsito, impactando a competitividade do transporte marítimo na região. Para as economias locais, os efeitos são igualmente graves. A redução de outras atividades económicas marítimas, como a pesca comercial e o transporte costeiro de mercadorias, conduz à estagnação económica em comunidades que dependem do mar para a sua subsistência. No Gana, por exemplo, pescadores locais relataram uma diminuição de 30% nas capturas entre 2015 e 2020, devido ao receio de operar em áreas próximas de zonas de ataque frequentes (Lampthey, 2021; Nwalozie, 2020).

Esta retração económica afasta investidores, especialmente em sectores como o turismo costeiro e a exploração petrolífera *offshore*, que requerem um ambiente estável para prosperar. A nível macroeconómico, a pirataria contribui para a volatilidade dos preços globais de bens essenciais, como o petróleo, dado que interrupções no transporte pelo GdG afetam o abastecimento de mercados internacionais, com reflexos em cadeias de produção que vão desde combustíveis a bens manufaturados.

Em termos geopolíticos, a insegurança marítima no GdG tem implicações que transcendem a região, moldando as relações entre os estados costeiros e os atores internacionais. A incapacidade de garantir a segurança coletiva das águas do Golfo cria tensões entre países vizinhos, que competem por influência e recursos, mas carecem de uma coordenação eficaz para enfrentar a ameaça comum (Freitas, 2018). Simultaneamente, a pirataria atrai a atenção de potências externas com interesses estratégicos na região, como a UE, os Estados Unidos da América (EUA) e mais recentemente, a China, que dependem do petróleo africano para as suas economias (Medeiro, 2024).

Capítulo 2

Cooperação regional e internacional – Código de Conduta de Yaoundé

No contexto que antecedeu a adoção de mecanismos regionais como o CCY, a resposta à pirataria no GdG começou a ganhar destaque na agenda internacional, em particular no seio das Nações Unidas (UN). Entre 2011 e 2022, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) adotou um conjunto de resoluções — nomeadamente a Resolução 2018, de 31 de outubro de 2011; a Resolução 2039, de 29 de fevereiro de 2012; e a Resolução 2634, de 31 de maio de 2022, nas quais condenava expressamente os atos de pirataria e incentivava os Estados costeiros a cooperar no combate a este fenómeno.

Estas resoluções salientaram a necessidade de reforçar capacidades nacionais, promover a harmonização legislativa e desenvolver mecanismos de coordenação regional. Foi neste enquadramento que surgiu o CCY, assinado em 2013, como instrumento orientador para uma governação marítima cooperativa e estruturada na região.

Este capítulo analisa os dados sobre a pirataria no GdG e procura o impacto do CCY na segurança marítima da região, explorando a sua estrutura, os desafios da implementação, os primeiros resultados obtidos e outras iniciativas paralelas que o complementam. A análise foca-se em como estas abordagens moldaram as dinâmicas da pirataria, avaliando tanto os avanços como as limitações do processo.

2.1 A crise securitária no GdG: entre fragmentação e resposta multilateral

Contrariamente à situação centralizada de governação no Corno de África, o GdG apresenta uma estrutura política muito fragmentada, composta por mais de vinte Estados com sistemas jurídicos diferentes, capacidades navais desiguais e prioridades divergentes (Osinowo, 2021), o que dificultou por muito tempo qualquer tentativa eficaz de vigilância marítima conjunta.

A partir do início da década de 2010, o aumento do número e da complexidade dos ataques, evidenciou essa incapacidade institucional no combate a pirataria, que por levou ao crescimento da pressão internacional, resultando na criação do CCY em 2013 como uma tentativa concreta de criar um sistema de segurança regional, baseado na partilha de informação, patrulhas conjuntas e mecanismos integrados de resposta.

Embora outras iniciativas anteriores, como a Iniciativa de Praia, lançada em 2009 pela Organização das Nações Unidas (ONU), CEDEAO e ENUDC, com o objetivo de reforçar a cooperação regional no combate ao tráfico de droga e ao crime organizado na África Ocidental (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2014), já apontassem nesse sentido, foi com o CCY que se deu um passo estruturado rumo à construção de uma governação marítima cooperativa, tema que será desenvolvido na secção 2.2.

2.2 O conceito de governação marítima cooperativa

A governação marítima cooperativa propõe uma alternativa ao modelo tradicional de soberania marítima, que se baseia no controle exclusivo por parte dos Estados. Em contextos onde as ameaças são transnacionais e as capacidades estatais são desiguais, como no GdG, essa abordagem defende uma ação multilateral coordenada (Bueger & Edmunds, 2017).

Este modelo fundamenta-se em quatro pilares principais:

Regionalização da segurança – os Estados costeiros assumem conjuntamente a responsabilidade pela proteção das suas zonas económicas exclusivas, rotas marítimas e infraestruturas estratégicas.

Partilha de soberania funcional – sem abdicar da soberania formal, os países cooperam na vigilância e repressão de crimes, muitas vezes com comando conjunto ou mecanismos rotativos.

Interoperabilidade jurídica e operacional – a coordenação eficaz exige que os sistemas legais e as forças navais funcionem de forma harmonizada.

Colaboração com atores externos – embora liderado regionalmente, o modelo inclui apoio técnico e financeiro de parceiros como a União Europeia, a ONU e o G7++.

Para Bueger (2015), este modelo só é viável quando há confiança mútua entre os Estados envolvidos, o que leva tempo para ser construído. No caso do GdG, onde o mar sempre teve uma posição marginal na agenda pública (Onuoha, 2013), a implementação deste modelo é particularmente desafiante, mas apresenta-se como a única alternativa realista diante do fracasso das abordagens puramente nacionais.

2.3 Principais organizações do GdG

A elevada taxa de criminalidade previamente descrita numa área de elevada importância geopolítica e económica (Piteira, 2021), abrangido por uma grande zona de navegação, provocou um maior envolvimento na estabilização da comunidade internacional e regional (ver Figura 2.1), que criaram mecanismos e instituições de combate a esta atividade. A consolidação destas instituições, aliada ao estabelecimento de parcerias regionais e internacionais, constitui um dos alicerces fundamentais da estratégia de intervenção na região:

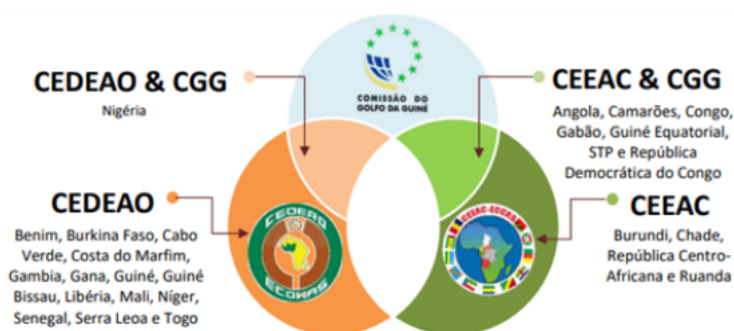


FIGURA 2.1: Organizações regionais

Fonte: Retirado do Marques (2023)

2.3.1 Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)

A Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), estabelecida em 28 de maio de 1975 através do Tratado de Lagos, é composta por 15 Estados membros: Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo. Considerada um dos três pilares da Comunidade Económica Africana, a CEDEAO foi criada para promover o ideal de autossuficiência coletiva para os seus estados-membros por meio da cooperação económica. As atividades económicas integradas geram um PIB total de 734,8 mil milhões de dólares, o que torna a África Ocidental numa das regiões economicamente mais relevantes do continente, com sectores como a indústria, os transportes, as telecomunicações, a energia, a agricultura, os recursos naturais, o comércio e as questões monetárias entre os seus principais domínios de atuação (Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental, s.d. Piteira, 2021).

2.3.2 Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC)

A Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) foi criada em 1983, com base no antigo Comité da África Central, estabelecido em 1964. É composta por 11 Estados-membros: Angola, Burundi, Camarões, Chade, República Centro-Africana, República Democrática do Congo, República do Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Ruanda e São Tomé e Príncipe. De acordo com o Piteira (2021), "esta organização distingue-se por atuar numa sub-região marcada por maior fragilidade política, onde os processos de integração regional têm avançado de forma mais lenta face a outras regiões africanas. Muitas das suas instituições enfrentam dificuldades em funcionar plenamente como organismos multilaterais, sobretudo devido à limitada cooperação entre Estados frequentemente afetados por instabilidade e conflitos".

A maioria dos países da África Central tem uma herança colonial francesa, sendo o francês a principal língua de trabalho nas instituições públicas regionais (Piteira, 2021). No entanto, observa-se que a costa do Golfo da Guiné é frequentemente negligenciada nas políticas da CEEAC, apesar da sua importância para Estados como os Camarões, a Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe (Piteira, 2021). A organização dispõe de uma força de reserva — *Force Multinationale de*

l'Afrique Centrale (FOMAC) — criada para promover a paz e a segurança na África Central, incluindo a realização de missões de manutenção da paz e operações de resposta a crises. Contudo, persistem dificuldades de cooperação no domínio marítimo, sobretudo devido à fraca articulação com a CEDEAO e a Comissão do Golfo da Guiné (Piteira, 2021).

2.3.3 Comissão do Golfo da Guiné (GGC)

A Comissão do Golfo da Guiné (GGC) foi criada no tratado assinado em Libreville, Gabão, a 3 de julho de 2001, por Angola, Camarões, Gabão, Nigéria e São Tomé e Príncipe, posteriormente à criação da CEDEAO e da CEEAC (Piteira, 2021). Piteira (2021) salienta que "esta organização tem se constituído como uma ferramenta institucional promissora de cooperação direta entre Estados costeiros do GdG, com o objetivo de reforçar as relações económicas, promover o desenvolvimento sustentável da região e garantir a segurança marítima, com a missão de reforçar os laços dos seus membros e de promover a paz e o desenvolvimento sustentável através do diálogo e concertação, fazendo uso de boa vizinhança, solidariedade e fraternidade que os unem".

2.3.4 Código de Conduta de Yaoundé

O CCY foi assinado em 25¹⁵ de junho de 2013 por 25 países membros da CEDEAO, da CEEAC e da GGC, com o apoio da IMO e do ENUDC. O CCY estabeleceu um quadro jurídico e operacional baseado em três pilares principais: "a partilha de informações em tempo real entre os estados signatários, a realização de patrulhas navais conjuntas para aumentar a presença marítima e a harmonização das legislações nacionais com padrões internacionais para facilitar a persecução penal de crimes marítimos" (Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental, 2013).

Para operacionalizar estes objetivos, o CCY dividiu o GdG em zonas estratégicas de coordenação, como consta na Figura 2.2.

Ao nível estratégico o Centro Inter-Regional de Coordenação (CIC) para coordenar centros regionais responsáveis por várias das seguintes zonas, tais como:

¹⁵O Código de Conduta de Yaoundé (CCY), assinado em 25 de Junho de 2013, foi subscrito por 25 países: Angola, Benim, Burkina Faso, Burundi, Camarões, Cabo Verde, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, República Centro-Africana, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Chade Togo. Embora Estados como o Chade e República Centro-Africana não tenham costa atlântica, participaram como signatário por integrar as organizações regionais promotoras do acordo (CEDEAO, CEEAC e GGC) e por estarem estrategicamente envolvidos nas dinâmicas de segurança transfronteiriça e marítima do Golfo da Guiné.

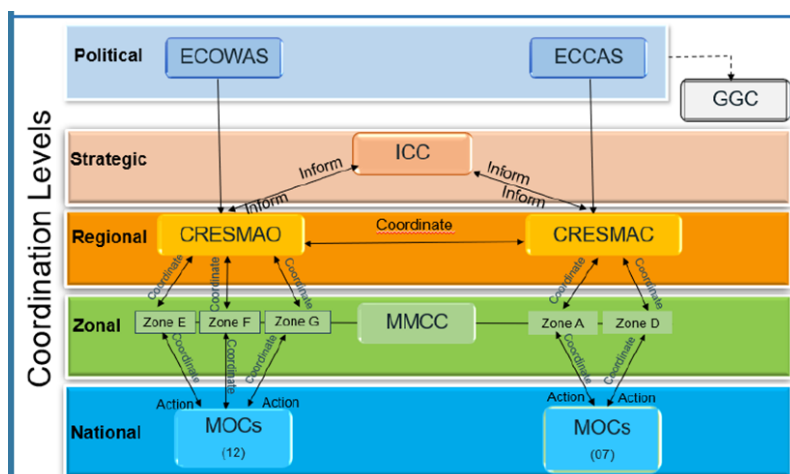


FIGURA 2.2: Estrutura do CCY

Fonte: MSS-Yaoundé, 2024

-Zona E, F e G- supervisionada pelo Centro de Coordenação Regional para a África Ocidental (CRESMAO), sediado em Abidjan, Costa do Marfim, abrange os países da CEDEAO,

- Zona A e D - gerida pelo Centro de Coordenação Regional para a África Central (CRESMAC), sediado em *Pointe-Noire*, República do Congo, abrange os países da CEEAC.

Além destes centros cada país deveria ter um Centro de Operações Marítimas (COM), no entanto só existem 19.

Estas estruturas visam otimizar os recursos limitados da região, distribuindo responsabilidades e promovendo uma vigilância mais eficiente através da integração de esforços navais e da troca de dados sobre movimentos suspeitos.

Além disso, o Código incentiva os Estados a adotarem leis que criminalizem explicitamente a pirataria e o tráfico marítimo, criando um enquadramento jurídico comum que permita a detenção e julgamento de suspeitos em contextos transnacionais (Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental, 2013).

Desde a sua implementação, o CCY tem sido apontado como um passo significativo na direção de uma abordagem coletiva, servindo de base para exercícios regionais como o *Obangame Express*, o *Grand African Navy Exercise for Maritime*

Operations (NEMO)¹⁶, o *Gulf of Guinea Inter-Regional Network* (GoGIN)¹⁷, *Gulf of Guinea Inter-Regional Network Plus* (GoGIN+)¹⁸, *Seaport Cooperation Programme* (SEACOP)¹⁹, *Support to West Africa Integrated Maritime Security* (SWAIMS)²⁰, que têm como objetivo testar e capacitar operacionalidade das marinhas locais.

2.4 Desafios e limitações na cooperação

Apesar dos objetivos ambiciosos, a implementação do CCY enfrentou obstáculos substanciais que limitaram o seu impacto. Um dos desafios mais evidentes é a escassez de recursos materiais e humanos disponíveis entre os Estados do GdG. Muitos países, como o Togo, o Benim e a Guiné Equatorial, possuem marinhas com meios e recursos reduzidos como evidenciado também no sub-capítulo 1.4: embarcações obsoletas, sistemas de radar insuficientes e falta de formação nas forças de segurança, o que compromete a capacidade de manter uma presença contínua em áreas de alto risco (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2020). Mesmo a Nigéria, que dispõe de uma marinha relativamente mais equipada, enfrenta dificuldades em cobrir a vastidão da sua ZEE, onde os ataques se tornaram mais frequentes após 2015 (Freitas, 2018).

A corrupção constitui outro entrave significativo. Em diversos Estados da região, têm sido reportados casos em que agentes das autoridades locais facilitam atividades ilícitas — quer através da venda de informações a grupos criminosos, quer pela aceitação de subornos para ignorar alertas de ataques iminentes (Bueger & Edmunds, 2017; Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2013).

¹⁶ *Grand African NEMO* é um exercício naval anual de grande escala, iniciado em 2018, coorganizado pela Marinha Francesa em coordenação com a Arquitetura de Yaoundé. Envolve os países costeiros do Golfo da Guiné e parceiros internacionais, com o objectivo de reforçar a cooperação regional no combate à pirataria, pesca ilegal e outras ameaças marítimas.

¹⁷ O *Gulf of Guinea Interregional Network* (GoGIN) é um projecto financiado pela União Europeia, iniciado em 2016, com o objectivo de apoiar a implementação da Arquitetura de Yaoundé, promovendo a partilha de informações, o reforço das capacidades institucionais e a coordenação operacional entre os países do Golfo da Guiné.

¹⁸ GoGIN+ é a extensão do projecto GoGIN, lançada em 2021, com foco na implementação e operacionalização do sistema YARIS (*Yaoundé Architecture Regional Information System*), visando melhorar a vigilância marítima, a partilha de informação e a coordenação entre os Estados do Golfo da Guiné no âmbito da Arquitetura de Yaoundé.

¹⁹ *Seaport Cooperation Programme* (SEACOP) é um projecto da União Europeia, iniciado em 2010, destinado a combater o tráfico marítimo ilícito. Visa reforçar as capacidades de interdição portuária, promover a troca de informações e fomentar a cooperação entre países da África Ocidental, América Latina e Caraíbas, em articulação com estruturas como a Arquitetura de Yaoundé.

²⁰ *Support to West Africa Integrated Maritime Security* (SWAIMS) é uma iniciativa financiada pela União Europeia, lançada em 2019, com o objectivo de apoiar a Estratégia Marítima Integrada da CEDEAO, através do reforço institucional, da melhoria das políticas públicas e do fortalecimento das capacidades operacionais de segurança marítima nos Estados costeiros da África Ocidental.

Esta prática afeta a confiança entre os Estados signatários do acordo — essencial para o funcionamento do sistema de partilha de informações — e reduz a eficácia das patrulhas conjuntas. Além disso, as disparidades nas capacidades operacionais entre os países — com a Nigéria a liderar em termos de equipamento, enquanto outros dispõem de orçamentos reduzidos — resultam numa aplicação desigual das medidas, criando lacunas que os piratas exploram com facilidade (Bueger & Edmunds, 2017; Onuoha, 2013).

A nível jurídico, a falta de harmonização entre os sistemas legais nacionais representa um desafio adicional (Onuoha, 2013). Esta fragilidade foi também reconhecida no Conselho de Segurança das Nações Unidas (2022), que apela explicitamente aos Estados do GdG para que tipifiquem a pirataria como crime nos seus ordenamentos internos, estabelecendo mecanismos de cooperação jurídica e que adotem acordos bilaterais ou regionais de transferência de detidos.

Embora o CCY proponha mecanismos de cooperação e partilha de informação, não prevê, até à data, a criação de um tribunal regional especializado, o que limita a eficácia da persecução penal transfronteiriça. A ausência de tal estrutura compromete a operacionalização prática dos compromissos assumidos, gerando uma assimetria entre o esforço declarativo e a capacidade judicial efetiva de enfrentar o fenómeno.

2.5 Resultados e consequências iniciais

Como consta no gráfico da Figura 2.3, nos primeiros anos após a sua entrada em vigor, o CCY produziu resultados positivos, embora limitados. Dados do IMB mostram uma redução média de 15% nos ataques entre 2013 e 2016 em zonas costeiras próximas dos centros de coordenação, como as águas ao largo do Gana e dos Camarões, onde os incidentes reduziram de 18 em 2012 para 11 em 2015 (IMB, 2015).

Este progresso é atribuível ao aumento da presença naval, facilitado por patrulhas conjuntas organizadas nos termos do CCY, e à melhoria na partilha de informações, que permitiu respostas mais rápidas a incidentes reportados. A capacitação das forças locais, apoiada por programas de formação da UE e da OTAN, também contribuiu para um incremento na autonomia operacional, com marinhas, como a do Gana, a desenvolverem competências em táticas de interceção e monitorização marítima (Medeiro, 2024).

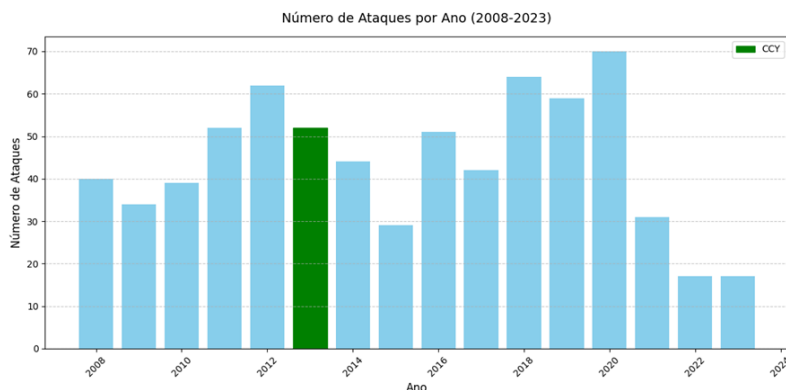


FIGURA 2.3: Numero de ataques por ano 2008-2023

Fonte:IMB

2.6 Outras iniciativas de cooperação

Reconhecendo a relevância dos recursos naturais como motores do desenvolvimento económico e do progresso social, diversos parceiros internacionais manifestaram interesse em cooperar e estabelecer parcerias com os Estados do GdG (Piteira, 2021). Esta colaboração tem sido articulada em estreita coordenação com as organizações regionais da área, nomeadamente a CEDEAO, a CEEAC e a GGC bem como com outras entidades internacionais com atuação na região, como a United Nations Office for Central Africa (UNOCA)²¹, *United Nations Office for West Africa* (UNOWA)²², ENUDC, IMO, *International Criminal Police Organization* (INTERPOL)²³, e a OMA²⁴, entre outras. Nesse contexto, foram lançadas várias iniciativas, entre as quais se destaca o G7++, criado em 2013 sob a presidência britânica do G7. O objetivo principal desta iniciativa é apoiar a implementação e o fortalecimento da arquitetura de segurança marítima estabelecida ao abrigo do CCY relativo à

²¹O Escritório Regional das Nações Unidas para a África Central (UNOCA, na sigla em inglês) é uma entidade das Nações Unidas criada em 2010, com sede em Libreville, Gabão, cuja missão é promover a paz, a segurança e a cooperação regional na África Central, incluindo o apoio à implementação da Arquitetura de Yaoundé.

²²O Escritório das Nações Unidas para a África Ocidental (UNOWA, na sigla em inglês) foi uma entidade da ONU criada em 2002, com sede em Dacar, dedicada à promoção da paz e segurança na África Ocidental. Em 2016, foi substituído pelo UNOWAS, com mandato alargado ao Sahel. A UNOWA teve um papel activo na formulação da Estratégia Marítima Integrada da CEDEAO e na promoção da cooperação regional no âmbito da Arquitetura de Yaoundé.

²³A INTERPOL (Organização Internacional de Polícia Criminal) é uma organização intergovernamental com 195 países membros, cuja missão é promover a cooperação policial internacional. No contexto do Golfo da Guiné, apoia os Estados na luta contra a pirataria, o crime organizado e o tráfico marítimo, através da partilha de informação, formação e operações conjuntas.

²⁴A Organização Mundial das Alfândegas (OMA) é um organismo internacional criado em 1952 com a missão de melhorar a eficácia e a eficiência das administrações aduaneiras em todo o mundo. A OMA estabelece normas, promove a cooperação internacional e combate atividades ilícitas como o contrabando, o tráfico de drogas e o comércio ilegal.

repressão da pirataria e crimes marítimos contra navios e outras atividades marítimas ilícitas na África Ocidental e Central (Gulf of Guinea Interregional Network (GoGIN), n.d. Piteira, 2021).

Paralelamente ao CCY, outras iniciativas emergiram para complementar os esforços regionais. O *Deep Blue Project*²⁵, lançado pela Nigéria em 2019, integra vigilância aérea (drones), naval (navios de patrulha rápidos) e terrestre (centros de comando), resultando numa redução de 20% nos incidentes em águas nigerianas entre 2021 e 2023 (IMB, 2023) como consta no gráfico da Figura 2.4.

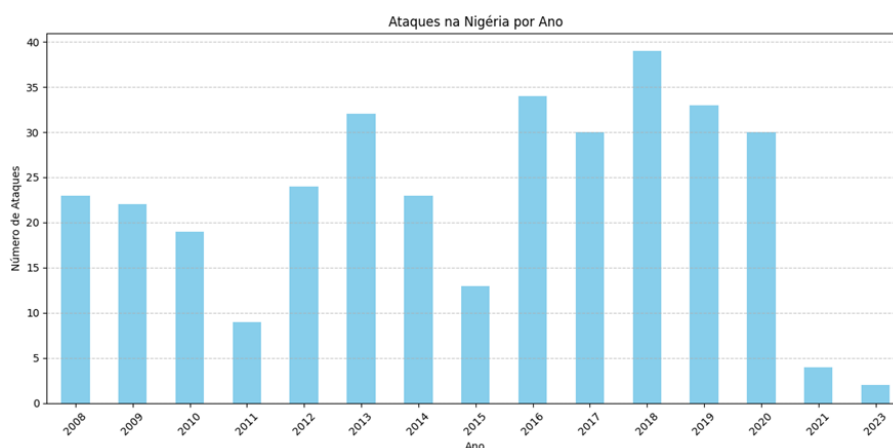


FIGURA 2.4: Ataques na Nigéria por Ano

Fonte: IMB

Este projeto destaca o potencial da tecnologia na dissuasão de ataques, especialmente em áreas como o Delta do Níger, onde a densidade de tráfego petrolífero atrai atividade criminosa. O programa SWAIMS, financiado por parceiros internacionais como a UE, focou-se na modernização de equipamentos e na formação avançada de oficiais das Marinhas locais, beneficiando países como o Senegal e a Costa do Marfim (Marinha, s.d). Além disso, fóruns como o *Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum*²⁶ promoveram o diálogo entre estados e companhias privadas, como as petrolíferas Shell e Total, para alinhar estratégias de segurança.

²⁵O *Deep Blue Project* é uma iniciativa lançada pela Nigéria em 2021, com o objectivo de reforçar a segurança marítima na sua Zona Económica Exclusiva e combater a pirataria, o tráfico ilícito e a pesca ilegal. Financiado pelo governo nigeriano com apoio técnico da IMO e da União Europeia, integra forças de segurança, sistemas de vigilância, drones, navios patrulha e centros de comando, servindo de referência regional no âmbito do CCY.

²⁶O *Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum* (GOG-MCF/SHADE) é uma plataforma criada em 2021 pela Marinha da Nigéria e pelo Centro Inter-regional de Coordenação (CIC), com apoio internacional, destinada a reforçar a colaboração entre Estados da região, parceiros externos e o sector marítimo privado na resposta à pirataria e outras ameaças no Golfo da Guiné. Baseia-se no modelo de partilha de informação e coordenação operacional da iniciativa SHADE do Oceano Índico.

2.6. Outras iniciativas de cooperação

Estas iniciativas, embora distintas do CCY, reforçam o esforço coletivo, mas também evidenciam a dependência de apoio externo e a complexidade de coordenar múltiplos atores num contexto de recursos limitados.

Capítulo 3

Análise detalhada dos incidentes através de dados quantitativos e qualitativos

Este capítulo oferece uma análise dos incidentes de pirataria no GdG entre 2008 e 2023, com base nos dados existentes em relatórios anuais do IMB, complementados por documentos da IMO, do UNODC e por estudos acadêmicos relevantes. O objetivo é mapear a evolução temporal dos ataques, identificar padrões espaciais, táticos e operacionais, e explorar como iniciativas como o CCY e eventos globais, como a pandemia de COVID-19, influenciaram estas dinâmicas.

3.1 Estrutura da Base de Dados e Abordagem Analítica

A base de dados utilizada nesta dissertação foi construída a partir da atualização e expansão de uma compilação anterior que cobria o período de 2010 a 2021²⁷. Para além da inclusão de dados mais antigos (até 2008) e mais recentes (até 2023), esta nova versão introduz uma desagregação mais detalhada por tipologia de ataque, localização geográfica e perfil das vítimas, permitindo uma análise comparativa mais robusta das dinâmicas da pirataria ao longo do tempo, com especial enfoque nas mudanças operacionais observadas após a implementação do CCY.

Dos dados lançados, três incidentes registados na Nigéria (09-01-2008 e 29-04-2008) e na República Democrática do Congo (02-04-2008), foram excluídos devido à insuficiência de detalhes, como datas precisas ou localização exata, e por se tratar

²⁷Uma base de dados semelhante, restrita ao período de 2010 a 2021, encontra-se em Moura et al. (2023).

de tentativas sem consequências significativas, assegurando a fiabilidade e a consistência da análise. O estudo avalia a totalidade do período em análise: 2008-2023.

A análise dos dados será feita através de uma estratégia de investigação mista de reforço, para quantificar a frequência, a distribuição geográfica e a tipologia dos incidentes, complementada por visualizações gráficas, que ilustram padrões temporais e espaciais ao longo dos 16 anos analisados. A componente qualitativa, por sua vez, será baseada em interpretações inspiradas em autores como (Bueger & Edmunds, 2017), que exploram a pirataria como um fenómeno ligado à governação marítima, e (Chalk, 2016), que analisa as suas dimensões operacionais e estratégicas. Esta abordagem mista é enriquecida pela triangulação de fontes já mencionadas na introdução. A análise procura responder a questões já colocadas, através de uma combinação de evidências empíricas e reflexões teóricas, oferecendo uma visão abrangente da evolução da pirataria no GdG.

3.2 Tendências temporais dos incidentes de pirataria no GdG

3.2.1 Evolução do número de ataques (2008-2023)

A análise da evolução temporal dos ataques revela uma trajetória marcada por flutuações que refletem tanto as condições regionais como as respostas à pirataria. No período anterior a implementação do CCY, o número de incidentes registados pelo IMB cresceu de forma exponencial, passando de uma média anual de 34 ataques em 2009 para um pico de 62 em 2012 (IMB, 2012) como consta no gráfico da Figura 3.1.

Este aumento coincide com um contexto de instabilidade no Delta do Níger, onde os conflitos entre comunidades locais e companhias petrolíferas criaram um ambiente de desordem que facilitou a proliferação de atividades criminosas marítimas (Sant’Ana da Silva, 2021). A ausência de uma resposta coordenada, aliada à limitada capacidade naval dos estados regionais, permitiu que os piratas operassem com pouca resistência, explorando a densidade de tráfego comercial para realizar ataques oportunistas em áreas costeiras (Osinowo, 2021).

Com a implementação do CCY em 2013, observa-se uma redução inicial na frequência dos ataques, como consta no gráfico da Figura 3.1 já referido. Entre 2013 e 2016, a média anual estabilizou em cerca de 44 incidentes, com uma queda

3.2. Tendências temporais dos incidentes de pirataria no GdG

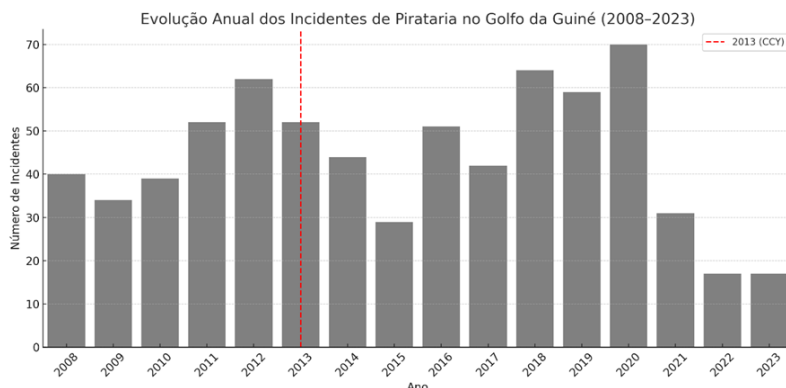


FIGURA 3.1: Gráfico: Evolução Anual dos Incidentes de Pirataria no Golfo da Guiné (2008–2023)

Fonte: IMB

particularmente significativa em 2015, quando foram registados apenas 29 ataques (IMB, 2015).

Este declínio tem sido associado ao reforço das patrulhas conjuntas organizadas no âmbito do CCY, que aumentaram a presença naval em zonas críticas. A criação de centros regionais de coordenação e a introdução de sistemas de partilha de informações como o CRESMAO e CRESMAC contribuíram para uma deteção mais célere e coordenada das ameaças (IMB, 2022).

No entanto, esta tendência foi abruptamente interrompida em 2020, quando os incidentes dispararam para 70. Um aumento de aproximadamente 19% em relação ao ano anterior. Este pico está diretamente associado à pandemia de COVID-19, que levou a uma redução das operações de patrulhas devido a restrições logísticas e à reafetação de recursos para a resposta sanitária, criando um vazio de segurança que os piratas exploraram intensamente (Ece, 2024).

A partir de 2021, os números começam a diminuir gradualmente, atingindo, em 2023, os níveis mais baixos da série histórica. Este recuo marca uma nova fase de contenção, mas não deve ser interpretado como uma eliminação do risco, dado que os grupos piratas mantêm um elevado grau de mobilidade e flexibilidade tática²⁸ (IMB, 2022).

²⁸Mobilidade - capacidade de deslocação rápida e alternância entre áreas/jurisdições em função da presença de patrulhas. Flexibilidade tática - adaptação do *modus operandi* (escolha de alvos (navios fundeados ou em trânsito), rotas, horários e técnicas de abordagem) para contornar medidas de segurança.

3.2.2 Comparação pré e pós-CCY

A comparação permite identificar dois períodos distintos, antes e após 2013, ano de implementação do CCY, destacando diferenças quantitativas e qualitativas nas dinâmicas da pirataria. Para uma maior fiabilidade em termos de análise, foi necessário fazer uma filtragem em termos quantitativos por período, visto que o período pré-CCY é composto por 5 anos e período pós-CCY por 10 anos.

Como consta no gráfico da Figura 3.2, antes do CCY, os ataques eram predominantemente oportunistas, concentrando-se em zonas costeiras e portuárias, como os portos de Lagos e Port Harcourt, onde os piratas aproveitavam a proximidade da costa e a falta de vigilância para realizar roubos rápidos (IMB, 2023).

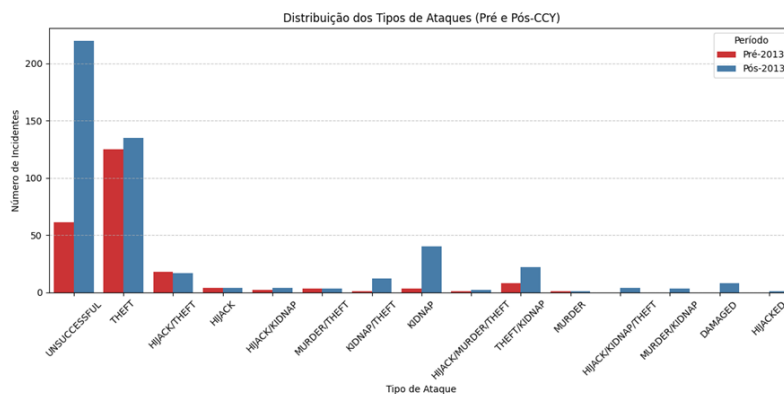


FIGURA 3.2: Gráfico: Distribuição dos Tipos de Ataques (Pré e Pós-CCY)

Fonte: IMB

A média anual é elevada neste período o que reflete um contexto de permissividade, com poucos obstáculos à atividade criminosa. Após a adoção do CCY, os incidentes diminuíram em média 12% até 2019, um resultado associado ao aumento da presença naval e à melhoria da coordenação entre os estados signatários, que dificultaram os ataques em áreas próximas da costa.

No entanto, esta redução veio acompanhada de uma transformação qualitativa significativa. Enquanto no período pré-CCY, os ataques eram maioritariamente furtivos e focados no roubo de bens, no período pós-CCY os sequestros de tripulações tornaram-se predominantes, passando de 10% dos casos em 2012 para 40% em 2023 como representado no gráfico da Figura 3.2 abaixo (IMB, 2012, 2023; Osinowo, 2021). Esta mudança indica uma adaptação estratégica dos piratas às novas condições de segurança, com uma preferência por operações mais planeadas que visam lucros imediatos através de resgates, em vez da revenda de cargas roubadas,

que exige redes de distribuição mais complexas, apesar da manutenção dos reféns exigirem também redes complexas, mar acabam por ter um maiores lucros (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, Programa Global contra o Crime Marítimo (PGCM), 2023; Obuoforibo & Effiom, 2022).

Além disso, a deslocação dos ataques para águas mais profundas, frequentemente além das 200 milhas náuticas, sugere que o CCY foi mais eficaz em proteger zonas costeiras do que em conter a pirataria em alto-mar, onde a jurisdição e a capacidade de patrulhamento são mais limitadas. Esta evolução reflete uma resposta dos piratas às pressões exercidas pelas medidas de segurança, evidenciando a sua capacidade de ajustar táticas para explorar vulnerabilidades persistentes.

3.3 Características dos incidentes no GdG

3.3.1 Tipologia de ataque

A tipologia dos ataques no GdG sofreu uma transformação notável ao longo do período em análise. Como consta no gráfico da Figura 3.3 e no apêndice A, entre 2008 e 2012, predominavam os roubos furtivos, que visavam cargas de fácil acesso, em navios fundeados ou em trânsito lento perto da costa (IMB, 2012). Estes ataques eram realizados maioritariamente durante a noite, aproveitando a escuridão e a ausência de guardas armados a bordo, e caracterizavam-se por uma abordagem de baixa complexidade, com grupos pequenos que operavam sem planeamento extensivo (Onuoha, 2013).

A partir de 2013, com o reforço da segurança costeira impulsionado pelo CCY, os piratas começaram a priorizar os sequestros de tripulações, uma prática que se consolidou e tornou-se dominante após 2015. Esta transição reflete uma mudança na lógica economicista: os sequestros oferecem lucros mais rápidos e diretos através de resgates, frequentemente negociados com companhias marítimas ou seguradoras, evitando a necessidade de revender bens num mercado ilícito.

Em 2021, o valor médio dos resgates atingiu cerca de 50 mil dólares por tripulante, segundo estimativas do *Institute for Security Studies* (Mbah, 2021), um montante que varia conforme o tipo de navio e a nacionalidade dos reféns. Um exemplo significativo ocorreu em 2020, quando 13 tripulantes de um navio-tanque foram raptados juntamente com o seu navio ao largo da Nigéria e libertados após o pagamento de um resgate estimado em 600 mil dólares, demonstrando a escala financeira destas operações (IMB, 2021).

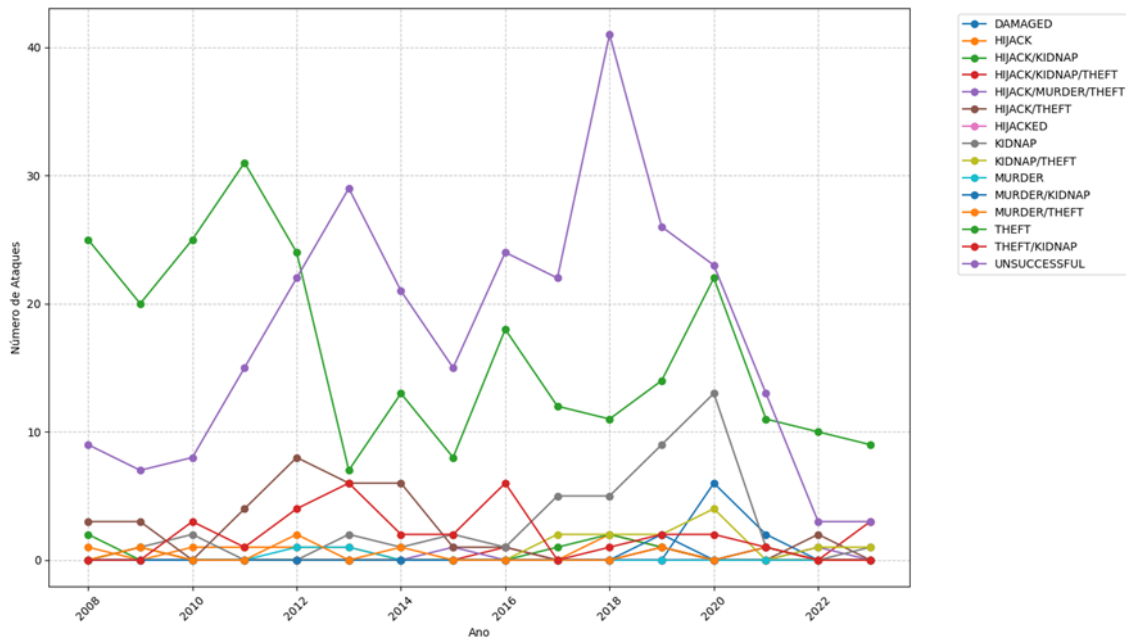


FIGURA 3.3: Gráfico: Representação por tipos de ataques por ano

Fonte: IMB

Esta tipologia foi facilitada pelo uso de embarcações maiores que funcionam como bases flutuantes para lançar ataques em alto-mar, uma tática observada em incidentes como o sequestro de um petroleiro ao largo da Guiné Equatorial em 2022. A escolha de alvos estratégicos, como navios-tanque carregados de petróleo bruto ou embarcações com tripulações numerosas, evidencia um planejamento mais sofisticado e uma orientação para maximizar o retorno económico, sugerindo uma profissionalização crescente dos grupos envolvidos (IMB, 2022; Onuoha, 2013).

3.3.2 Armas utilizadas

O armamento empregado pelos piratas também reflete a evolução da sua capacidade operacional. No período inicial, entre 2008 e 2012, predominavam armas rudimentares, como facas, machetes²⁹ e pistolas de pequeno calibre, adequadas para assaltos rápidos contra tripulações desarmadas ou mal preparadas (IMB, 2023). Estas ferramentas eram suficientes para os roubos costeiros, que raramente enfrentavam resistência significativa. A partir de meados da década de 2010, porém, verifica-se uma escalada no uso de armamento mais avançado, com a introdução de espingardas automáticas, como a AK-47, granadas de mão e, em casos excepcionais,

²⁹As machetes são armas brancas de lâmina larga, semelhantes a facões, frequentemente utilizadas em abordagens violentas por piratas ou grupos armados em zonas costeiras, tanto como ferramenta quanto como instrumento de intimidação.

explosivos improvisados, particularmente em ataques a plataformas petrolíferas ou navios protegidos (Vanderwalle, 2019).

Esta sofisticação é provavelmente sustentada pelo acesso a mercados ilícitos de armas, que se cruzam com redes de tráfico na região do Sahel, onde conflitos armados e comércio ilegal de armamento são prevalecentes (Jacobsen & Bueger, 2015). Um incidente emblemático ocorreu em 2020, quando piratas utilizaram explosivos para forçar a rendição de uma tripulação barricada numa cidadela a bordo de um navio ao largo da Nigéria, evidenciando uma resposta direta às medidas defensivas adotadas pelas companhias marítimas (IMB, 2021). Esta escalada sugere que o aumento da segurança a bordo, como a presença de guardas armados e estruturas fortificadas, pressionou os piratas a adaptarem-se, recorrendo a meios mais violentos e sofisticados para alcançar os seus objetivos.

3.3.3 Áreas mais afetadas

De acordo com os dados apresentados no gráfico da Figura 3.4, a distribuição geográfica dos ataques destaca as zonas de maior vulnerabilidade no GdG. O Delta do Níger, na Nigéria, permanece a área mais afetada, concentrando cerca de 60% dos incidentes ao longo do período analisado, devido à sua posição como centro petrolífero e à proximidade de infraestruturas energéticas valiosas (IMB, 2023). A topografia da região, com canais estreitos, rios navegáveis e mangais extensos, proporciona condições ideais para emboscadas e fugas rápidas, enquanto a densidade de tráfego marítimo, incluindo petroleiros e navios de apoio logístico, atrai grupos criminosos em busca de alvos lucrativos.

Após 2013, com o reforço da segurança nas águas nigerianas, os ataques começaram a deslocar-se para áreas menos protegidas, como as águas ao largo do Togo, do Benim e dos Camarões, que registaram um aumento de 15% nos incidentes entre 2015 e 2019 (IMB, 2023). Esta redistribuição reflete uma resposta dos piratas à pressão exercida pelas patrulhas costeiras, levando-os a explorar regiões onde a presença naval é mais reduzida. Em anos mais recentes, especialmente após 2020, os incidentes em águas internacionais ganharam relevância, com ataques reportados a mais de 250 milhas náuticas da costa, como o sequestro de um navio ao largo de São Tomé e Príncipe em 2022. Esta expansão geográfica evidencia uma adaptação às medidas de segurança regionais, aproveitando áreas onde a jurisdição é ambígua e os recursos navais são insuficientes para uma resposta eficaz.

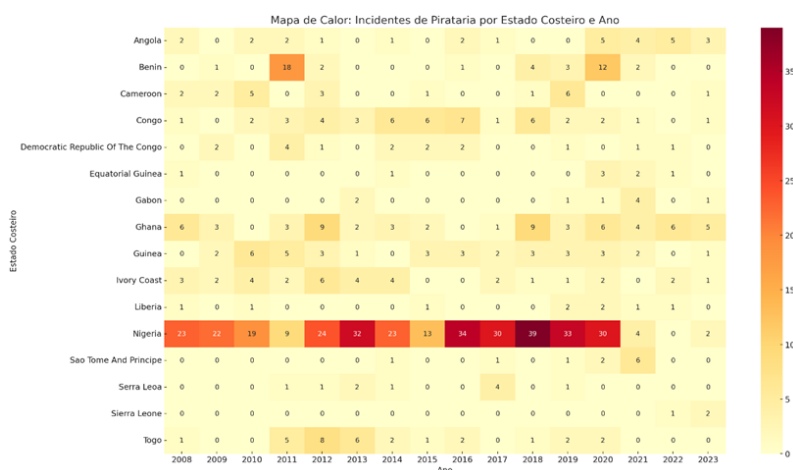


FIGURA 3.4: Gráfico: Mapa de Calor: Incidentes de Pirataria por Estado Costeiro e Ano

Fonte: IMB

3.3.4 Distribuição dos incidentes por zonas de navegação

A análise da distribuição dos incidentes por zonas de navegação, conforme gráfico da Figura 3.5 3.5 revela mudanças significativas ao longo do tempo. No período pré-CCY, cerca de 70% dos ataques ocorriam em áreas portuárias e de fundeadoiro, como os portos de Lagos, Douala e Tema, onde as embarcações atracadas ou em manobras lentas eram alvos fáceis para assaltos rápidos (IMB, 2023).

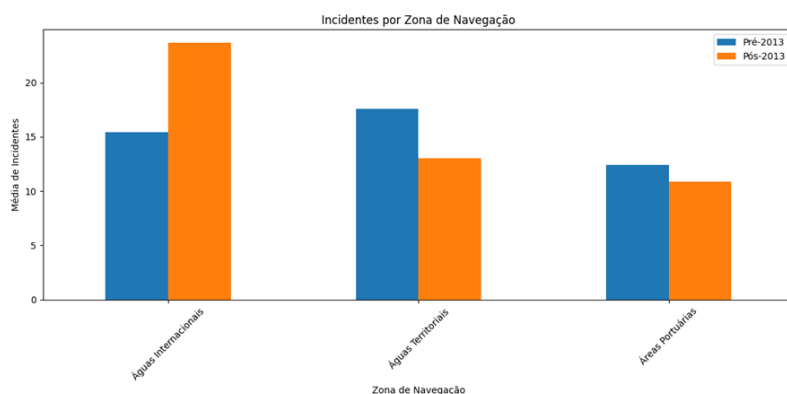


FIGURA 3.5: Gráfico: Incidentes por Zona de Navegação

Fonte: IMB

Após a implementação do CCY, esta proporção caiu para 25% em 2023, enquanto os ataques em águas territoriais passaram a representar 40%, os ataques em águas internacionais alcançaram 35% e zonas indefinidas 5% (IMB, 2023). Esta redistribuição é um reflexo direto do aumento da vigilância em zonas costeiras, que

forçou os piratas a operar em áreas mais distantes, onde a monitorização é mais desafiadora.

A mudança nas zonas de navegação também está ligada à tipologia dos ataques. Enquanto os roubos predominavam em portos, os raptos, que requerem maior mobilidade e tempo de operação, tornaram-se mais comuns em alto-mar, onde os piratas podem escapar à perseguição imediata e negociar resgates sem interferência direta. Esta tendência é ilustrada por um ataque em 2021, quando um navio foi abordado a 210 milhas náuticas da costa nigeriana, com a tripulação sequestrada e mantida em cativeiro durante três semanas numa localização desconhecida (IMB, 2022).

3.3.5 Evolução Temporal dos Incidentes por Zonas de Navegação

A evolução temporal das zonas afetadas acompanha estas mudanças, conforme observado no gráfico da Figura 3.6. Até 2015, os ataques concentravam-se em portos e áreas costeiras, com uma média de 80% dos incidentes a menos de 24 milhas da costa, refletindo a facilidade de acesso e a proximidade de bases terrestres para os piratas (IMB, 2023). A partir desse ano, verifica-se uma migração gradual para águas mais profundas, com um aumento de 50% nos incidentes em águas internacionais entre 2015 e 2019, impulsionado pela pressão das patrulhas costeiras resultantes do CCY o que não se verifica em 2020 com a pandemia, período em que se verificou uma redução do número de patrulhas marítimas realizadas.

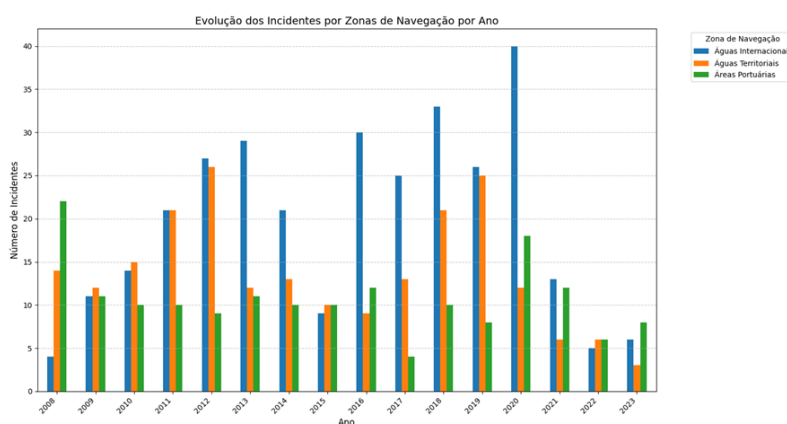


FIGURA 3.6: Gráfico: Evolução dos incidentes por zonas de navegação por ano

Fonte: IMB

Após 2021, a recuperação das operações navais, apoiada por iniciativas como o *Deep Blue Project*, reduziu ligeiramente esta tendência, com uma diminuição de 10% nos ataques em águas internacionais entre 2021 e 2023, passando de 25 para 22 incidentes anuais (IMB, 2023). No entanto, os números mantiveram-se acima dos níveis pré-pandemia, indicando que a migração para alto-mar se consolidou como uma adaptação duradoura dos piratas às pressões exercidas pelas medidas de segurança costeiras. Esta evolução reflete uma mudança estratégica que explora as limitações das marinhas dos países da região em cobrir áreas extensas, onde a coordenação entre estados é mais complexa e os recursos frequentemente insuficientes.

Outro aspeto relevante nesta evolução é a variação sazonal dos ataques por zonas de navegação. Dados do IMB mostram que, entre 2008 e 2015, os incidentes em portos eram mais frequentes durante os meses de chuva (junho a setembro), quando a visibilidade reduzida e as condições meteorológicas adversas dificultavam a vigilância (IMB, 2016).

Após 2015, com a deslocação para alto-mar, os ataques passaram a concentrar-se nos meses de seca (dezembro a março), aproveitando a maior condições meteorológicas mais favoráveis, para operações em águas profundas, como evidenciado por um aumento de 20% nos incidentes registados neste período em 2022 (IMB, 2023). Esta adaptação sazonal sublinha a capacidade dos piratas de ajustarem as suas táticas não só às medidas de segurança, mas também às condições ambientais, maximizando a eficácia das suas operações ao longo do tempo (Bueger & Edmunds, 2017; IMB, 2020).

Ritmos sazonais e janelas de vulnerabilidade

A distribuição temporal dos ataques ao longo do ano revela que a pirataria no GdG segue padrões sazonais discerníveis, com incidência mais elevada em determinados meses.

Esta regularidade operacional, conforme identificada por Osinowo (2021) e observada também em outras regiões críticas como o Índico Ocidental (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2021), permite antecipar momentos de maior risco, o que é essencial para o planeamento estratégico das forças de patrulha e dos operadores comerciais.

O gráfico da Figura 3.7 compara a sazonalidade entre os períodos pré e pós-CCY (ver também no apêndice B). As tendências mais salientes incluem:

3.3. Características dos incidentes no GdG

- Um pico claro de atividade entre fevereiro e maio, com valores especialmente elevados na primavera do período pós-CCY;
- Uma redução notável entre setembro e dezembro, o que sugere ritmos operacionais influenciados por condições ambientais, logísticas ou táticas;
- A manutenção do padrão em ambos o período confirma que a sazonalidade se manteve estável, mesmo com alterações institucionais no quadro da segurança regional.

Estas flutuações mensais podem estar associadas a múltiplos fatores:

- Melhoria das condições meteorológicas no primeiro semestre do ano, facilitando operações em alto-mar;
- Ciclos logísticos do transporte marítimo, com aumento de tráfego em determinadas épocas;
- Rotinas operacionais dos próprios grupos piratas, que ajustam as suas atividades à presença ou ausência de patrulhas (Bueger & Edmunds, 2017).

O reconhecimento destes padrões pode reforçar a eficácia das medidas de prevenção, desde que haja coordenação regional e flexibilidade tática na resposta. Contudo, importa sublinhar que os ataques ocorrem ao longo de todo o ano, e a sazonalidade deve ser entendida como uma tendência, e não como regra absoluta.

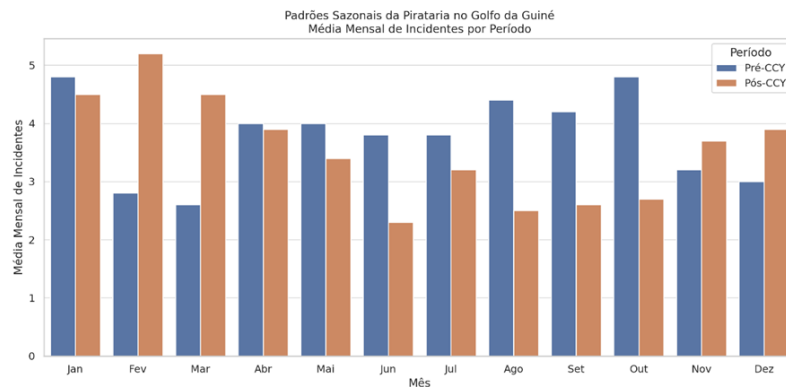


FIGURA 3.7: Gráfico: Padrões Sazonais da Pirataria no Golfo da Guiné – Média Mensal de Incidentes por Período

Fonte: IMB

Impacto da COVID-19 e fragilidades sistêmicas

Como consta no gráfico da Figura 3.8, o ano de 2020 assinala um ponto crítico na trajetória do combate a pirataria no GdG, com o registo do maior número de incidentes, 70 no total. Este valor rompe com a tendência descendente dos anos anteriores e expõe fragilidades estruturais do sistema de segurança marítima regional, especialmente num contexto de disrupção global.

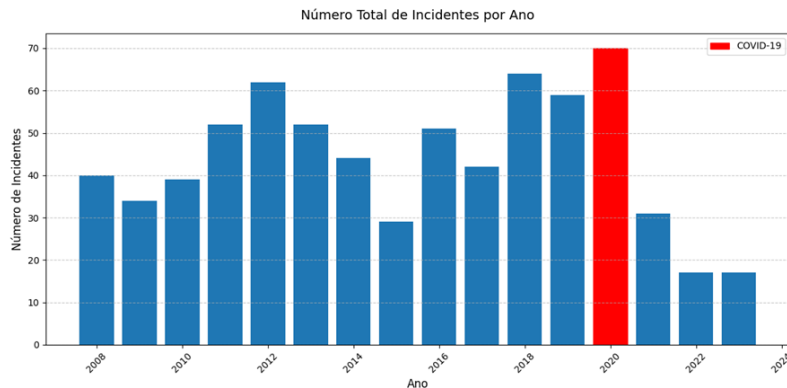


FIGURA 3.8: Gráfico: Numero total de incidentes por ano

Fonte: IMB

Este pico ocorre no auge da crise sanitária provocada pela pandemia da COVID-19, um evento que, para além de suas implicações em terra, teve efeitos diretos no controlo marítimo. Segundo a IMO (2021) e o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (2021), as restrições pandémicas resultaram em:

- Redução drástica das patrulhas navais e da presença dissuasora no mar. Na Nigéria, por exemplo, a marinha reduziu as suas operações em 40% entre março e julho de 2020, criando um vazio de vigilância que os piratas exploraram rapidamente (Reva, 2020).
- Suspensão de exercícios conjuntos, como *Obangame Express*, que foram adiados ou cancelados e de cooperação prática, pilares do CCY;
- Desorganização das cadeias logísticas e operacionais, tornando os navios mais vulneráveis, sobretudo em alto-mar.
- O colapso temporário do comércio marítimo legal, com uma queda de na atividade pesqueira e no transporte costeiro, aumentou o desemprego em comunidades costeiras, como as do Delta do Níger e do Gana, onde a falta de alternativas económicas impulsionou o recrutamento para atividades ilícitas (IMB, 2021; Lamptey, 2021; Nwalozie, 2020).

Relatos locais indicam que, em 2020, grupos criminosos intensificaram a oferta de pagamento a jovens desempregados para participarem em ataques, com promessas de lucros que variavam entre 500 e 2 mil dólares por operação, dependendo do sucesso (Mbah, 2021).

Esta dinâmica socioeconómica, combinada com a redução da presença naval, criou um ambiente propício à escalada da pirataria, evidenciando como choques externos podem amplificar fragilidades preexistentes. Sobreposição de crises internas, desviando recursos e atenção política dos governos da região para o combate à pandemia em terra firme.

A nível sistémico, a pandemia revelou a dependência excessiva das estratégias de segurança em operações presenciais, sem alternativas robustas baseadas em tecnologia ou inteligência artificial. A ausência de sistemas de monitorização digital em tempo real, como satélites ou drones, limitou a capacidade de resposta durante a crise, enquanto a falta de planos de contingência deixou os estados regionais pouco preparados para manter a vigilância em condições adversas (Reva, 2020). Este impacto sublinha a necessidade de compreender a pirataria não apenas como um problema de segurança operacional, mas como um fenómeno interligado a contextos económicos e sociais que podem ser desestabilizados por eventos globais.

Esta confluência de fatores criou uma janela de oportunidade operacional para os grupos piratas, que reagiram de forma rápida e eficaz à ausência do Estado no mar- uma dinâmica já antecipada na literatura por Chalk (2016).

Do ponto de vista analítico, 2020 funciona como um verdadeiro *stress-test* do sistema regional de segurança. Tal como Freitas (2018) alerta, a eficácia das estruturas multilaterais depende não apenas da sua arquitetura legal, mas sobretudo da sua capacidade de resiliência face a contextos adversos. O colapso parcial da resposta marítima durante a pandemia revelou a fragilidade da integração operacional regional e a falta de automatismos institucionais em cenários de emergência.

O facto de os números voltarem a cair nos anos seguintes não anula a lição crítica de 2020: a pirataria não está sob controlo permanente, mas contida sob condições específicas. Sem mecanismos flexíveis, inter-operáveis e sustentáveis, qualquer disrupção pode reabrir brechas no sistema, com custos humanos, económicos e políticos elevados.

3.3.6 Desenvolvimentos pós-2020

Após o pico de 2020 (ver gráfico da Figura 3.9), os desenvolvimentos na segurança marítima do GdG indicam uma recuperação gradual, embora marcada por desafios persistentes. O *Deep Blue Project* emergiu como uma resposta significativa, integrando vigilância aérea (drones), naval (embarcações de patrulha rápidas) e terrestre (centros de comando em tempo real) para reforçar a segurança nas águas nigerianas, que concentram a maioria dos incidentes.

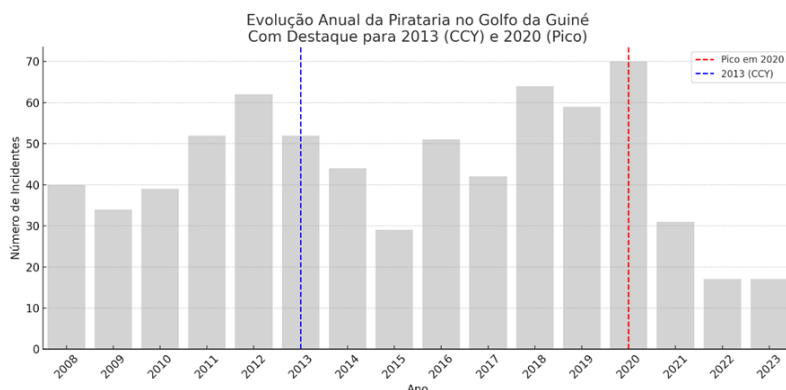


FIGURA 3.9: Gráfico: Evolução Anual da Pirataria no Golfo da Guiné – Com Destaque para 2013 (CCY) e 2020 (Pico)

Fonte: IMB

Dados do IMB mostram uma redução de 93% nos ataques em águas territoriais nigerianas entre 2020 e 2023, passando de 30 para 2 incidentes anuais, um resultado atribuído à capacidade de interceção rápida proporcionada por esta iniciativa (IMB, 2023). Um exemplo concreto ocorreu em 2022, quando drones identificaram e neutralizaram um ataque a 150 milhas da costa de Lagos, permitindo a captura de sete piratas antes que pudessem escapar (IMB, 2023).

Paralelamente, exercícios regionais como o *Obangame Express*, retomado em 2021, e o *Safe Domain*³⁰, coordenado pela CEDEAO em 2022, reforçaram a colaboração entre estados, envolvendo países como o Gana, os Camarões e a Costa do Marfim em simulações de resposta a ataques. Estes esforços contribuíram para a estabilização dos números para uma média de 21 ataques anuais entre 2021 e 2023, um nível inferior ao pico de 2020, mas ainda próximo da média pré-pandemia, 48 (IMB, 2023). A introdução de tecnologias avançadas, como sistemas de radar

³⁰No contexto marítimo, o conceito de *Safe Domain* refere-se a uma zona marítima sob vigilância e controlo efectivo por parte das autoridades, onde os riscos de pirataria, tráfico ilícito e outras ameaças são significativamente reduzidos graças à presença operacional, à partilha de informação e à coordenação regional.

costeiros financiados pelo programa SWAIMS, também ampliou a capacidade de detecção em áreas como o Golfo de Benim, onde os incidentes diminuíram de 12 em 2020 para 0 em 2022 (Marinha, s.d).

Contudo, estes desenvolvimentos não eliminaram os desafios estruturais que continuam a influenciar a pirataria. A exclusão social e a dependência económica do petróleo persistem como fatores que alimentam o recrutamento para atividades ilícitas, enquanto a recuperação pós-pandemia não conseguiu restaurar plenamente as condições de vida nas comunidades costeiras. Em 2023, por exemplo, relatórios do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (2023) indicaram que a pobreza extrema no Delta do Níger aumentou 10% desde 2019, sugerindo que as melhorias operacionais não abordaram as raízes socioeconómico do problema. Esta tensão entre avanços táticos e limitações estruturais destaca a complexidade de avaliar a eficácia das medidas num contexto de fatores interligados.

Síntese interpretativa: lições empíricas e desafios institucionais

Como consta no gráfico da Figura 3.10, a análise quantitativa e crítica da pirataria no GdG entre 2008 e 2023 revela um fenómeno dinâmico, resiliente e profundamente adaptativo. Os dados empíricos revelam que apesar dos esforços regionais de cooperação, em particular após a adoção do CCY, a pirataria não foi eliminada. Pelo contrário, adaptou-se à nova realidade regional: mudou de localização à medida que as zonas de vigilância se intensificaram, ajustou as suas táticas operacionais em resposta às patrulhas conjuntas, e respondeu às reformas institucionais adotadas no âmbito do CCY (Bueger & Edmunds, 2017; IMB, 2021).

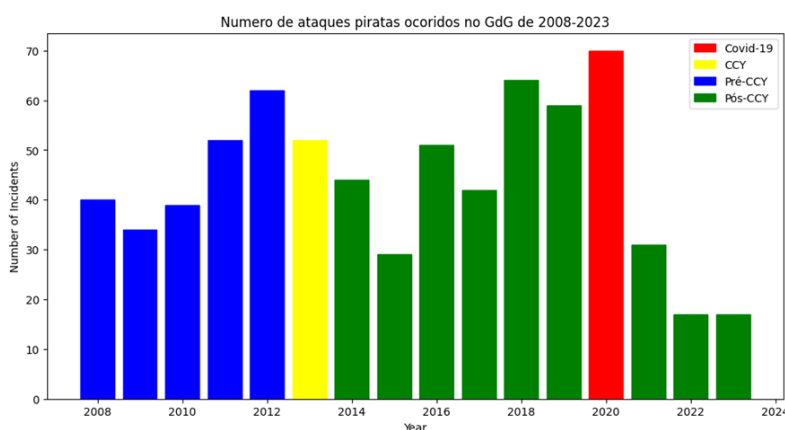


FIGURA 3.10: Gráfico: Numero de ataques piratas ocorridos no GdG 2008-2023

Fonte: IMB

Esta capacidade de reconfiguração evidencia que o fenómeno persiste, mas sob formas distintas das registadas no período anterior a 2013.

Os principais resultados podem ser sistematizados da seguinte forma:

- A evolução temporal mostra reduções episódicas no número de ataques, mas também momentos de recrudescimento crítico, como em 2020, quando a pandemia expôs as fragilidades da governação marítima regional (Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, 2023; IMO, 2021)
- A tipologia dos incidentes evidencia uma escalada da sofisticação e da violência, com aumento dos sequestros e uso de armas automáticas, refletindo a capacidade dos grupos piratas para reorganizar taticamente as suas operações (Bueger & Edmunds, 2017; Chalk, 2016);
- A redistribuição geográfica dos ataques confirma que o fenómeno não está confinado à Nigéria, e sim disperso por zonas com baixa capacidade de resposta e fraca coordenação regional (Freitas, 2018; Onuoha, 2013);
- Os padrões sazonais indicam que a pirataria segue ritmos operacionais previsíveis, o que pode ser aproveitado estrategicamente, mas que também exige respostas flexíveis e sustentadas no tempo;
- O armamento utilizado e a crescente atuação em alto-mar colocam desafios diretos ao modelo de vigilância costeira, exigindo articulação intergovernamental e interoperabilidade jurisdicional (Osinowo, 2021).

Estes resultados sugerem que a eficácia do CCY depende menos da sua formalização jurídica e mais da sua operacionalização prática. A pirataria, como fenómeno transnacional e adaptativo, coloca em causa os limites da soberania marítima tradicional e obriga à reinvenção do modelo de governação na região, um tema que será aprofundado no Capítulo 4.

Assim, o Capítulo 3 revela os limites e falhas latentes de um sistema que continua vulnerável a pressões contextuais e à ação estratégica de grupos não estatais. Os dados tornam visíveis as zonas de fratura entre norma e prática, entre intenção cooperativa e realidade marítima.

O Conselho de Segurança das Nações Unidas (2022) através da Resolução 2634 reconhece precisamente este descompasso, ao apelar por uma abordagem sistémica que não se limite à repressão tática, mas que integre também medidas estruturais para abordar as causas profundas da pirataria, como a fragilidade institucional, a pobreza, o desemprego e a ausência de alternativas económicas nas comunidades

costeiras. Este enquadramento confirma que a pirataria deve ser compreendida enquanto fenómeno resiliente e adaptativo, cuja mitigação depende de uma resposta coordenada entre os níveis local, nacional e internacional.

Capítulo 4

Avaliação crítica das medidas implementadas à luz do modelo de governação marítima cooperativa

4.1 Análise crítica dos dados à luz do modelo teórico

Os resultados apresentados no capítulo anterior demonstram que a pirataria no GdG, longe de ser erradicada após a entrada em vigor do CCY, persistiu sob formas mais complexas, violentas e transnacionais. Tal evolução confirma o que Bueger e Edmunds (2017) designam por “resiliência adaptativa da criminalidade marítima”, os grupos piratas ajustam-se às novas configurações institucionais, deslocaram-se geograficamente e sofisticaram o seu modo de operação.

O modelo de governação marítima cooperativa, proposto por Bueger e Edmunds (2017) e que é defendido por CCY, pressupõe que a segurança no mar não se constrói apenas com meios navais, mas através de um sistema sustentado de partilha de informação, jurisdição funcional e construção de confiança entre os Estados costeiros.

No entanto, os dados analisados revelam uma discrepância entre o ideal normativo desse modelo e a sua implementação prática na região. Apesar da formalização institucional trazida pelo CCY — que inclui centros de coordenação, zonas de responsabilidade partilhada e compromissos operacionais, no entanto, a pirataria não desapareceu, mas transformou-se, porquanto:

- A redução inicial de incidentes entre 2014 e 2016 sugere um impacto positivo do CCY como instrumento de coordenação imediata (Freitas, 2018);

- Porém, o crescimento subsequente, culminando no pico de 2020, expõe limites estruturais de eficácia, particularmente em cenários de crise como a pandemia de COVID-19 (IMO, 2021);
- A redistribuição geográfica das ocorrências para Estados com menores capacidades operacionais reforça a crítica de que o sistema cooperativo ainda é assimétrico, com forte dependência da iniciativa nigeriana e fragilidades nas periferias da arquitetura (Osinowo, 2021).

Essa constatação alinha-se com a visão crítica de Malaquias (2023), que reconhece os méritos iniciais do CCY, mas sublinha a necessidade urgente de estratégias marítimas nacionais eficazes como elemento-chave para a continuidade e resiliência do modelo. Segundo o autor, a verdadeira medida do sucesso do CCY estará na sua capacidade de promover reformas internas duradouras, com instituições funcionais, leis harmonizadas e mecanismos operacionais próprios nos Estados signatários. Para Malaquias, o CCY criou uma "cultura de unidade regional", mas essa coesão ainda é frágil e dependente do apoio externo e da vontade política doméstica.

4.2 As ambivalências do CCY: norma vs. operacionalização

O CCY representou um marco institucional importante na tentativa de reformular a segurança marítima no GdG com base em princípios de cooperação regional. Inspirado em modelos aplicados no Oceano Índico — como o *Djibouti Code of Conduct*³¹, o CCY propõe uma arquitetura de governação composta por centros de coordenação, zonas marítimas de responsabilidade e protocolos de partilha de informação.

No plano normativo, o documento consagra avanços relevantes, como:

- O reconhecimento do carácter transnacional da pirataria;
- A estrutura tripartida (CEDEAO–CEEAC–Comissão do GdG);
- Os compromissos para o reforço da legislação penal e da capacidade naval.

³¹*Djibouti Code of Conduct* (2009) foi adotado por países da África Oriental e do Golfo de Áden, com o apoio da Organização Marítima Internacional, para promover a cooperação regional no combate à pirataria. Embora semelhante ao CCY no objetivo, difere quanto à região, estrutura institucional e operacionalização.

No entanto, a leitura empírica dos resultados mostra que o impacto do CCY tem sido desigual, descontínuo e vulnerável a choques externos, revelando um desfaseamento entre os instrumentos legais criados e a sua efetiva operacionalização. Como consta na tabela da Figura 4.1, entre os méritos e limites identificados destacam-se:

Mérito	Limite
Criação de um quadro de cooperação multilateral	Capacidade assimétrica entre os Estados participantes
Formalização de mecanismos de resposta conjunta	Subfinanciamento crónico dos centros de coordenação
Reforço das patrulhas conjuntas em zonas críticas	Baixa interoperabilidade jurídica e operacional
Integração com parceiros internacionais (UE, ONU, G7++)	Elevada dependência de assistência externa

FIGURA 4.1: Tabela de Comparação

Este diagnóstico institucional é corroborado pelo CSNU através da Resolução 2634 (Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2022), que identifica explicitamente a existência de lacunas operacionais e jurídicas nos dispositivos regionais de combate à pirataria. Esta Resolução, destaca que, sem medidas eficazes de criminalização, extradição e cooperação judiciária, os centros de coordenação e os exercícios navais tendem a produzir efeitos episódicos, mas não estruturais. Esta constatação aprofunda a leitura crítica da ambivalência do CCY, reforçando a ideia de que a governação cooperativa, para ser funcional, deve assentar numa infraestrutura jurídica comum e numa liderança regional que assegure a implementação e monitorização contínuas dos compromissos multilaterais.

Conforme analisado por Freitas, 2018, a eficácia do CCY depende não apenas da sua estrutura jurídica, mas da sua tradução em capacidades reais de dissuasão e resposta. O caso de 2020 é ilustrativo: a quebra da coordenação e a retração operacional durante a pandemia expuseram a ausência de automatismos institucionais que garantam resiliência num cenário de crise. (Osinowo, 2021) complementa esta análise ao sublinhar que o sucesso do CCY dependeria de uma governação marítima partilhada, mas liderada regionalmente. A falta de liderança estável e de recursos próprios por parte das organizações africanas limita o alcance e a legitimidade da resposta, reforçando o papel dos atores externos como financiadores e vetores de conhecimento pratico.

A operacionalização do CCY revela-se, portanto, ambivalente: robusta no plano declarativo, mas frágil na prática quotidiana. Esta tensão entre norma e execução será um dos elementos centrais da conclusão desta dissertação, ao evidenciar

o paradoxo de um sistema que formaliza cooperação sem garantir, necessariamente, soberania funcional sobre o mar.

Os limites estruturais da resposta regional

A persistência da pirataria no GdG, mesmo após a adoção de um quadro normativo robusto como o CCY, revela um paradoxo central: os Estados costeiros aspiram a governar o mar, mas nem sempre detêm os meios para o controlar de forma eficaz e contínua.

No campo da teoria política, esta discrepância é interpretada como um problema de soberania funcional, ou seja, a capacidade efetiva de exercer autoridade sobre um determinado espaço — neste caso, o espaço marítimo. Tal como argumentam Bueger e Edmunds (2017), a governação cooperativa só se traduz em segurança se estiver baseada em recursos operacionais, confiança mútua e jurisdição clara.

Os dados do Capítulo 3 evidenciam pelo menos três bloqueios estruturais:

1. **Capacidade desigual entre os Estados:** enquanto a Nigéria dispõe de meios navais consideráveis, países como Benim, Togo ou Guiné-Bissau têm limitações severas de patrulha, vigilância e resposta. Esta disparidade permite que os grupos criminosos se movam lateralmente entre jurisdições, explorando as falhas da vigilância regional.
2. **Dependência de apoio externo:** boa parte das iniciativas de formação, equipamentos e monitorização é financiada por atores externos, como a União Europeia, os Estados Unidos da América ou G7.

Esta dependência compromete a sustentabilidade e a autonomia estratégica da arquitetura regional (Osinowo, 2021).

3. **Fragmentação normativa e operacional:** a coexistência de várias convenções, protocolos e sistemas legais dificulta a ação coordenada e rápida entre Estados, sobretudo quando o ataque ocorre em alto-mar ou em zonas de fronteira marítima. A falta de tribunais marítimos regionais, de mecanismos comuns de extradição e de partilha de provas enfraquece a eficácia jurídica do modelo (Freitas, 2018).

Este conjunto de entraves leva àquilo que se pode descrever como “governação nominal”: existe um quadro formal de controlo, mas este não se traduz em domínio efetivo e constante sobre o mar. Os incidentes continuam a ocorrer, a pirataria adapta-se, e os atores estatais são frequentemente forçados a reagir, em vez de prevenir.

Como demonstrado pelos dados do IMB (2020), qualquer perturbação nas rotinas operacionais regionais tem efeitos imediatos no aumento da atividade criminosa, o que indica que o sistema, apesar de institucionalmente sólido, permanece vulnerável a pressões conjunturais e estruturais.

4.3 Reajustar a dissuasão: mecanismo para uma abordagem integrada

A análise empírica e teórica conduzida nesta dissertação permite concluir que a eficácia da governação marítima no GdG depende de uma dissuasão que vá além da mera presença naval. Os dados sugerem que a pirataria reage às ações estatais, reorganizando-se em termos de tipologia, geografia e intensidade. Assim, dissuadir este fenómeno requer intervenções coordenadas, sustentadas e multidimensionais.

Com base nos estudos teóricos de Chalk (2016), Bueger (2015) e nas avaliações críticas da aplicação do CCY de Freitas (2018), e Osinowo (2021), apontam-se quatro caminhos fundamentais para reforçar a resposta regional:

1. Construção de capacidades mínimas comuns

A assimetria entre os Estados costeiros fragiliza a eficácia coletiva da segurança marítima. É essencial estabelecer capacidades operacionais básicas padronizadas, incluindo:

- Equipamento mínimo de vigilância;
- Protocolos partilhados de intervenção;
- Pessoal treinado com base em cenários reais.

O reforço da interoperabilidade técnica e humana pode tornar o sistema mais resiliente a choques e menos dependente de um ou dois Estados centrais.

2. Integração jurídica regional

A pirataria é, por natureza, transfronteiriça. No entanto, os sistemas legais nacionais continuam fragmentados, e a ausência de acordos de extradição, de tribunais marítimos ou de tipificação harmonizada compromete o seguimento judicial das ações repressivas. Um passo decisivo seria a criação de um mecanismo jurídico regional funcional, com:

- Base de dados comum sobre infratores;

- Equivalência legal das tipificações;
- Cooperação judiciária ativa e célere.

3. Descentralização da governação cooperativa

O CCY permanece fortemente ligada em estruturas centrais e parcerias externas. Para reforçar a eficácia local, é necessário promover a descentralização estratégica da segurança cooperativa, incluindo:

- Centros operacionais sub-regionais com autonomia tática;
- Delegação de competências de resposta rápida;
- Capacidade de decisão no terreno, sem dependência hierárquica disfuncional.

4. Integração da abordagem de segurança humana

A pirataria no GdG está ligada à pobreza, à exclusão social e à informalidade das economias costeiras. Políticas de dissuasão exclusivamente repressivas não abordam os fatores socioeconómicos que alimentam o recrutamento e a impunidade local.

É indispensável articular o combate à pirataria com políticas de:

- Desenvolvimento comunitário costeiro;
- Sustentabilidade das pescas;
- Combate à corrupção portuária e ao contrabando.

Em síntese, os dados analisados mostram que a dissuasão só será eficaz se operar em múltiplas frentes — institucional, legal, operacional e social. O modelo de governação marítima cooperativa, tal como está concebido, oferece um ponto de partida importante, mas precisa de ser revisto, testado e adaptado à realidade mutante da pirataria no GdG.

Capítulo 5

Conclusão e propostas de trabalhos futuros

5.1 Conclusão

A análise desenvolvida ao longo desta dissertação permitiu responder, de forma estruturada e fundamentada, à questão central: em que medida as iniciativas de cooperação regional e internacional, com ênfase no CCY, têm sido eficazes na mitigação da pirataria no GdG?

Conclui-se que, embora o CCY tenha introduzido melhorias relevantes na coordenação regional, na partilha de informações e na capacitação das marinhas locais, a sua eficácia permanece limitada e desigual. Verificou-se uma redução dos ataques em algumas zonas costeiras, mas também uma evolução nas táticas dos grupos piratas, que passaram a operar em alto-mar, com destaque para o sequestro de tripulações como método preferencial.

Relativamente à primeira questão derivada, os dados demonstram que a pirataria persiste devido a fatores estruturais como a pobreza endémica, a exclusão socioeconómico das comunidades costeiras, a corrupção nas instituições públicas e a ausência de um quadro jurídico marítimo eficaz. Estes elementos contribuem para um ambiente propício à proliferação de redes criminosas transnacionais.

No que respeita à segunda questão derivada, identificaram-se mudanças claras nas tendências operacionais, geográficas e temporais dos ataques. A atividade pirata deslocou-se gradualmente das zonas portuárias para áreas de alto-mar, com uma maior sofisticação nas táticas e uma preponderância de sequestros em detrimento de furtos simples. Estas alterações revelam a capacidade de adaptação dos grupos piratas às novas dinâmicas de segurança.

Quanto à terceira questão, verificou-se que a pandemia da COVID-19 teve um impacto direto e significativo no aumento de ataques em 2020, ano em que a redução da vigilância marítima e a redistribuição de recursos nacionais para a resposta sanitária fragilizaram os mecanismos de dissuasão. Este episódio demonstrou a vulnerabilidade estrutural das arquiteturas de segurança marítima na região.

No que concerne à quarta questão, os principais obstáculos à implementação do CCY prendem-se com a assimetria de capacidades operacionais entre os Estados, a ausência de legislação harmonizada, a corrupção endémica e a falta de mecanismos jurídicos eficazes para a cooperação penal internacional. A inexistência de um tribunal marítimo regional e a dificuldade na transferência de detidos comprometem a operacionalização prática do acordo.

Em suma, conclui-se que o CCY representa um passo importante para a edificação de uma governação marítima cooperativa no GdG, mas que a sua eficácia depende da superação de obstáculos estruturais e da consolidação de uma vontade política coletiva. O fenómeno da pirataria, tal como demonstrado, não será eliminado apenas com meios militares, exigindo uma abordagem multidimensional, assente na justiça, na cooperação e no desenvolvimento.

5.2 Observações para as políticas públicas na região

Em resposta à questão derivada 5, e com base nos resultados empíricos apresentados nos capítulos 3 e 4, apresentamos, de seguida, implicações de política pública alinhadas com a questão central e com os objetivos da investigação:

É imperativo que os Estados signatários do CCY invistam na modernização das suas forças navais, aumentem a capacidade de patrulhamento e implementem programas contínuos de formação técnica e tática dos seus operacionais.

Estes investimentos devem ser acompanhados da criação e harmonização de legislação penal específica para crimes marítimos, incluindo a pirataria e o tráfico ilícito.

É também recomendável que se promova a integração funcional entre os Centros Operacionais Marítimos nacionais (COMs) e os centros regionais CRESMAO e CRESMAC, de modo a garantir uma resposta coordenada, célere e eficiente

aos incidentes. O desenvolvimento de protocolos bilaterais e multilaterais de cooperação penal e transferência de detidos será essencial para colmatar lacunas na perseguição criminal transfronteiriça.

Adicionalmente, as políticas públicas devem incorporar planos de desenvolvimento socioeconómico para as comunidades costeiras, com vista à redução da marginalização social, promoção do emprego e criação de alternativas sustentáveis para populações vulneráveis ao recrutamento por redes criminosas. Consideramos que uma abordagem integrada poderá mitigar os sintomas da pirataria, e também as suas causas estruturais.

Recomendações para a investigação futura

A presente dissertação, apesar de abrangente, identificou diversas áreas que merecem aprofundamento por parte da investigação futura:

Estudos comparativos entre o GdG e outras zonas críticas de pirataria, como o Corno de África ou o Sudeste Asiático - permitirão identificar estratégias eficazes que possam ser adaptadas ao contexto africano ocidental.

Análises de caso a nível nacional, focadas na aplicação concreta do CCY em países mais afetados, permitirão aferir o grau de compromisso e os resultados obtidos por cada Estado.

Investigação jurídica sobre a legislação penal marítima vigente nos países da região - com o objetivo de identificar incoerências, lacunas e obstáculos à harmonização legislativa proposta pelo CCY.

Avaliação do impacto de iniciativas complementares, como o *Deep Blue Project*, o programa SWAIMS ou de exercícios como o *Safe Domain* e *Obangame Express*, de modo a compreender a sua contribuição prática para a segurança marítima.

Estas recomendações visam não apenas enriquecer o conhecimento académico sobre o tema, mas também contribuir para o desenho de políticas públicas mais robustas, sustentáveis e sensíveis à realidade complexa do GdG.

Referências

- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, 159–164. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2014.12.005>
- Bueger, C., & Edmunds, T. (2017). Beyond seablindness: A new agenda for maritime security studies. *International Affairs*, 93(6), 1293–1311. <https://doi.org/10.1093/ia/iix174>
- Bueger, C., & Stockbruegger, J. (2017). Pirates, smugglers, and the geopolitics of maritime security in the Gulf of Guinea. *African Security Review*, 26(3), 285–299.
- Bueger, C. (2020). Effective Maritime Domain Awareness in the Gulf of Guinea: Towards a Theory of Practice. *Marine Policy*, 119, 104093.
- Chalk, P. (2016). The evolving dynamic of piracy and armed robbery in the Gulf of Guinea. *The RUSI Journal*.
- Comando Marítimo Aliado da OTAN. (2022). *Operation OCEAN SHIELD* [Operação da OTAN entre 17-08-2009 e 15-12-2016]. <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield>
- Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental. (s.d.). *About ECOWAS*. <https://www.ecowas.int/>
- Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental, C. d. G. d. G., Comunidade Económica dos Estados da África Central. (2013). Code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa. https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf
- Conselho de Segurança das Nações Unidas. (2011). Resolução 2018 (2011). [https://undocs.org/S/RES/2018\(2011\)](https://undocs.org/S/RES/2018(2011))
- Conselho de Segurança das Nações Unidas. (2012). Resolução 2039 (2012). [https://undocs.org/S/RES/2039\(2012\)](https://undocs.org/S/RES/2039(2012))
- Conselho de Segurança das Nações Unidas. (2022). Resolução 2634 (2022). [https://undocs.org/S/RES/2634\(2022\)](https://undocs.org/S/RES/2634(2022))

- Council, U. N. S. (2019). Letter dated 30 January 2019 from the Permanent Representative of Côte d'Ivoire to the United Nations addressed to the President of the Security Council.
- Ece, N. J. (2024). A Threat to Maritime Trade: Analysis of Piracy Attacks Between 2015 and 2022 and the Period of COVID-19. *Journal of ETA Maritime Science*, 12(1), 50–63.
- Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. (2013). *Transnational organized crime in West Africa*. UNODC. Viena.
- Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. (2014). *West Africa Coast Initiative: Reinforcing the rule of law and good governance*. UNODC.
- Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. (2020). *Maritime crime programme: Annual report*. UNODC. Viena.
- Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. (2021). *Relatório sobre o tráfico marítimo na África Ocidental*.
- Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime. (2023). *Relatório anual do programa de combate ao crime marítimo*. UNODC. Viena.
- Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime, Programa Global contra o Crime Marítimo (PGCM). (2023, abril). *Pirates of the Niger Delta II: An Update on Piracy Trends and Legal Finish in the Gulf of Guinea*. United Nations Office on Drugs e Crime. Vienna. https://www.unodc.org/conig/uploads/res/publications_html/Pirates_of_the_Niger_Delta_An_Update_on_Piracy_Trends_and_Legal_Finish_in_the_Gulf_of_Guinea.pdf
- European Union Naval Force. (2010). *Dutch marines free hijacked German ship Taipan*.
- Executive, M. (s.d.). Secção de notícias sobre pirataria no Golfo da Guiné.
- Freitas, P. (2018). *Pirataria no Golfo da Guiné: Desafios para a segurança marítima*.
- Gold, A., Phayal, A., & Prins, B. (2023). The unexpected consequences of the COVID-19 pandemic on maritime crime: Evidence from Indonesia and Nigeria. *International Area Studies Review*, 26(1), 7–23. <https://pmc.ncbi.nlm.nih.gov/articles/PMC9852966/>
- Gulf of Guinea Interregional Network (GoGIN). (n.d.). Yaoundé Architecture at Work – Progress and Challenges. <https://gogin.eu/>
- IMB. (2008). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2008*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2009). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2009*. ICC Commercial Crime Services.

- IMB. (2010). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2010*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2011). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2011*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2012). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2012*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2013). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2013*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2014). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2014*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2015). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2015*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2016). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2016*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2017). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2017*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2018). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2018*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2019). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2019*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2020). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2020*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2021). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2021*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2022). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2022*. ICC Commercial Crime Services.
- IMB. (2023). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2023*. ICC Commercial Crime Services.
- IMO. (2021). *Global Maritime Security Review*. Londres.
- International Chamber of Commerce. (2014). *Somali pirate clampdown caused drop in global piracy, IMB report reveals*. <https://iccwbo.org/news-publications/news/somali-pirate-clampdown-caused-drop-in-global-piracy-imb-report-reveals/>
- INTERPOL. (2021). *Operation Thunderball: Combatting Maritime Environmental Crime in West Africa*.

- Jacobsen, K. L., & Bueger, C. (2015). Maritime security and capacity building in the Gulf of Guinea: On comprehensiveness, gaps, and security priorities. *African Security Review*, 24(4), 297–310.
- Kamal-Deen, A. (2015). *Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea: Prospects and Challenges*. Brill Nijhoff.
- Lamprey, S. (2021, janeiro). *Sea Piracy on the Gulf of Guinea: Impacts on the Artisanal Fisheries Sector of Tema Fishing Area (Sub-City in Accra)* [tese de mestrado, Lund University, Department of Human Geography]. <https://lup.lub.lu.se/student-papers/record/9037687/file/9037690.pdf>
- Lehr, P. (2007). *Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism*. Routledge.
- Luz, C. (2016). Conflito no Delta do Níger e suas repercussões na segurança marítima. *Revista de Estudos Estratégicos*.
- Malaquias, A. (2023). Security challenges in the Gulf of Guinea: Regional dynamics and policy responses. Em B. A. Jones (Ed.), *African Maritime Security: Current Trends and Future Outlook* (pp. 87–105). Routledge.
- Marangio, R. (2025). Deep waters: the maritime security landscape in the Gulf of Guinea. *IISS Analysis Brief*.
- Marinha. (s.d). *Marinha Portuguesa*. https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/2022/572/index.html#p=16
- Marques, L. C. B. (2023). *Contributos de Portugal para a Segurança Marítima Cooperativa no Golfo da Guiné* [Dissertação de Mestrado]. Instituto Universitário Militar. <http://hdl.handle.net/10400.26/51008>
- Mbah, R. (2021). Ransom kidnapping in West Africa. *Security and Development Review*.
- Medeiro, R. (2024). *Segurança energética e influência geopolítica no Golfo da Guiné*.
- Mohammed, L. A., & Dalaklis, D. (2024). The Current Status of Maritime Security in the Gulf of Guinea. *Journal of Maritime Research*, 21(2), 78–86.
- Monitor Mercantil. (2023). *Transporte marítimo é responsável por aproximadamente 80% do comércio mundial*. <https://monitormercantil.com.br/transporte-maritimo-e-responsavel-por-aproximadamente-80-do-comercio-mundial/>
- Moura, R., Pessanha Santos, N., Rocha, A., Lobo, V., & de Castro Neto, M. (2023). Georeferenced dataset of maritime piracy in the Gulf of Guinea from 2010 to 2021. *Scientific Data*, 10(876). <https://doi.org/10.1038/s41597-023-02706-x>
- Murphy, M. N. (2009). *Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World*. Hurst Publishers.
- Nunes, C. C. (2015). O Golfo da Guiné e o abastecimento energético de Portugal. *Relações Internacionais*, (46), 105–120.

- Nwalozie, C. J. (2020). Exploring Contemporary Sea Piracy in Nigeria, the Niger Delta and the Gulf of Guinea. *Journal of Transportation Security*, 13(3), 159–178. <https://doi.org/10.1007/s12198-020-00218-y>
- Obuoforibo, D., & Effiom, L. (2022). Improving maritime security in the Gulf of Guinea: Assessing the Yaoundé Architecture. *African Security Review*, 31(1), 56–72.
- Oliveira, M. A. (2013). *A evolução da pirataria marítima: Aspectos operacionais e legais*. Edições Marítimas.
- Onuoha, F. C. (2013). *Piracy and maritime security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a microcosm*. Friedrich-Ebert-Stiftung.
- Onuoha, F. C. (2014). Why Do Youths Join Maritime Piracy in Nigeria? An Empirical Analysis. *Studies in Conflict & Terrorism*, 37(6), 458–471.
- Organização das Nações Unidas. (1982). *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*. https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- Organização Mundial das Alfândegas. (2024). Missão e Objetivos da OMA.
- Organização Mundial do Comercio. (s.d.). *Services: Maritime transport*. https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm
- Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico. (2022). *Illicit Trade in West Africa: Governance Challenges and the Need for Enhanced Cooperation*. OECD Publishing. <https://doi.org/10.1787/9789264284060-en>
- Osinowo, A. (2021). The political economy of maritime insecurity in the Gulf of Guinea. *African Security Review*. <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/ADA618297.pdf>
- Percy, S. (2016). Maritime Security: Counter-Terrorism Lessons from Maritime Piracy. *Survival*, 58(4), 75–100. <https://doi.org/10.1080/00396338.2016.1207952>
- Piteira, J. P. S. (2021). *Causas e evolução das táticas de pirataria no Golfo da Guiné* [Dissertação de Mestrado]. Escola Naval.
- Rediker, M. (2004). *Villains of all nations: Atlantic pirates in the golden age*. Beacon Press.
- Reva, V. (2020). COVID-19 and maritime criminality. *Journal of Global Security Studies*.
- Rocha, A. M. M. (2022, dezembro). *Modelação geoespacial e análise do risco de pirataria no Golfo da Guiné* [Dissertação de Mestrado]. Escola Naval.
- Rubin, A. P. (1998). *The Law of Piracy*. Naval War College Press.

- Sant'Ana da Silva, J. (2021). *A crise no Delta do Níger e a pirataria no Golfo da Guiné: uma análise à luz da teoria de John Paul Lederach* [Dissertação de Mestrado]. Escola de Guerra Naval. https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/CEMOS_009_DIS_CC_FN_JONATHA.pdf
- Seas, S. (s.d.). Gulf of Guinea Maritime Security Dashboard [Retrieved from <https://stableseas.org>].
- Serviço Europeu para a Ação Externa (EEAS). (2024). *European Union Naval Force Somalia – Operation ATALANTA* [Lançada a 8 de dezembro de 2008 (PCSD/CFSP)]. https://www.eeas.europa.eu/eu-navfor-somalia/european-union-naval-force-somalia-military-operation-atalanta_und_en
- Silva, T. (2021). *O petróleo e o Delta do Níger: Cenários de exploração e resistência*. Editora Atlântica.
- Ukeje, C., & Mvomo Ela, W. (2013). African Approaches to Maritime Security: the Gulf of Guinea. *FES Peace and Security Series*, 11, 48–68.
- U.S. Energy Information Administration. (2023, abril 26). Nigeria — Country overview [Página institucional da EIA com síntese energética do país]. <https://www.eia.gov/international/overview/country/nga>
- Vanderwalle, D. (2019). *Libya since independence: Oil and state-building*. Cornell University Press.
- Vrey, F. (2013). Bad Order at Sea: From Piracy to Illegal Fishing. *Scientia Militaria: South African Journal of Military Studies*, 41(2), 1–23.

Apêndice A

Análise dos tipos de ataques no GdG (2008–2023)

A análise gráfica referente à distribuição percentual de ataques classificados como *Damaged*, *hijack*, *hijack/kidnap*, *hijack/kidnap/theft*, *hijack/murder/theft*, *murder*, *murder/kidnap*, *Theft*, *Theft/Kidnap* e *Unsuccessful* no GdG entre 2008 e 2023 revela tendências relevantes sobre a evolução da pirataria e das táticas empregadas na região. Estes dados complementam os argumentos da dissertação ao fornecer uma perspectiva quantitativa e cronológica das formas de ataque predominantes, destacando não só a persistência de certos padrões como também mudanças significativas ao longo do tempo.

Conforme consta no gráfico da Figura A.1 primeiro aspeto que salta à vista é a quase total ausência de incidentes classificados como *Damaged* (ataques com danos a embarcação) ao longo da maior parte da série temporal, com exceção dos anos de 2020 e 2021, em que se verifica um aumento considerável. Essa alteração pode estar relacionada com o reforço das medidas defensivas a bordo, como a utilização de estruturas metálicas de proteção, alarmes e cercas elétricas, que, embora aumentem a segurança da tripulação, podem provocar confrontos físicos mais violentos durante a tentativa de abordagem. Estes dados reforçam a ideia, já discutida na dissertação, de que os piratas adaptaram suas táticas à crescente resistência imposta pelos navios, o que resultou numa maior agressividade.

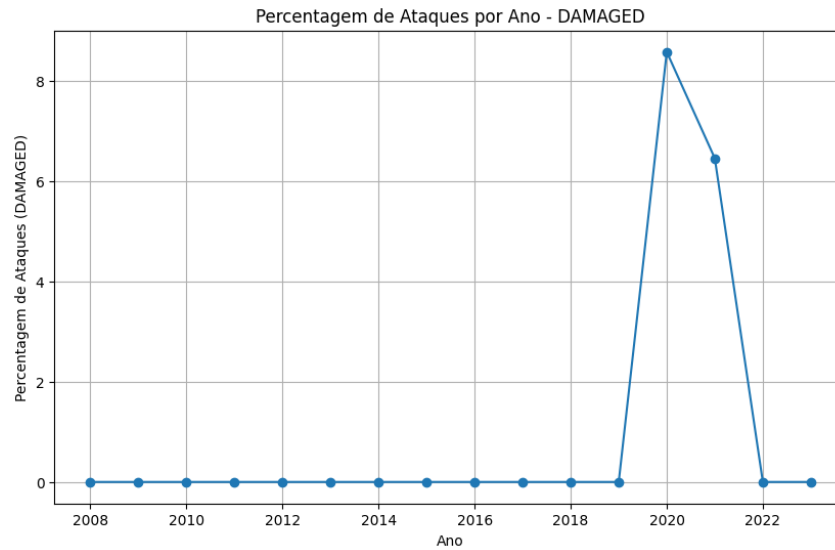


FIGURA A.1: Gráfico: DAMAGED (ataques com danos a embarcação)

Fonte: Dados IMB

No que diz respeito aos ataques classificados como *hijack* (sequestro da embarcação) e *hijack/kidnap* (sequestro da embarcação e os seus passageiros), observa-se que estes foram mais comuns entre 2008 e 2013, voltando a surgir pontualmente em 2018 e depois desaparecendo quase por completo. Este padrão pode sugerir uma mudança no modelo de atuação dos piratas, que, ao invés de manterem o navio sob controle, passaram a focar-se em ações mais rápidas e orientadas ao sequestro de tripulantes – como evidenciam os gráficos das categorias gráfico das Figura A.2 e A.3. Os picos significativos entre 2017 e 2020 coincide com o que identificamos na dissertação como o auge da economia do rapto na região, impulsionada pela lógica do lucro imediato e pela fragilidade das estruturas de segurança costeira.

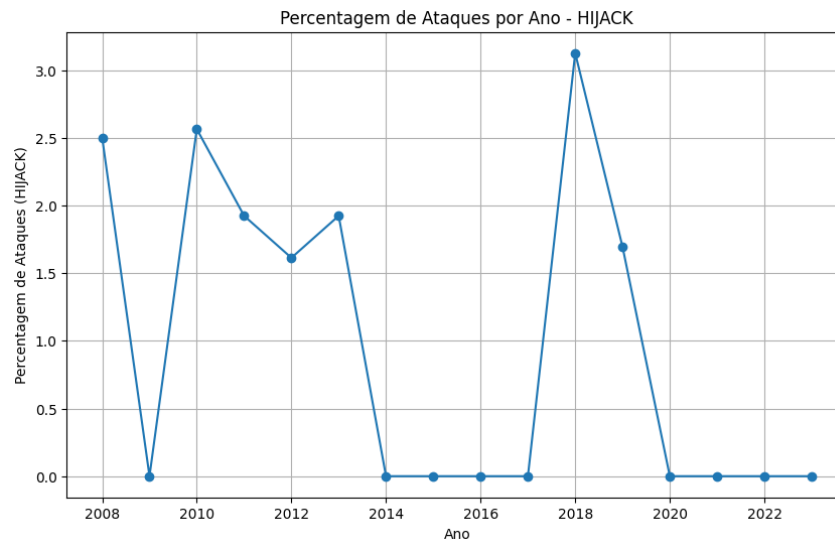


FIGURA A.2: Gráfico: Hijack

Fonte: Dados IMB

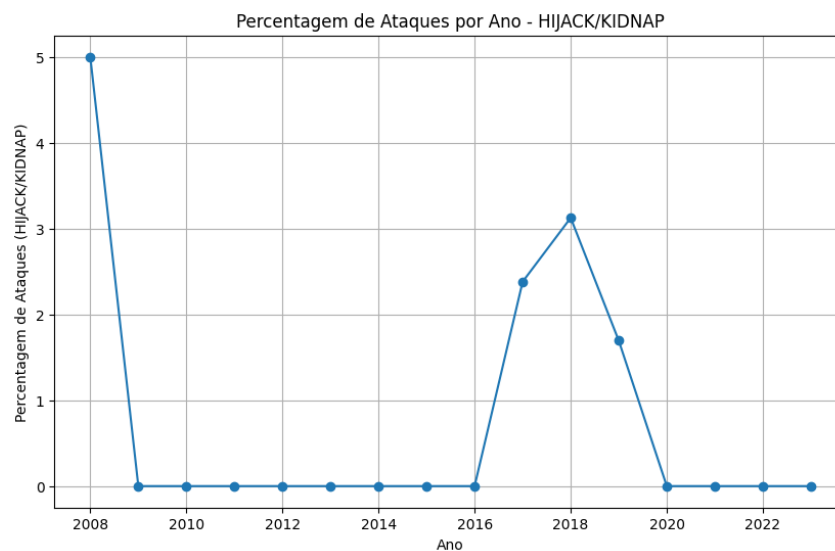


FIGURA A.3: Gráfico: Hijack/Kidnap

Fonte: Dados IMB

De acordo com os gráfico da Figura A.4 e A.5, a ocorrência de ataques classificados como *hijack/kidnap/theft* ou *hijack/murder/theft*, ainda que esporádica, levanta preocupações quanto à crescente brutalidade de certos grupos. Nestes casos, não apenas há apropriação de bens e sequestro de pessoal, como também a morte de tripulantes. Estes eventos, embora menos frequentes, reforçam a ideia de que o fenómeno não é homogêneo e que, por vezes, o nível de violência pode escalar para extremos.

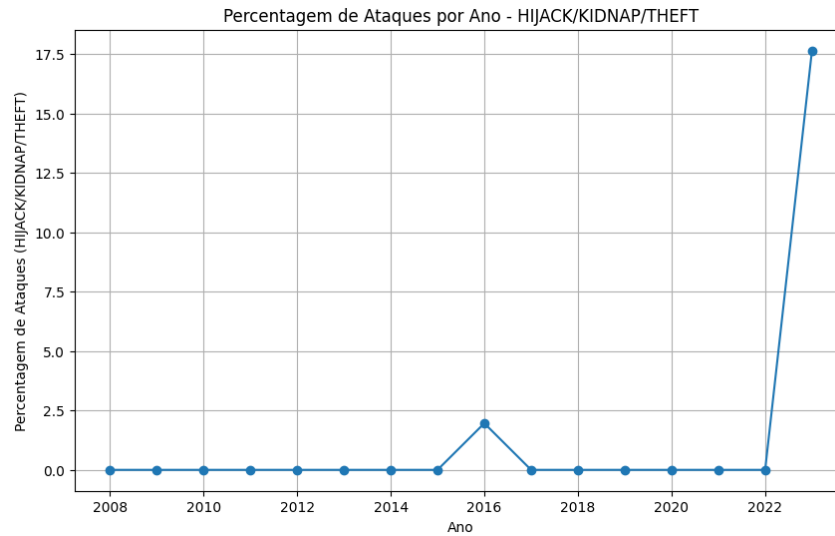


FIGURA A.4: Gráfico: Hijack/ Kidnsap/Theft

Fonte: Dados IMB

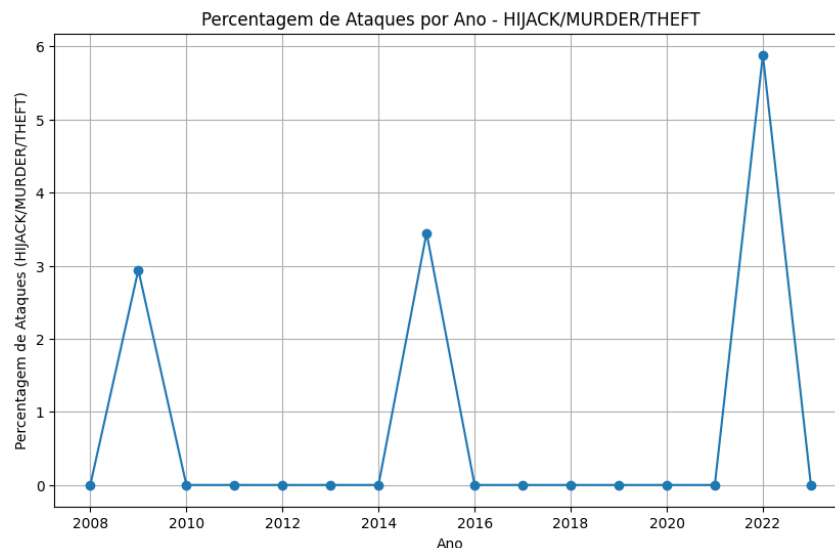


FIGURA A.5: Gráfico: Hijack/Murder/Theft

Fonte: Dados IMB

Em relação às categorias *murder* e *murder/kidnap*, ainda que os dados apresentados nos gráficos da Figura A.6 e A.7, revelem baixa incidência, a simples presença de homicídios no contexto da pirataria revela o grau de vulnerabilidade a que estão expostas as tripulações, sobretudo em zonas onde a resposta das autoridades é fraca ou inexistente. Esta realidade confirma um dos argumentos centrais do nosso trabalho: a pirataria no GdG deve ser analisada não apenas como uma questão de segurança, mas também como uma crise de governação marítima, com implicações

humanas profundas.

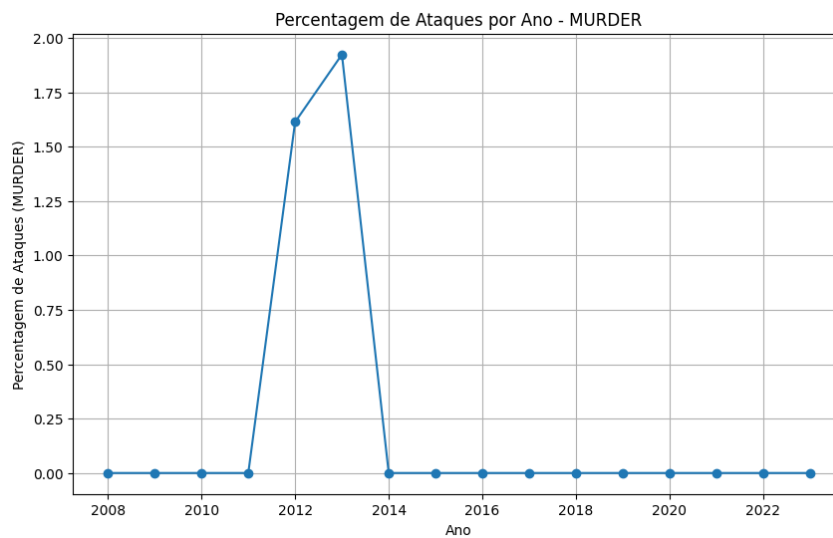


FIGURA A.6: Gráfico: Murder

Fonte: Dados IMB

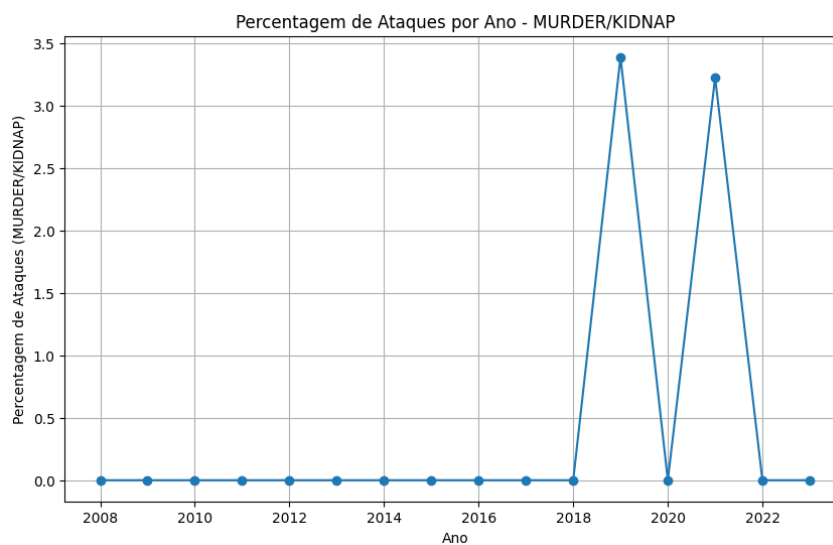


FIGURA A.7: Gráfico: Murder/Kidnap

Fonte: Dados IMB.

De acordo com o gráfico da Figura A.8, a categoria *Theft* (roubo), que representa incidentes de natureza não violenta, como furtos simples a bordo de embarcações, apresentou percentagens consistentemente elevadas na primeira metade da série temporal, sobretudo entre 2008 e 2011, com valores superiores a 60%. Isso corrobora a fase inicial da pirataria no GdG, caracterizada por abordagens oportunistas e baixa sofisticação, como apontado nos relatórios do IMB e mencionado ao longo do texto da dissertação. A partir de 2012, verifica-se uma quebra acentuada desta categoria, coincidindo com a diversificação das táticas dos piratas, os quais passaram a adotar abordagens mais violentas e lucrativas, como sequestros e extorsão. Apesar de uma recuperação pontual após 2020, os níveis de roubo nunca mais atingiram os patamares iniciais, sinalizando uma possível resposta das tripulações e operadores marítimos com o reforço de medidas preventivas e segurança a bordo.

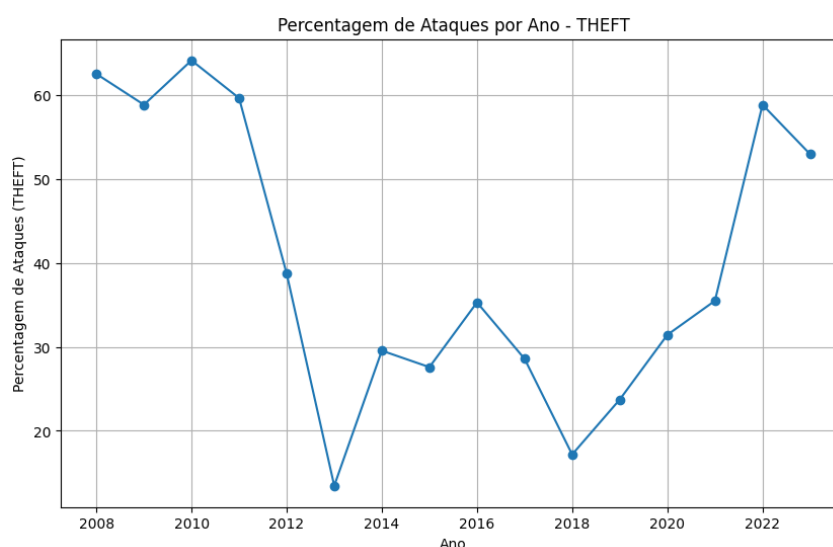


FIGURA A.8: Gráfico: Theft

Fonte: Dados IMB

Já os ataques do tipo *Theft/KIdnap* (roubo seguido de sequestro) apresentados no gráfico da Figura A.9, revelam um padrão menos constante, mas com picos relevantes entre 2013 e 2016. Esta tendência está alinhada com a fase de maior agressividade por parte dos grupos piratas, período em que o sequestro de tripulantes se consolidou como um modelo de negócio criminoso altamente rentável. Embora o peso percentual desta tipologia tenha diminuído nos últimos anos, a sua presença persistente em determinados anos evidencia a resiliência dessa estratégia, mesmo em contextos de maior vigilância marítima.

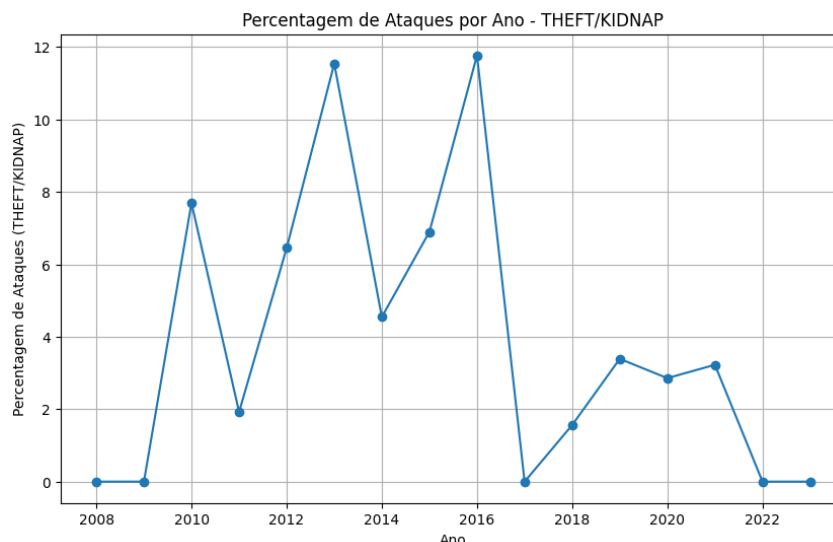


FIGURA A.9: Gráfico: Theft/Kidnap

Fonte: Dados IMB

Por fim, os ataques *Unsuccessful* (ataques sem sucesso), apresentados no gráfico da Figura A.10, oferecem um contraponto interessante ao refletirem diretamente os efeitos das medidas de mitigação e resposta. A partir de 2013, observa-se um aumento significativo do número de tentativas frustradas, com destaque para os anos de 2014 a 2018, em que os valores ultrapassaram frequentemente os 50%. Isso coincide com a implementação de programas de capacitação marítima, aumento do patrulhamento naval e adoção de práticas defensivas, como o uso de cidadelas e vigilância armada. A redução dessa tipologia nos anos mais recentes pode indicar duas hipóteses: uma melhoria na eficácia dos ataques perpetrados — o que exigiria investigação mais detalhada — ou, de forma mais positiva, uma redução global da atividade pirata devido ao aumento do risco de captura e à maior dissuasão regional.

Em suma, este conjunto de gráficos oferece evidências adicionais que sustentam a análise proposta na dissertação, mostrando que, apesar da evolução tática dos piratas ao longo do tempo, as respostas coordenadas e os investimentos em segurança marítima contribuíram para alterar o perfil dos ataques. A predominância de roubos simples nos primeiros anos, seguida por um período de sequestros violentos e posteriormente por uma maior incidência de tentativas frustradas, espelha bem a transformação da pirataria no GdG — uma ameaça mutável e adaptativa que exige vigilância contínua e respostas integradas.

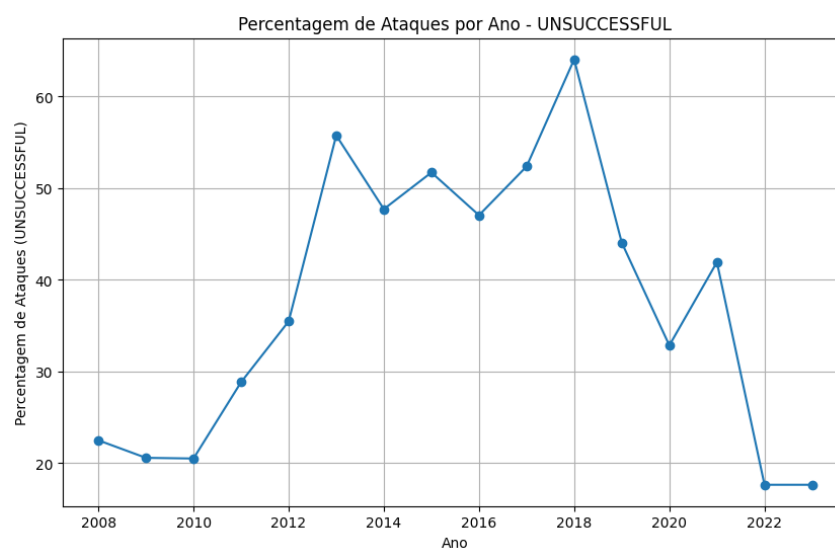


FIGURA A.10: Gráfico: Unsuccessful

Fonte: Dados IMB

Apêndice B

Distribuição por período (Noturno vs. Diurno)

O gráfico da Figura B.1 apresentado ilustra a distribuição dos ataques piratas no GdG por período do dia — diurno e noturno. Esta desagregação temporal permite lançar luz sobre a dinâmica operacional das redes criminosas e sobre a evolução das suas táticas ao longo do tempo, trazendo um contributo relevante e complementar à análise desenvolvida no corpo principal da dissertação.

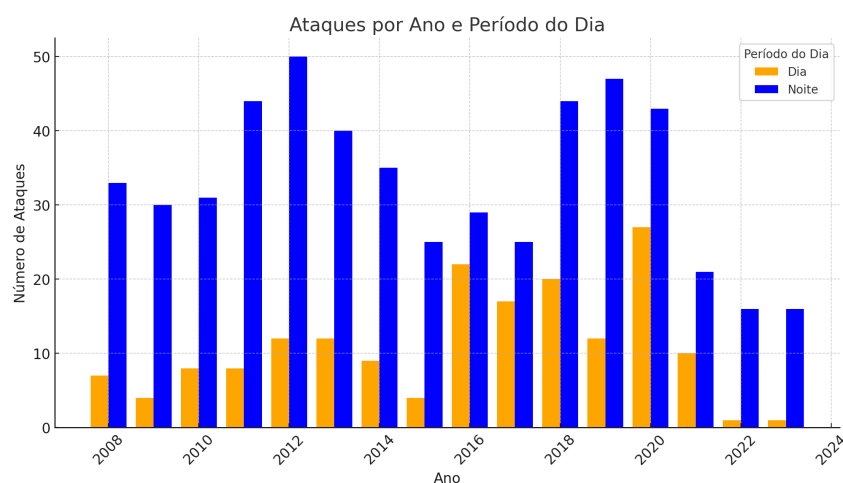


FIGURA B.1: Gráfico: Ataques por ano e período do dia

Fonte: Dados IMB

De forma consistente, verifica-se que os ataques realizados durante a noite são largamente superiores em todos os anos da série, com exceção de breves aproximações em 2016 e 2020. Essa predominância de ações noturnas pode ser explicada por diversos fatores interligados. Em primeiro lugar, a cobertura da escuridão oferece uma vantagem tática aos piratas, dificultando a vigilância e a capacidade de resposta das tripulações e das forças de segurança marítima. Em segundo lugar, a reduzida iluminação e menor atividade portuária durante a noite criam um ambiente mais propício à infiltração de embarcações suspeitas sem detecção imediata. Essa preferência estratégica reflete também a falta de sensores e radares modernos em muitas marinhas costeiras e em embarcações comerciais, especialmente antes de 2015, período em que as capacidades técnicas ainda eram muito limitadas.

O ano de 2012 destaca-se como o pico absoluto dos ataques noturnos, ultrapassando os 50 incidentes registrados. Este valor coincide com o agravamento das tensões no Delta do Níger e o fortalecimento de grupos armados, como os militantes dissidentes do MEND, que começaram a expandir suas operações *offshore*. Após esse pico, observa-se uma tendência de ligeira queda, ainda que com oscilações, até 2020. Em 2021, os ataques noturnos sofrem uma quebra abrupta, possivelmente resultado de ações coordenadas mais robustas lideradas pela Nigéria e pelas forças conjuntas do Yaoundé Architecture. Esta diminuição está em consonância com os dados discutidos na dissertação, que apontam para a intensificação de patrulhas marítimas e reforço da segurança a partir desse ano.

Em contrapartida, os ataques diurnos apresentam um comportamento mais tímido, com números geralmente muito inferiores. No entanto, entre 2016 e 2020, verifica-se um aumento significativo da atividade diurna, com um pico em 2020, que coincide com um dos períodos mais intensos de atuação dos piratas no Golfo da Guiné. Esse crescimento pode indicar uma mudança tática por parte dos grupos criminosos, impulsionada talvez por uma maior sofisticação e ousadia, bem como por falhas de vigilância durante horários tradicionalmente considerados mais seguros. É também possível que o aumento da presença de forças de segurança durante a noite tenha deslocado parte das operações para o período diurno.

O declínio acentuado nos ataques, tanto diurnos quanto noturnos, entre 2021 e 2023, reforça as conclusões centrais desta dissertação no sentido de que a cooperação regional e internacional — materializada na Arquitetura de Yaoundé, nos programas como o *Deep Blue Project* e no envolvimento crescente da CEDEAO — começa a produzir resultados tangíveis. Ainda assim, a persistência de um número residual de ataques noturnos nestes anos demonstra que o problema ainda não está

completamente resolvido e requer vigilância constante.

Este gráfico da Figura B.1, portanto, não só confirma a dominância histórica das operações noturnas como também evidencia tendências de adaptação das redes criminosas e os impactos graduais das respostas institucionais. A sua inclusão em apêndice reforça a análise empírica da dissertação e demonstra como os padrões temporais de ataque podem servir como indicador indireto da eficácia das estratégias de segurança implementadas na região.

