



# ESCOLA NAVAL



*talant de bi-faire*

Indira Conceição

## **Segurança Marítima no Golfo da Guiné: O Impacto da Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada**

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



Alfeite

2020



**Indira Conceição**

**Segurança Marítima no Golfo da Guiné: O Impacto da Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada**

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

Orientação de: CMG Caetano Fernandes Silveira

Coorientação de : 2º Ten TSN-RI Pedro Gonçalves



O Mestrando

O Orientador

---

Indira Marisa Rolim Da Conceição

---

Caetano Fernandes Silveira

**Alfeite**  
**2020**

## Epígrafe

“Não há limite para o que queremos alcançar, por isso jamais subestime-se”

Michelle Obama

“Quá cú té tocangué subá ná cá sobé labefá”

Provérbio santomense

## **Dedicatória**

Para a minha querida mãe, Arminda Rolim, meu porto seguro e a grande impulsionadora desse sonho.

## **Agradecimentos**

Antes de mais, devo a Deus meu mais sincero sentimento de gratidão por ter-me dado saúde e força para superar estes 6 anos de formação de imenso aprendizado bastante árduos. Meus agradecimentos, principalmente, aos meus pais, Arminda Rolim e Marcos Conceição por terem-me proporcionado uma educação exemplar, que de muito me valeu. Às minhas irmãs Patrícia, Rita e Márcia por acreditarem em mim e serem meu grande suporte e motivação, a minha avô Benvinda minha eterna fonte de inspiração, as minhas tias Sónia e Luizenda, às minhas primas Ludinei e Eliane. Às minhas amigas Vanise, Margarida, Celsa e Adlanger pelas constantes palavras de encorajamento que ampararam-me nos momentos mais difíceis. Meus agradecimentos e reconhecimento aos meus amigos e familiares que direta e indiretamente contribuíram para o meu sucesso nessa formação técnico militar.

Aos meus ilustres orientador e coorientador Comandante Augusta Silveira e Tenente Pedro Gonçalves, respetivamente, pelo suporte que sempre foi-me prestado para a realização deste trabalho, e que em muito contribuíram para reforçar a minha confiança e firmeza quanto ao mesmo.

Ao CEMGFA das Forças Armadas de São Tomé e Príncipe, General Idalécio Pachire pela forma gentil como interessou-se por este trabalho e pela sua disposição em ajudar para a realização do mesmo. Ao Comodoro Nuno Bragança pelo apoio e solicitude prestada durante a elaboração da tese. Ao Comandante Idalécio João pelas suas constantes palavras de encorajamento. Às individualidades que se disponibilizaram, a priori, em participar das entrevistas e aos que forneceram algum do material existente. Meu especial agradecimento e estima ao Coronel Brito, a Miss Caetano, e a professora Teresa Almeida por serem o pilar fulcral para os alunos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa. Aos meus camaradas de curso, dos países Palop, o meu até breve e um eterno agradecimento pelos momentos partilhados.

Gostaria de expressar os meus prezados agradecimentos a Escola Naval e a Academia Militar por terem-me proporcionado uma formação técnico-militar de excelência da qual muito me orgulho, que esses agradecimentos sejam extensivos a todos os docentes e colaboradores, em especial aos que pude tê-los como professores e mentores, sejam eles civis ou militares, minha eterna gratidão as senhoras das limpezas,

ao pessoal da cozinha, aos demais funcionários e a guarnição dos navios, nos quais tive a honra de pertencer enquanto cadete e Aspirante.

## **Resumo**

A presente dissertação tem por objetivo analisar as ameaças que condicionam a Segurança Marítima na costa ocidental africana, em particular a Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (INN).

Em virtude dos recursos marítimos, o Golfo da Guiné é um espaço de extrema relevância geoestratégica, contudo, o crescente número de casos de criminalidade organizada transnacional dificulta a existência de uma arquitetura securitária marítima regional, almejada por muitos. A grande extensão do domínio marítimo do litoral africano inviabiliza o eficaz exercício da autoridade dos Estados que vivenciam, diariamente, ameaças marítimas. Além de condicionarem a vida e segurança das suas populações, estas ameaças põem em risco rotas marítimas internacionais e limitam o aproveitamento dos recursos energéticos. Dadas as suas valências económicas, incidir-se-á também sobre as iniciativas regionais e extrarregionais que têm conduzido esforços para amenizar estes perigos.

A Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada é uma atividade nociva e insustentável que tem vindo a disseminar-se por todo o continente africano, devido ao seu elevado retorno económico. Os Estados membros do Golfo da Guiné veem-se impossibilitados de assegurar a sua prevenção e dissuasão. São Tomé e Príncipe é um destes Estados que, devido à sua insularidade, deposita principalmente na pesca as suas estratégias de desenvolvimento. A pesca INN tem dificultado tal pretensão.

**Palavras-chaves:** Golfo da Guiné, Pesca INN, São Tomé e Príncipe, Cooperação, Segurança Marítima.

## **Abstract**

The present dissertation aims to analyze how threats that condition Maritime Security in West Africa, in particular Illegal, Unregulated and Unregulated Fishing.

Due to maritime resources, the Gulf of Guinea is an area of extreme geostrategic importance, however, the growing number of cases of transnational organized crime makes it difficult for a regional maritime architecture to be pursued by many. A large extension of the maritime domain of the African coast makes it impossible to exercise the authority of the States that experience, on a daily basis, maritime threats. In addition to conditioning the life and safety of their threats, these threats can harm international maritime routes and limit the commercialization of energy resources. Given their economic strengths, they also affect regional and extra-regional initiatives, which are conducted to mitigate these risks.

Illegal, Unregulated and Unregulated(IUU) fishing is a harmful and sustainable activity that has been disseminated throughout the African continent, due to its high economic return. Gulf of Guinea member states cannot guarantee its prevention and deterrence. São Tomé and Príncipe is one of those that, due to its insularity, deposits mainly in fishing as its development strategies. IUU fishing has made this claim difficult.

**Key-words:** Gulf of Guinea, IUU fishing, São Tomé and Príncipe, Cooperation, Maritime Security.

# Índice

Epígrafe .....	vi
Dedicatória .....	vii
Agradecimentos .....	viii
Resumo .....	x
Abstract .....	xi
Índice .....	xii
Índice de Figuras .....	xv
Índice de Tabelas .....	xvi
Lista de siglas e acrónimos .....	xvii
Introdução .....	1
1. Enquadramento .....	1
2. Justificação do Tema .....	2
3. Objetivo da Investigação .....	3
4. Metodologia da Investigação .....	4
5. Estrutura da Dissertação .....	4
1. O Golfo da Guiné .....	7
1.1. A importância geostratégica do Golfo da Guiné .....	7
1.2. O processo da colonização .....	12
1.3. Descrição Sociocultural da Região .....	15
2. Segurança Marítima .....	19
2.1. A importância do mar .....	19
2.2. O que é a Segurança? .....	23
2.2.1. As ameaças à Segurança Marítima no Golfo da Guiné .....	27

2.3.	Mecanismos Internacionais que norteiam a Segurança marítima .....	30
2.4.	Os desafios à Segurança Marítima no Golfo da Guiné.....	33
2.4.1.	Ações a serem desenvolvidas .....	43
3.	A Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (INN).....	48
3.1.	Breve enquadramento sobre o setor da pesca na África Ocidental .....	48
3.2.	O que é a Pesca INN? .....	49
3.3.	A pesca INN, um flagelo nas águas africanas .....	52
3.3.1.	O impacto ecológico .....	53
3.3.2.	O impacto económico .....	55
3.3.3.	O impacto social .....	57
3.4.	Os mecanismos de prevenção e combate .....	58
4.	Iniciativas Inter-regionais.....	62
4.1.	Atuação das organizações africanas .....	62
4.2.	O posicionamento dos governos locais.....	67
4.3.	Princípios que norteiam os mares do Golfo da Guiné .....	68
4.3.1.	Código de Conduta de Yaoundé (CCY) .....	68
4.3.2.	Estratégia Marítima Integrada de África 2050 .....	69
5.	Iniciativas extrarregionais .....	73
5.1.	Iniciativas de cooperação bilateral.....	73
5.1.1.	Parcerias com Portugal .....	73
5.1.1.1.	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) .....	74
5.1.2.	Parcerias com os Estados Unidos da América .....	77
5.2.	Iniciativas de cooperação multilateral .....	80
5.2.1.	O Interesse da União Europeia.....	80
5.2.2.	O Auxílio das Nações Unidas .....	84

6. Contextualização da realidade Santomense .....	87
6.1. O setor das pescas em STP: uma fonte de rendimento nacional .....	88
6.1.1. Os principais desafios do sector pesqueiro nacional .....	91
6.1.2. Economia Azul .....	93
6.1.3. O papel crucial dos parceiros internacionais .....	95
6.1.3.1.1. O acordo de parceria das pescas entre STP e a UE .....	97
6.1.4. O projeto Zaire .....	98
Conclusão .....	102
Bibliografia.....	105
Apêndices .....	116
Anexos.....	132

## Índice de Figuras

Figura 1-Mapa do Golfo da Guiné.....	8
Figura 2-Fluxo de tráfego marítimo no GdG .....	9
Figura 3-Crescimento do PIB em África de 1990-2018 .....	11
Figura 4-Os colonizadores em África .....	14
Figura 5-Ataques de Pirataria e Assalto a mão armada no Golfo da Guiné em 2020 ....	41
Figura 6- Aspirantes Palop em formação na Escola Naval.....	76
Figura 7-Países membros da ACP .....	81
Figura 8-ZEE de STP.....	87
Figura 9-Pescadores da pesca artesanal .....	90
Figura 10-Visita do Ministro da Defesa João Cravinho ao NRP Zaire .....	100

## **Índice de Tabelas**

Tabela 1-Quadro resumo das capturas da pesca INN estimadas .....	56
Tabela 2-Repercussões sociais negativas associadas a pesca INN.....	57
Tabela 3-Resumo dos domínios de ação propostos .....	84

## **Lista de siglas e acrónimos**

ACP-África Caribe e Pacífico

AFRICOM- Comando dos Estados Unidos para África

AIM Strategy- Estratégia Marítima Integrada para África

APS- African Partnership Station

BMI- Bureau Marítimo Internacional

CEEAC- Comunidade Económica de Estados de África Central

CEDEAO-Comunidade Económica de Estados e África Ocidental

CCY- Código de Conduta de Yaoundé

CGG- Comissão do Golfo da Guiné

CIC- Centro Inter-regional de Coordenação

CCIM- Centro de Coordenação Multinacional

CECAF- Comité das Pescas do Atlântico Centro-Este

CFR-Comandante de Fragata

CNUDM- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

COMHAFAT- Conferência Ministerial sobre a Cooperação Haliêutica entre os Estados Africanos Ribeirinhos do Oceano Atlântico

COREP- Comissão Regional de Pescas do Golfo da Guiné

CPLP- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CRESMAC- Centro Regional de Segurança Marítima de África Central

CRESMAO- Centro Regional de Segurança Marítima de África Ocidental

CRIMGO- Rotas Marítimas Críticas do Golfo da Guiné

CSI- Centro para o Impacto Social

CSNU- Conselho de Segurança das Nações Unidas

CTM- Cooperação Técnico-Militar

ECCAS- Comunidade Económica dos Estados da África Oriental

ECOWAS- Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

EMIA- Estratégia Marítima Integrada de África  
EUE-GdG-Estratégia da UE para o Golfo da Guiné  
EUA- Estados Unidos da América  
FA- Forças Armadas  
FAO- Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura  
FiTi-Iniciativa de Transparência nas Pescas  
GC- Guarda Costeira  
GdG - Golfo da Guiné  
ICCAT- Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico  
ICC - Centro de Coordenação Inter-Regional  
IMO - Organização Marítima Internacional  
INN- Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada  
IPOA-IUU - Plano de Ação Internacional para a Prevenção, Detecção e Eliminação da Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada  
MDAT-GoG- Domínio Marítimo para o Comércio do Golfo da Guiné  
MICA Center- Centro de Informação e Cooperação em Informações Marítimas  
MTISC-GoG-Centro de Partilha de Informações do Comércio Marítimo do Golfo da Guiné  
MMCC-Centro Marítimo Multinacional de Coordenação  
MOC- Centros de Operações Marítimos  
MdE - Memorado de Entendimento  
MOWCA - Organização Marítima da África Ocidental e Central  
MTISC-GdG - Centro de Comércio Marítimo e Compartilhamento de Informações para o GdG  
NIMASA- Nigerian Maritime Administration and Safety Agency  
OCDE-Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico  
ONG - Organização Não-governamental  
ONU- Organização das Nações Unidas  
OUA- Organização da Unidade Africana  
PA-GdG- Ação para o Golfo da Guiné 2015-2020  
PALOP - Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa  
RDC- República Democrática do Congo

ROE- Regras de Empenhamento

RDSTP- República Democrática de São Tomé e Príncipe

SOLAS- Convenção para a salvaguarda da vida humana no mar

STP- São Tomé e Príncipe

SUA- Convenção para a repressão de atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima

UA-União Africana

UE -União Europeia

UKMTO- United Kingdom Maritime Trade Operations

UNCLOS- Convenção das Nações Unidas da Lei do Mar

UNODC- Escritório da ONU sobre Drogas e Crime

UNSC-Concelho de Segurança das Nações Unidas

ZEE-Zona Econômica Exclusiva

ZOPACAS- Zona e Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## **Introdução**

### **1. Enquadramento**

Cultivar uma política estratégica relativa ao mar representa atualmente uma obrigação necessária para que se adotem objetivos marítimos globais que tenham como propósito a segurança de um espaço marítimo definido, uma vez que “a posição do território de um Estado determina, em larga escala, o seu papel internacional, e a audiência que tem no Mundo” (Ginga, 2014, p.262).

O Golfo da Guiné (GdG) é uma área demasiadamente cobiçada, nomeadamente pelos seus recursos energéticos. Por conta disso, está ancorada sob uma maré de instabilidade e insegurança, refletida em ações de pirataria, pesca ilegal, tráfico ilícito de armas e droga, imigração clandestina, etc. Daí a necessidade de enfatizar estratégias marítimas do domínio regional e reafirmar a importância de programas, declarações e acordos respeitantes à Segurança Marítima na região do Golfo da Guiné. Este trabalho procura incidir propriamente na ameaça que a Pesca INN representa para os desafios securitários da região.

Em territórios onde se identificam importantes interesses geopolíticos e geoestratégicos de países terceiros, é imperativo perceber o contributo que os principais atores propõem apresentar, sendo beneméritos de organismos e programas de apoio e promoção da paz e da estabilidade do continente.

Apesar da Segurança ter sido uma das principais preocupações do ser humano desde os primórdios da civilização, a questão da (In)Segurança é um dos temas que só há poucas décadas começou a ser retratado. O século XXI é caracterizado pela emergência de desafios securitários marítimos, acompanhada de um crescente desassossego por parte da comunidade internacional. Os aumentos das ameaças marítimas têm repercussões económicas, sociais e políticas, consequentemente desencadeando o envolvimento de organizações e parceiros locais e internacionais (Matos, 2012).

Um dos principais objetivos propostos é o de aprofundar os conhecimentos sobre a história da região do Golfo da Guiné, historicamente imerso em conflitos e jogos de interesse. Este estudo historicista afigura-se como de relevância alta maior, dado que muitos dos incidentes ocorridos atualmente têm as suas raízes em acontecimentos do

passado. Pois, como disse Henry Ford, “o passado serve para evidenciar as nossas falhas e dar-nos indicações para o progresso do futuro”.

## **2. Justificação do Tema**

Os recursos marítimos são uma indispensável fonte de sobrevivência, sendo o controlo e salvaguarda dos mesmos um exemplo de controlo territorial. Enquanto zona de passagem de umas das principais rotas de trânsito de mercadorias e enquanto fornecedor de recursos energéticos, o tema da Segurança Marítima nesta região tem sido gradativamente alvo de reuniões regionais, acordos internacionais e dado azo a diversas conversações e debates. Os Estados regionais têm-se consciencializado da relevância do ecossistema marinho e crê-se ser oportuno averiguar minuciosamente a atualidade da Segurança Marítima, orientada a partir de atores locais, vocacionada para as principais ameaças e direcionada para os diferentes intervenientes na região.

A escolha do tema resultou da crescente preocupação da autora com o assunto em questão, efeito do acréscimo de ameaças identificadas no espaço oceânico do GdG. Além disso, o tema adquiriu especial interesse no período de formação académica quando a temática, Segurança Marítima, foi abordada em algumas das disciplinas lecionadas na Escola Naval. A ideia foi, então, ganhando forma e aprimorada neste trabalho de final de curso. É ainda de referir que a autora tem um particular interesse relativamente à região, devendo-se ao facto da mesma ser oriunda de São Tomé e Príncipe (STP), um país localizado no epicentro da região analisada e que sofre com o impacto das ameaças estudadas. Neste país, a autora, futuramente, servirá como Oficial do Quadro Permanente da Guarda Costeira, instituição que tem por missão proteger o mar e seus recursos e garantir uma utilização segura dos espaços marítimos sob sua responsabilidade.

A magnitude do objeto de estudo insere-se particularmente no plano da Segurança Marítima, pois, como declarou Assis Malaquias “não existe segurança nacional, sem que haja Segurança Marítima”. Desta forma, o objeto de estudo recai particularmente no plano da Segurança Marítima, o que encaixa esta investigação no contexto dos estudos marítimos sobre África Ocidental. Visa, futuramente, a sua materialização e integração no processo de desenvolvimento daquela região, com a intenção de deduzir ilações de maneira a identificar possíveis soluções concretas para combater os principais problemas

identificados. Com este estudo pretende-se salientar, especificamente, as dificuldades latentes no setor na pesca, evidenciando as vulnerabilidades que lhe são inerentes.

### **3. Objetivo da Investigação**

Optar por explorar as ameaças (marítimas) no Golfo da Guiné tem por objetivo principal identificar e analisar os obstáculos primordiais à Segurança Marítima nesta região da África Ocidental. O GdG é uma região de grande importância energética, económica e política e, desse modo, as suas virtudes, debilidades e perigos devem ser destacados para serem posteriormente assegurados, percebidos e combatidos.

Pretende-se demonstrar a importância do espaço marítimo ao longo da costa ocidental africana, realçando a indispensabilidade da sua salvaguarda integral, pois, como escreveu José Agualusa:

*“Nos dias antigos os africanos olhavam para o mar e o que viam era o fim, o mar era uma parede, não uma estrada. Agora, os africanos olham para o mar veem um trilho aberto, mas interdito para eles, no futuro asseguro-me que aquele será um mar africano, o caminho a partir do qual os africanos inventarão o futuro”*( 2014).

Propomos também analisar os fenómenos e factos económicos e sociais da região, que possam explicar a realidade atual e augurar um melhor futuro, bem como compreender a natureza do problema e procurar respostas para o agravamento do ambiente de Segurança Marítima no Golfo da Guiné.

A pesquisa está canalizada para o fenómeno da pirataria marítima e da Pesca INN que atualmente ocorrem nas águas ricas do GdG. Neste âmbito, alguns objetivos intrínsecos servirão de linha de condução para a investigação, mas que estão longe de serem exclusivos destas práticas ilícitas. Além de tentar melhor conhecer a realidade e as limitações e os perigos vivenciados na região, exploraremos eventuais formas de tentar solucionar os problemas.

#### **4. Metodologia da Investigação**

Esta investigação utilizou principalmente o método de análise de documentos escritos criteriosamente selecionados. Procedeu-se, também, à realização de entrevistas a profissionais com responsabilidades e experiência relevantes nesta área, com o intuito de entender a perspectiva de alguns dos principais agentes, podendo ser consultadas na íntegra em Apêndice.

Tomando em consideração a vasta quantidade de bibliografia encontrada, houve necessidade de delimitá-las para seu correto aproveitamento. Sobre o suporte documental procedeu-se fundamentalmente à análise qualitativa das fontes consultadas, primeiramente de fontes secundárias, artigos diversos, acordos de cooperação, documentos oficiais, atas e, posteriormente, de fontes primárias, monografias, teses de mestrado e de doutoramento e obras académicas, como meio de aferir a veracidade e proceder-se ao controlo das fontes. Procurou-se, inicialmente, saber mais sobre o desenvolvimento do conceito de Segurança Marítima e a sua aplicabilidade no Golfo da Guiné. Ao longo desta investigação, este conceito foi relacionado com o fenómeno da Pesca INN. Tal só foi possível com o auxílio da pesquisa bibliográfica disponibilizada por alguns dos autores e com o recurso às plataformas digitais que são sempre uma mais-valia no processo de recolha de informação em investigações deste género.

Os conhecimentos adquiridos nas Jornadas do Mar de 2018 e na conferência proferida pelo Comodoro Noronha de Bragança (2019), na Biblioteca do Instituto de Acção Social das Forças Armadas, eventos onde foram abordadas questões relativas à região do GdG, também nos possibilitaram aferir sobre a pertinência e perceber a verossimilhança de alguns dos tópicos desta investigação, a par de permitirem uma análise histórico-evolutiva do tema.

#### **5. Estrutura da Dissertação**

De forma a melhor contextualizar o leitor sobre a temática em análise, a presente dissertação é constituída por seis capítulos. Contudo, para uma melhor compreensão da investigação, a autora dividiu-a e desenvolveu-a em três partes principais.

Nos dois primeiros capítulos, um e dois, articula-se, essencialmente, uma abordagem geostratégica do GdG, cujos conceitos primordiais servirão de mecanismos de contextualização e articulação das ideias que serão posteriormente desenvolvidas,

particularmente relativas às principais ameaças a que a região está sujeita, com particular atenção para a pesca INN.

A segunda parte concentra-se no sistema de cooperação entre os intervenientes ao nível da Segurança Marítima na região e a relação entre estes, analisando minuciosamente o papel das organizações regionais, nomeadamente a Comunidade Económica De Estados de África Ocidental (CEDEAO), Comunidade Económica de Estados de África Central (CEEAC) e Comissão do Golfo da Guiné (CGG), e o papel e desempenho de Portugal nestas organizações.

A terceira e última parte explora e reflete sobre a atitude de STP relativamente à Segurança Marítima, em específico sobre a ameaça da pesca INN, os resultados obtidos até ao momento e os instrumentos de cooperação considerados essenciais.

Finalmente, são apresentadas as conclusões da investigação com algumas recomendações finais.



## **1. O Golfo da Guiné**

É fundamental iniciar esta dissertação efetuando uma exploração integral da região em estudo. Por isso, neste capítulo, será feita uma abordagem histórica, harmonizada com fundamentos geográficos, sociais, culturais, económicos e políticos que delinham as sociedades contemporâneas.

Quanto ao panorama histórico-cultural, o GdG é uma das regiões mais complexas de África e caracterizado por imensas particularidades. Um território que, ao longo dos anos, presenciou o estabelecimento de diferentes povos com comportamentos peculiares e que viu a proximidade do mar tornar-se numa matriz primordial da sua conduta. Pode-se declarar, inclusive, que o principal recurso da região passou a ser o mar, tendo este instituído e condicionado as relações entre os povos que o compartilham e tendo constituído um fator de relevância estratégica para os intervenientes externos.

O GdG estabeleceu-se, então, como um palco de uma rede complexa, composta por aqueles que pretendiam manter o poder, pelo que o controlo territorial foi-se fixando nos antigos reinos, que passaram desde então a funcionar como cernes de cobiça e fascínio (Luz, 2016).

É necessário, antes de mais, preservar uma visão abrangente, entranhada no contexto histórico e social da região para se poder dar início a este estudo e analisar aquilo que tem moldado a diversidade e complexidade deste território.

### **1.1. A importância geostratégica do Golfo da Guiné**

Apesar de não existir unanimidade no que respeita aos seus limites geográficos, o GdG compreende uma área costeira de cerca de 6000 km<sup>2</sup> que vai da Libéria ao sul de Angola<sup>1</sup>. Compreende a reentrância na costa ocidental de África, na região sul do Oceano Atlântico, com uma extensão territorial de 5.629.471 km<sup>2</sup>, abrangendo um total de 12 países costeiros: Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões,

---

<sup>1</sup> Interpretação adotada pela Comissão do Golfo da Guiné.

Guiné Equatorial, Gabão, Congo, República Democrática do Congo (RDC), São Tomé e Príncipe e Angola (Veríssimo,2017).

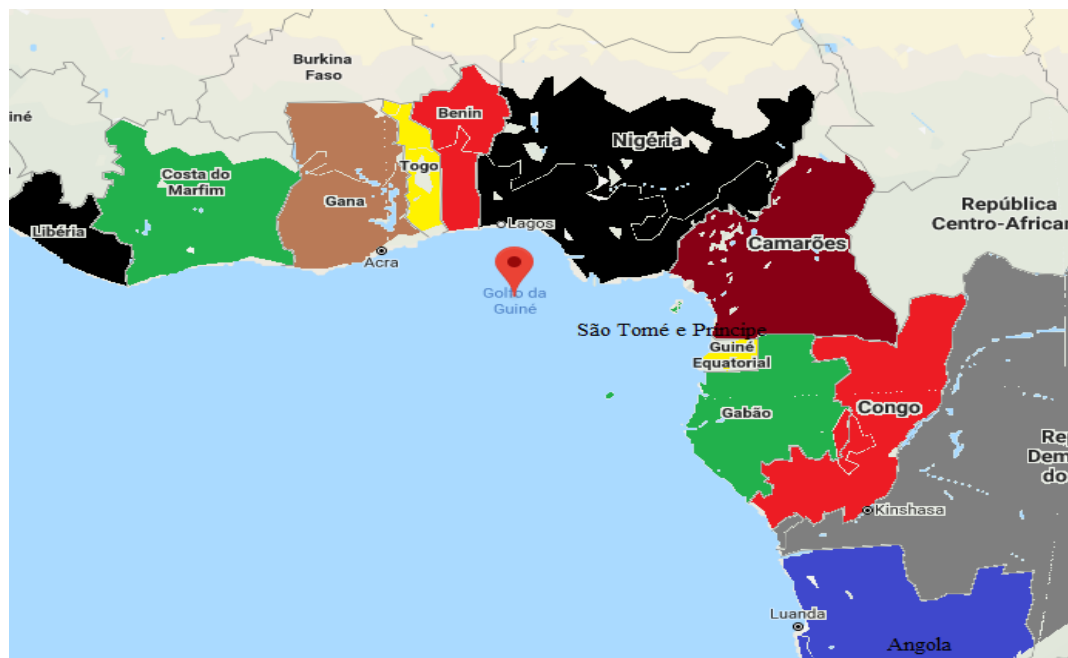


Figura 1-Mapa do Golfo da Guiné<sup>2</sup>

Estrategicamente localizada no coração de África, compreende uma população com mais de 260 milhões de habitantes. Possui o segundo maior conjunto florestal do mundo, a terceira maior bacia hidrográfica mundial e a maior rede hidrográfica, o que lhe atribui um prestigiado estatuto quanto à navegação marítima e ao comércio internacional (Gaspar, 2013).

A extensa linha de costa distingue-se por proporcionar a realização de diversas atividades marítimas, por valer-se de um mar rico em recursos e por propiciar condições de navegabilidade desprovidas de fatores meteorológicos extremos. A vasta região do GdG dispõe de um mar rico em peixe, hidrocarbonetos, entre outros recursos, que de grande relevância económica, potencialmente fomentadores do desenvolvimento de atividades marítimas. Esta zona da Costa Oeste Africana é também o “principal centro de tráfego e plataforma de rápido crescimento económico da região” (p.1) com um enorme

---

<sup>2</sup> Retirado do Google maps, adaptação da autoria da autora.

potencial de crescimento económico e, coincidentemente, do comércio marítimo (Osinowo, 2015).

O atual crescimento económico e desenvolvimento das indústrias pesqueiras, petrolíferas e turísticas são imprescindíveis para a troca comercial entre países, que estimula a empregabilidade dos jovens da região. Tem uma população total de cerca de 260.000.000 habitantes<sup>3</sup>, cuja parte significativa está ligada às atividades marítimas.

O facto de os custos dos transportes serem menos dispendiosos, oferece uma vantagem que é primordial para possibilitar a proximidade daquela zona com os mercados internacionais, uma vez que as grandes frotas mundiais dependem do mar para o tráfego de riquezas. Estes motivos têm evidenciado o GdG como uma importante rota para o comércio marítimo (Comissão Europeia,2013).



Figura 2-Fluxo de tráfego marítimo no GdG<sup>4</sup>

Segundo Pulido e Fonseca (2004), a importância geopolítica e geoestratégica do GdG deve-se à desobstrução das fronteiras marítimas, à potencialidade para exploração da atividade petrolífera, além de abarcar gigantescas reservas de hidrocarbonetos, de

---

<sup>3</sup> Informação da CGG

<sup>4</sup> Adaptação da informação retirada do Marine Traffic

qualidade superior. A região contém ainda uma extensa quantidade de recursos, cuja opulência pode proporcionar a obtenção de riquezas para o progresso da população.

O grande valor socioeconómico da região veio destacar a importância estratégica e geopolítica da mesma, principalmente pelo resultado do fornecimento dos seus recursos energéticos. O petróleo da região do Golfo da Guiné é aliciante por possuir notáveis particularidades, nomeadamente pela sua excelente qualidade, que facilita a refinação, o que torna a transformação mais barata, pela sua localização estratégica, pela desobstrução das fronteiras marítimas e por estar à disposição de investimentos estrangeiros (Bernardino, 2013). Angola, Nigéria, Guiné Equatorial, Camarões, República Democrática do Congo e Congo, além de terem uma localização privilegiada no continente, são os principais produtores de petróleo e gás natural ao nível regional e possuem grandes reservas destes recursos, e de elevada qualidade (Nunes,2004).

A capacidade de produção dos recursos energéticos no GdG corresponde a 70% dos produzidos em todo o continente. Segundo o relatório sobre as Perspetivas de Evolução do Petróleo e Gás em África<sup>5</sup>, o continente representa um pouco mais de 7% da exploração de petróleo e gás mundial, com 10% das reservas de petróleo. Isto tem tido sério impacto no crescimento do PIB africano, que desde 2000 passou a registrar um crescimento anual, em média, de aproximadamente 5%. Entre 2008-2009 devido ao aumento dos preços de petróleo, deu-se uma queda nos índices de crescimento africano; em 2010 com a Primavera Árabe e em 2016 com o acentuado custo das matérias primas, voltou a haver um novo declínio, temporário (União Africana,2018). Essa instabilidade de crescimento varia entre países, mediante a recuperação dos preços de petróleo e a expansão das relações comerciais

---

<sup>5</sup> De acordo com informações do <https://expresso.pt/internacional/2019-08-21-Regulamentacao-e-corrupcao-sao-os-maiores-problemas-no-petroleo-e-gas-em-Africa-alerta-estudo>

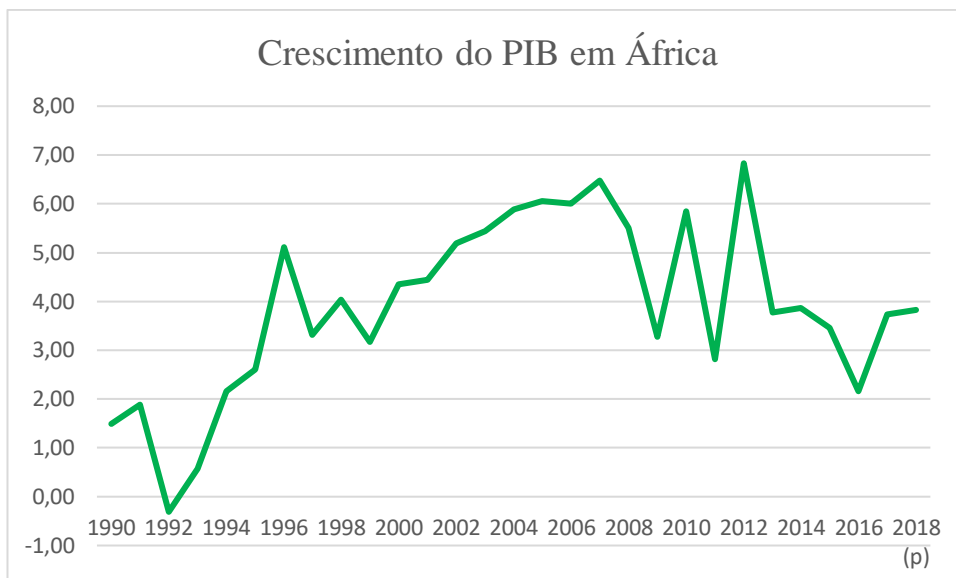


Figura 3-Crescimento do PIB em África de 1990-2018<sup>6</sup>

Previsões apontavam um próspero crescimento económico do continente para o corrente ano, inclusive de acordo com o Institute of Chartered na Inglaterra e no País de Gales <sup>7</sup>era expectável um crescimento de 3,4% em 2019 e 3,7% em 2020 na África Ocidental e Central. Contudo, devido aos constrangimentos causados pela COVID-19, a situação deverá sofrer alterações significativas, podendo inclusive vir a entrar numa recessão com consequências nefastas concernentes a, subida do preço dos alimentos, desvalorização da moeda, atenuação da liquidez nos sistemas bancários, acentuado nível de inflação, declínio dos preços do petróleo, enfraquecimento da situação fiscal e exacerbação da fragilidade das dívidas (Focuseconomics, 2020).

Segundo defendido na Africa Oil Week <sup>8</sup>(2019), a indefinição na regulamentação, a instabilidade política interna, a atividade terrorista, a corrupção e os altos custos de produção são os principais problemas com que as companhias petrolíferas internacionais presentes em África, se deparam. Diante disso, apesar da abundância de recursos energéticos, predomina, na maioria dos países onde a exploração petrolífera é feita, a

<sup>6</sup> Adaptação da autora, obtida da fonte 12 Cálculos dos autores com base em FMI (2018), World Economic Outlook Database.

<sup>7</sup> Orgão de contabilidade profissional que fornece informações sobre o PIB de diversas regiões.

<sup>8</sup> De acordo com informações do <https://expresso.pt/internacional/2019-08-21-Regulamentacao-e-corrupcao-sao-os-maiores-problemas-no-petroleo-e-gas-em-Africa-alerta-estudo>

desordem interna, encontrando-se neste espaço geográfico o exemplo perfeito do “paradoxo da fartura” (Expresso, 2019).

## **1.2. O processo da colonização**

Só depois de estudado o território e os países que o compreendem poder-se-á pronunciar sobre a área marítima e aquilo que a envolve.

A diversidade étnica da região deve-se às diversas tribos que coexistiram e combateram. Porém, a colonização africana marcou visceralmente a história do continente até aos dias atuais, dado que o continente permaneceu sob a dominação europeia até meados do século XX. A presença europeia fez-se sentir inicialmente na região costeira dos países.

Segundo relatos dos historiadores, nas antigas comunidades tribais floresceram reinos estruturalmente organizados e complexos. Diversos grupos oriundos destes reinos foram-se aproximando de outras zonas litorais e fixando-se junto à costa. Porém a autoridade destes reinos junto ao litoral era reduzida. Assim, foram-se erguendo pequenos grupos étnicos que partilhavam da mesma língua e que tinham a agricultura e o artesanato como atividades principais. Enquanto que no interior do continente existiam sociedades de ampla dimensão geográfica, junto à costa do Golfo da Guiné surgiram comunidades de proporções reduzidas (Luz, 2016).

Inicialmente, os territórios africanos eram governados pelos seus líderes. “África evoluiu como todos os outros povos do mundo, de maneira progressiva, desde os primeiros coletivos humanos da Antiguidade egípcia até ao século XVI, através das chefias, dos reinos, dos impérios cada vez mais importantes” (KI-ZERBO, 2006). Contudo, à medida que o tempo foi passando, grande parte do continente foi sendo gradualmente ocupado e fragmentado em colónias.

As expedições por via marítima em África decorreram no século XV e culminaram com a chegada dos primeiros exploradores à região. Dava-se, assim, início a uma nova era, a designada Era dos Descobrimentos, preenchida por novos interesses e de proeminente matriz religiosa e cultural.

A exploração do território africano pelas potências europeias cancelou o desenvolvimento do continente, marcando-o profundamente. Este domínio europeu era legitimado pela indispensabilidade de civilizar e evangelizar os povos nativos.

A “corrida à África”, caracterizada pela partilha e ocupação dos territórios por potências europeias, seguia uma linha de interesses comerciais egocêntricos, antagônicos aos dos povos nativos. O interesse da Europa por África adveio do aprovisionamento lucrativo dos recursos minerais, do comércio de escravos e da necessidade de acesso direto aos produtos africanos. Por isso, as alianças com as nações europeias, que inicialmente eram de mútua utilidade, arrastaram os africanos para a perda dos seus territórios e da sua liberdade. Com efeito, foram firmados muitos acordos que favoreciam os Estados europeus e que culminaram na Conferência de Berlim, realizada entre 15 de novembro de 1884 e 26 de fevereiro de 1885, que estipulou medidas para uma partilha coordenada de África, reduzindo os reinos africanos em colônias de domínio europeu (Zucatto & Baptista, 2014). Desde aquele momento, a história do continente africano ficou amputada, devido à apropriação das potências europeias. Tal é que, segundo Luz (2016, citado por Hernandez, 2008, pp.55-62), as “profundas consequências irão marcar o continente, seus países e suas fronteiras mútuas até hoje” (Hernandez, 2008, pp.55-62).



De acordo com Pedro Gonçalves (2017), os territórios que hoje constituem a região do GdG, no decorrer do século XIX, atravessaram um tumultuoso período de contendas imperialistas, provocada pelas antigas colónias, dando origem a divisões territoriais que têm sido motivadoras de conflitos entre grupos étnicos e desencadeadoras de intensa instabilidade interna e entre países. Deste modo, ainda hoje reina um clima de inconstância, predominando o crime e a violência e dificultando a consolidação destes Estados e o seu desenvolvimento.

Para fazer face às atuais ameaças que afetam a maioria dos países situados no GdG, há que ter em conta uma diversidade de situações, nomeadamente debilidades das instituições estatais, países numa conjuntura de conflito ou pós-conflito e que possuem baixos índices de desenvolvimento e países que se recusam a executar as incumbências de desenvolvimento e segurança impostas em acordos internacionais.

Focado nos problemas que ocorrem no território terrestre e sem conseguirem sequer impor as leis existentes nas suas fronteiras (em terra), verifica-se que muitos desses países encontram-se estruturalmente frágeis e incapazes de estender a sua autoridade às suas águas. É verificável, nos dias que correm, uma diminuição dos conflitos “clássicos” armados vivenciados no continente. Esse novo rumo resultou, segundo William Bellamy (2009), da “expansão e revitalização das operações internacionais de manutenção da paz, fortalecidas por uma determinação renovada da União Africana com vista a enfrentar os desafios de segurança” (p.1). Porém, como este mesmo autor afirma, estas ações de defesa da paz são débeis e muito recentes para partir-se do propósito de respostas imutáveis. Tanto é que algumas insurreições que vão surgindo são controladas com acordos políticos pouco eficazes. Isto porque, embora as melhorias no âmbito da segurança sejam perceptíveis em todo o continente, fundamentos e incentivos implícitos ainda continuam a existir, sendo focos de ação violenta e criminosa, em África, no geral, e no GdG, em particular.

### **1.3. Descrição Sociocultural da Região**

Ainda que as diferenças entre os países do GdG sejam evidentes, estes partilham semelhantes fragilidades e ameaças relativas ao seu ambiente marítimo. A análise

detalhada do desempenho dos Estados frágeis e das distintas culturas e sociedades existentes na área transcende esta dissertação, contudo parece crucial esmiuçar os traços relevantes do território em estudo.

Como visto anteriormente, alguns dos países da região têm uma economia dependente dos seus recursos energéticos, petróleo e gás natural, porém, como alguns dos seus governos funcionam com base em regimes autoritários e ditatoriais, os lucros do petróleo são canalizados para salvaguardar unicamente os interesses de uma elite nacional, suscitando exacerbados níveis de desigualdades sociais e de criminalidade na costa do Golfo da Guiné (Zucatto & Baptista, citado por Ukeje & Mvomo Ela, 2013). Segundo o Relatório do Simpósio do Institute for Advanced Strategic & Political Studies (2002), o petróleo só por si não poderia funcionar como fonte de rendimento capaz de criar riquezas essenciais para romper o ciclo de pobreza que se vive no continente, mas impulsionaria o crescimento económico, serviria para desenvolver novos sectores e gerar emprego.

Os Estados da região carecem de alicerces, nomeadamente no contexto do combate à pobreza extrema vivida pela maioria da população, da luta contra a corrupção dos órgãos de Estado, os imensuráveis embaraços políticos e económicos, as desigualdades sociais, o elevado índice de analfabetismo e as altas taxas de desemprego, este último estima-se andar em torno dos 60% nas camadas mais jovens da região; particularidade esta que se julga ser um forte incentivo ao incremento das práticas criminosas, em que muitos jovens participam como forma de subsistirem, uma vez que as oportunidades de encontrarem um emprego digno são poucas (Osinowo, 2015).

A má governação e a ineficiência das forças de segurança do Estado, além de minimizar a aptidão de combate deste tipo de criminalidade, propiciam as práticas ilícitas atizadas pelos criminosos e recetadores. A incapacidade dos Estados em conseguir impor as suas leis para além das fronteiras terrestres inviabiliza uma ação capaz nas suas águas territoriais, favorecendo a galvanização da instabilidade na região e facilita para a consolidação de grupos terroristas. Resumidamente, são os problemas estruturantes que desencadeiam um acréscimo direto dos índices de criminalidade e das práticas ilegais.

William Bellamy (2009) defende que, apesar da tentativa dos governos em tentarem conter o tormento da corrupção, as limitações institucionais facilitam uma ação ineficaz e contribuem para a propagação de tais práticas criminosas em África. A isto

somam-se imensas ameaças, particularmente a crise financeira global de 2008 que veio retroceder os níveis de desenvolvimento em que viviam as populações nos últimos anos e dificultar o trabalho do governo.

Estas instabilidades posicionam esta região no nível de fragilidade acrescida, trivialmente designados por Estados Frágeis. Em concordância com a definição da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE)<sup>10</sup>.

*“uma região ou Estado frágil tem fraca capacidade de levar a cabo funções de governação básicas e não tem capacidade para desenvolver relações mutuamente construtivas com a sociedade, sendo que as regiões ou Estados frágeis são também mais vulneráveis a choques internos e externos tais como crises económicas ou calamidades naturais”*

Acarretam consequências extremas para o desenvolvimento e a segurança mundial e os seus desafios revestem-se de particular importância ao nível global (Instituto Camões).

Em suma, a aspiração das antigas colónias pela independência e os conflitos desencadeados durante o processo de descolonização foram a raiz das posteriores guerras civis, cujas contusões perduram atualmente. Apesar do passar dos anos e dos imensos recursos naturais existentes no GdG, a instabilidade regional ainda prevalece e as ameaças associadas à Segurança Marítima continuam a ser motivo de preocupação para os países desenvolvidos, que veem crescer os episódios de rapto, pirataria, pesca ilegal, narcotráfico e exploração desenfreada dos recursos (Cabrita, 2016). Consequentemente, a questão da Segurança Marítima afeta todos os países da região, direta ou indiretamente.

---

<sup>10</sup> Informação disponível em: <http://www.oecd.org/dac/conflict-fragility-resilience/>.



## **2. Segurança Marítima**

A condição de oceano mais pacífico e menos militarizado do mundo conferiu a esta zona do Atlântico uma conjuntura de vulnerabilidade diante dos novos desafios à segurança marítima (Rodrigues, 2015). Os fatores que ameaçam a segurança marítima são de elevada complexidade, uma vez que são problemas que não podem ser abordados em separado das demais práticas criminosas cometidas.

No presente capítulo, após uma análise do conceito de Segurança Marítima e da legislação que faz menção ao mesmo, será feita uma reflexão sobre as particularidades das atividades ilícitas que ameaçam o espaço marítimo do GdG. E por fim, tentar-se-á apresentar possíveis novas prioridades e soluções, a serem assumidas pelos países da região, como solução às ameaças impostas pela (in)segurança marítima.

A apresentação dos conceitos de segurança e segurança marítima será feita de modo sistematizado, por forma a poder compreender qual o enquadramento destes para a análise do tema em causa.

### **2.1. A importância do mar**

“(...) o mar se vai transformar num espaço de competição de interesses, com uma relevância jamais experimentada pela Humanidade. Todos os países serão, direta, ou indiretamente, afetados nos seus interesses nacionais e por isso irão desenvolver estratégias de Segurança Nacional, mais ou menos pacíficas, aparentemente privilegiando a cooperação à competição, para assegurarem a sua existência e eventualmente a sua sobrevivência”(Armando Correia, 2010).

O mar afigura-se como um elemento que para os desígnios estratégicos nacionais adquire um valor incomensurável (Barros,2015). Pesquisas atestam que, 70 por cento do planeta é coberto por água; 2/3 da população mundial vive a menos de 500 km da linha de costa, cerca de 90 por cento do comércio mundial faz-se por via marítima (Cunha,2016), representando mais de 93 mil navios que empregam 1,25 milhões de pessoas (Piedade,2018).Por essa razão, percebe-se que o mar regula parte importante da vida na Terra, tanto é que o seu domínio é considerado de vital importância para o desenvolvimento das nações, como defendeu Alfred Mahan, na sua obra *The Influence of Sea Power Upon History*, através da teoria do poder naval marítimo como instrumento transformador dos Estados Unidos da América (EUA) em uma potência marítima e

mundial, fundamentado na supremacia política e militar americana como meio de desenvolvimento económico e estratégico.

Durante milhares de anos, a vida na terra estava limitada ao meio terrestre. Porém, os mares e oceanos vieram proporcionar aos seres humanos uma série de benefícios, nomeadamente novas vias de deslocação e comunicação. Porém, após a Revolução Industrial, do Século XVIII, a população mundial cresceu a um número extraordinário, os recursos naturais terrestres passaram a ser explorados a um ritmo galopante e os ecossistemas tornaram-se extremamente poluídos. Em consequência, o homem reavivou a sua antiga relação com o mar enquanto instrumento de utilidade no domínio dos desportos náuticos, pescas, recursos minerais e energéticos, entre outros. As atividades marítimas de potencial e efetiva intervenção social e económica têm recaído no domínio da energia, da aquicultura, do turismo, da meteorologia, da hidrografia, da cartografia, dos estudos geológicos marinhos e da gestão e preservação dos recursos marítimos.

Apesar de dois terços da superfície da Terra ser constituída por água salgada, essa via de comunicação nem sempre foi amplamente explorada. O mar foi sendo, ao longo dos tempos cada vez mais utilizado e explorado, mas de forma gradual, pois a delimitação de fronteiras era difícil, contrariando a teoria *Mare Nostrum*, que foi perdurando até serem encontrados avanços tecnológicos e o tempo foi passando.

Aquando da CNUDM em 1982, irrompeu a atribuição dos estados costeiros e os limites das fronteiras marítimas, com distinção de águas territoriais, zonas económicas exclusivas (ZEE) e plataformas continentais. Os países costeiros, por isso, puderam gerir e explorar de forma autónoma e exclusiva as áreas integrantes dos seus territórios marítimos. Os oceanos têm sido um importante centro de subsistência humana e fonte de recursos naturais vivos e não vivos desde tempos antigos. Estes vieram coadjuvar a aproximação e a reciprocidade entre sociedades, por meio de vínculos políticos, sociais, económicos e financeiros, fazendo do seu controlo crucial para proteger as suas águas territoriais, as ZEE e manter desobstruídos os percursos de acessos aos seus portos. outra das valias destes é o emprego nas comunicações a longa distância, através da aplicação dos cabos submarinos.

Numa era em que o combate às alterações climáticas estão no topo da agenda política e económica mundial, que para Callum Roberts a rapidez com que os

ecossistemas marinhos têm sido dizimados foi motivo de admiração para todos, num primeiro instante, o que exige medidas que visem proteger as espécies e o próprio oceano, medidas estas primordiais na proteção do planeta em combate as alterações climáticas, pois como defendeu Sandra Schoetner, apesar do desequilíbrio que tem-se verificado no oceano, para protegê-los é imperioso a vontade política e a participação de todos.

Por diversas razões, algumas delas referidas nas linhas anteriores, o mar é atualmente um espaço onde se executam diversas ações que beneficiam os Estados, mas carecem de proteção e segurança, o que lhes acarreta obrigações e capacidades. Podemos, assim, destacar o papel fundamental que o mar tem no campo geopolítico.

“Os recursos marítimos como a pesca desempenham um valor socioeconómico indispensável, e os recursos energéticos, como o petróleo e o gás natural, bem como a sua movimentação em segurança trouxeram para primeiro plano a importância geopolítica dos mares”(IMO, 2016).

A globalização tem ampliado o exercício das atividades no mar, e com esta a reciprocidade que tem revigorado o seu valor estratégico, como assegura Correia Luz (2014). Em consequência desta conjuntura advém um número crescente de ocorrências que não devem ser ignoradas e que colaboram para o avanço de práticas perigosas, em ambiente marítimo. Perante as novas ameaças e considerando toda a sua importância, torna-se imperioso assegurar a segurança no mar.

A linha de pensamento defendida pelo jurista holandês Hugo Grotius<sup>11</sup>, “*mare liberium*”, designava a liberdade de navegação dos mares por ser uma superfície de uso internacional livre e que, portanto, poderia ser usado sem quaisquer limitações. Esta tese é condicionada atualmente devido ao conjunto de ameaças que se têm propagado por várias zonas do globo, em particular no Ocidente Africano, por grupos que atuam à margem da lei.

---

<sup>11</sup> Hugo Grotius (1583-1645) foi um jurista holandês que lançou as bases do direito internacional e baseado no direito natural.

A região do GdG, na qualidade de uma das principais plataformas de reserva de recursos energéticos, é apontada como uma *global commons area*<sup>12</sup>, expressão que se refere aos espaços de recursos vitais que são de interesse global. A mesma qualidade serve para identificar o GdG enquanto prestigiosa área de acesso e conexão com o mundo, porém, sem competência dos respetivos Estados costeiros para controlar atividades que representem eventuais ameaças marítimas. Em consequência, a conjuntura na região é muito heterogénea, em termos da segurança marítima. De evidenciar que o impacto das ameaças no quadro securitário assume dimensões acentuadas e estas têm-se disseminado por todo o mundo, especialmente no que se refere ao ambiente marítimo, devido a incompreensão da conjuntura atual e ao desconhecimento da ausência de perigos por responsáveis locais e regionais com pouca sensibilidade para o assunto (Cajarabille, 2017). Contudo, como sustenta Antero de Matos (2012), “é chegado o momento de inverter as prioridades e investir mais em forças navais”, sendo, para tal, necessário definir estratégias que assegurem a sustentabilidade da Segurança Marítima e priorizá-las.

---

<sup>12</sup> Termo usado para descrever domínios de recursos internacionais, supranacionais e globais nos quais os recursos de “*pool*” comuns são encontrados, ou seja, os bens comuns globais.

## 2.2. O que é a Segurança?

Bueger (2015) pronunciou-se acerca da inexistência de um conceito para a segurança marítima, de modo que, no presente capítulo tentar-se-á abordar a importância do debate conceptual neste âmbito.

Com esse objetivo pesquisámos sobre o assunto no sentido de apresentar o atual estado da arte na matéria. Isso será abordado no presente capítulo, em que tentamos frisar relevantes considerações sobre a mesma, fazendo, também, uma introdução sobre os métodos de estruturação do significado de segurança marítima, um breve esclarecimento das abordagens que a segurança pode abranger e o significado apresentado por diferentes atores.

O ambiente marítimo tem desempenhado, incessantemente, funções económicas imprescindíveis, proporcionando alimentos e recursos essenciais; auxiliando na qualidade de principal via para o transporte de mercadorias e o comércio e tem desencadeado o crescimento do turismo marítimo (Piedade, 2016).

Apesar do excessivo emprego do termo “segurança”, este conceito foi sendo negligenciado ao longo dos anos sendo apresentado e utilizado de modo indeterminado, opaco e contraditório. Somente em 1983, através da obra *People, States and Fear* de Barry Buzan,<sup>13</sup> foi reacendido o debate em torno do conceito, dando conta de que nas décadas anteriores à presente data passaram a existir diferentes perspetivas para o conceito de segurança, motivados pelas alterações ocorridas no panorama internacional, que deixou de ter os Estados como únicos atores das Relações Internacionais e detentores de capacidade de alterar as condições securitárias em determinada área e momento.

Assim, o conceito de Segurança passou a ser identificado como “a ausência de ameaças aos valores adquiridos”, ou “uma baixa probabilidade de danos aos valores

---

<sup>13</sup> Barry Buzan é professor emérito de Relações Internacionais da London School of Economics e professor honorário da Universidade de Copenhaga. Foi o autor que apresentou a Teoria dos Complexos Regionais de Segurança e, com Ole Wæver e outros académicos, criou a Escola de Copenhaga, marco científico na análise dos estudos de Segurança.

adquiridos”, podendo ser debatido sob diferentes conjunturas: individual, estadual e internacional e em diferentes âmbitos: militar, económico, político, ambiental e social.

Para o Almirante Lopo Cajarabille<sup>14</sup> (2017) “a segurança é um bem inestimável para qualquer Estado, que requer atenção permanente para que sejam tomadas medidas que evitem a sua degradação”, e uma vez que qualquer situação de insegurança implica consequências nefastas para o país em questão, esta deve ser de âmbito prioritário.

O termo segurança passou por diferentes estágios. Nos anos 1960 e 1970, de acordo com Antero (2001), a segurança fundamentava-se na defesa do domínio territorial, em detrimento do bem-estar dos cidadãos e do progresso do país, enquanto os governantes se preocupavam com a consolidação do poder e o fortalecimento da imagem do Estado a nível internacional, sem qualquer preocupação no que diz respeito à segurança marítima especificamente. Porém, os conflitos e a miséria que se fazia sentir na região da África Ocidental passou a fomentar consequências danosas para a segurança interna, regional e global. Nos anos 1980, segundo Alexandre Reis Rodrigues (2013), o paradigma criado pela conjuntura da “Guerra Fria”, era justificativo para a exclusividade militar que o conceito de segurança possuía na altura, passando a ser, desde então, mais orientado para o domínio do mar.

No decorrer da Guerra Fria o conceito de segurança reservava-se ao Estado, enquanto entidade orientadora e responsável pela segurança dos seus cidadãos. Em vista disso, a segurança nacional continua a ser até aos dias de hoje o pilar de defesa da soberania, dos valores e interesses de um Estado íntegro (Piedade, 2016). “A segurança nacional, visa salvaguardar a independência e a liberdade de ação política do Estado, é assim, da responsabilidade dos órgãos de soberania, assim sendo, é uma responsabilidade dos órgãos de soberania e tem que ser tratada como algo absolutamente fundamental.” (Cajarabille, 2017).

Com o fim da Guerra Fria instauraram-se fervorosas discussões sobre a reestruturação da temática da segurança e esta passou a ser difundida por outros setores e a dizer respeito a diferentes atores, desviando o foco unicamente da ameaça militar. Nesse

---

<sup>14</sup> Licenciado em Ciências Militares Navais na Escola Naval em 1968, foi Vice-Chefe do Estado-Maior da Armada e professor catedrático da Universidade Técnica de Lisboa, tem desenvolvido artigos sobre a estratégia marítima e naval.

sentido, em 1983, Barry Buzan, propôs que se interligasse o conceito de segurança com as áreas militar, política, económica, social e ambiental (Piedade,2016). Já no passado mais recente, devido às ameaças crescentes em ambiente marítimo, ou que nele se passam, os debates em torno da segurança passaram a focar, cada vez mais, as estratégias de segurança no mar (Sampaio,2015).

Na nossa ótica, a segurança é o corolário do correto aproveitamento de diversos aspetos, sejam eles sociais, militares, energéticos, políticos, económicos, entre outros. Aspetos estes que são imprescindíveis para assegurar outros preceitos que garantam a diminuição de ameaças.

Alguns dos conceitos de segurança marítima estão contidos nos estudos de segurança, isto porque muitos dos conteúdos sobre a segurança marítima são demasiado recentes, tal é que não existe uma designação genérica. Portanto é necessário fazer-se inicialmente uma descrição da conjuntura sobre o conceito de segurança.

A controvérsia em torno da definição de segurança marítima segue duas abordagens distintas que serão abordadas a seguir: a primeira e de acordo com João Piedade (2016), indica que para Arnold Wolfers (1952)<sup>15</sup> e algumas organizações internacionais, a segurança marítima deveria ser definida como a ausência de ameaças, nomeadamente terrorismo, pirataria, tráfico ilícito, crime organizado, pesca (INN), ou danos ao meio ambiente marinho, todavia, é indubitável que esta interpretação evidencia várias lacunas significativas, uma vez que não existe sequer unanimidade e distinção a respeito das ameaças detetadas.

A segunda abordagem surge baseada na análise de Geoffrey Till<sup>16</sup>, definiu segurança marítima caracterizando-a como uma condição a ser alcançada, a da «boa ordem» no mar, baseada na preservação do equilíbrio em terra, no mar enquanto fonte de recursos, meio de transporte, como área de soberania e como ecossistema.

---

<sup>15</sup> Arnold Wolfers (1892-1968) foi membro do conselho de ISS, foi um dos pioneiros do campo académico da teoria do realismo nas relações internacionais, foi director da Berlin Hochschule für Politik, da Washington Center of Foreign Policy Research e professor de Relações Internacionais na Universidade de Yale.

<sup>16</sup> Professor emérito de estudos marítimos do King's College London e presidente do Corbett Center for Maritime Policy Studies, dedicado a segurança marítima e desenvolvimento naval contribuiu para vários projetos de pesquisa marítima para a Marinha Real do Reino Unido, o Departamento de Defesa dos EUA e o Departamento da Marinha dos EUA e para a Marinha da República de Singapura.

Segundo Thiele *et al* (2013), o conceito de segurança marítima envolve a preservação da liberdade dos mares, a facilidade e defesa dos comércios e a manutenção da boa governação no mar. E complementa com os elementos que compõem a segurança marítima: a paz e segurança internacionais e nacionais; a soberania, integridade territorial e independência política; a segurança de linhas de comunicação marítimas; a proteção de segurança de crimes no mar; segurança de recursos, o acesso a recursos no mar e ao fundo do mar; proteção ambiental; e segurança de todos os marinheiros e pescadores.

Nas palavras de Henriqueta Sampaio (2015) o termo segurança marítima cinge aspetos que asseguram os meios navais e as atividades que realizam-se no ambiente marítimo, questões que tangem o domínio marítimo das águas interiores, territoriais ou internacionais, e que ultrapassam o tradicional conceito de segurança e compreendem particularidades estruturais e logísticas do poder naval e militar e um conjunto de circunstâncias geopolíticas.

Tendo em conta que o conceito de segurança marítima deve ser ajustado a interpretação adotada pelas diferentes organizações e contextualizado a conjuntura situacional de cada país, enveredou-se por empregar o conceito estabelecido pela Estratégia Nacional de Segurança Marítima dos Estados Unidos (2005), da manutenção da segurança no mar tendo em conta os atenuantes das atividades ilícitas e do combate as ameaças transnacionais a fim de agregar estabilidade global e assegurar a liberdade de navegação para o benefício de todos.

O significativo crescimento do comércio associado aos transportes marítimos e o emprego económico dos mares tem atribuído ao tópico da Segurança Marítima uma recente reformulação dos conceitos anteriormente latentes; as utilidades marítimas foram-se alterando de acordo com os interesses dos Estados e das Organizações Internacionais, diante disso a definição de segurança marítima passou a figurar na política externa desses países (Gaspar, 2017).

Para João Piedade (2016) a segurança marítima é um catalisador relevante para o estabelecimento de parcerias e emprego, diretamente correlacionada ao desenvolvimento económico, contudo tem-se presenciado nos últimos anos a devastação vertiginosa do ambiente marinho, resultante da poluição, pesca e exploração excessiva e má gestão dos

recursos naturais. Na mesma linha, Antero de Matos (2012) reitera também “a relevância da segurança marítima como forma de garantir a defesa de um espaço marítimo, o exercício da autoridade do Estado no mar, a proteção do transporte marítimo, a segurança da navegação marítima e a sustentabilidade da exploração dos recursos marinhos”.

Através da nossa análise, na qual identificámos a matéria acima mencionada, pudemos aferir que o conceito de segurança marítima não tem uma definição universal. As organizações e alguns teóricos têm procurado uma definição cabível para a segurança marítima, contudo, esta formulação tem-se mostrado demasiado generalizada e indefinida, tanto que de acordo com João Piedade (2016) os atores internacionais, atualmente, adotaram uma abordagem focada nas ameaças.

### **2.2.1. As ameaças à Segurança Marítima no Golfo da Guiné**

São vários os motivos que justificam os impasses à segurança marítima no GdG, especificamente o desconhecimento das potencialidades desse espaço marítimo, a corrupção massiva que consente a devastação do património natural local, as escassas medidas de atenuação, as elevadas taxas de desemprego, que facilitam o recrutamento de infratores e o modo de vida miserável que faz com que as atividades ilícitas se tornem numa forma de subsistência apetecível e normalizada.

Outro dos fatores que favorece as redes criminosas é a, quase nula existência de fiscalização na vasta costa do Golfo da Guiné, aproveitado por aqueles para expandir a área de ação em que atuam. A instabilidade política e as carências socioeconómicas, são também aspetos que sustentam a criminalidade marítima na região. Estes problemas, além de desencadear inúmeros inconvenientes, incentivam para as práticas criminosas.

Assim sendo, para além de averiguar as ameaças marítimas, deve-se considerar examinar e tentar encontrar soluções que enfrentem a fonte dos obstáculos à resolução da ação criminosa no mar, que os países do GdG, até então, não conseguiram extinguir. Tais atividades têm vindo a sofisticar-se e as pesquisas sobre os crimes marítimos têm tido um tratamento irrelevante para a União Europeia. Isto referiu, em sua intervenção no Parlamento Europeu a deputada Ana Gomes, apesar de ter abordado sobre a Pirataria Marítima na Somália, tal adequa-se também à questão securitária no GdG, pois também

requer um “esforço reforçado e concertado a nível político, diplomático, económico e militar no terreno e não apenas no mar” e que compreenda as demais potências com presença ou interesses na região (Gomes, 2012).

Segundo o Brigadeiro Manuel Barros (2014), os países da região necessitam de alicerces estruturais, que incidam particularmente no combate à pobreza da população, na resolução da discrepância na distribuição da riqueza, na melhoria do baixo nível de escolaridade e no apoio à redução das elevadas taxas de desemprego.

Embora o GdG represente um terreno ideal de navegação e pesca, como aponta Adejimi Osinowo (2015), a “falta de visão marítima” é outro dos problemas comuns nos países africanos, justificado pelo facto de o homem viver na terra e não no mar e pelo discurso antiquado de o mar ser um lugar de infortúnios, de perigo e malefícios. À vista disto, está a aversão dos africanos pelo mar, enraizado pelas vagas de escravo, que percorriam longas e árduas viagens deixando para trás as suas famílias, rumo ao desconhecido. Desde então, o mar passou a ser motivo de “calunga”, significado de algo de grande, causador de temor e de tormento (Moura, 2000).

Outro dos problemas, nas palavras do Brigadeiro Miguel Barros (2014), é a falta de transparência nos lucros obtidos na indústria petrolífera e a má governação, que em alguns destes países facilita práticas ilícitas, que fascinam os criminosos e encobridores, que veem o seu trabalho facilitado. Paralelamente, a corrupção e a incapacidade de resposta das forças de ordem dos estados minimizam a eficácia no combate contra este tipo de criminalidade.

Angola e Nigéria são dos maiores produtores de petróleo no GdG, porém a riqueza daí obtida não se reflete no modo de vida das suas populações, que vivem subjugadas às disparidades económicas e a constantes hostilidades políticas.

A realidade da escassez de meios nos terminais marítimos, nas infraestruturas auxiliares e as dificuldades dos serviços alfandegários é outro dos constrangimentos que tem inviabilizado o progresso no setor marítimo. As diligências para melhorar esta área têm sido morosas e infrutíferas, conseqüentemente, as populações ficam limitadas a terminais inseguros, extremamente burocráticos e com elevadas taxas alfandegárias (Barros, 2015), perigos estes diretamente associados à carência de vigilância, de fiscalização e de recolha de dados, que são aspetos que em nada favorecem a região e que

contribuem para o “estado embrionário em que se encontra o sector naval”, como afirmou o *International Crisis Group* (2012, p.6), isto porque prevalece a ausência de plataformas recentes e especializadas no patrulhamento de embarcações. Ainda persistem, também, os problemas da aquisição das mesmas, continuando a optar-se por navios com mais de 25 anos, com os equipamentos desatualizados e com máquinas que não funcionam nas suas perfeitas condições. Por consequência estes não se encontram operacionais para efetuar missões a que deveriam estar destinados (Osinowo, 2015).

A inexistência de uma legislação atualizada e adaptada à realidade do continente é outro problema comum a estes países, que são obrigados a soltar os criminosos, sem antes os levar a julgamento, mesmo quando apanhados em flagrante delito, por não haver legislação interna apropriada, o que permite que estes continuem a atuar sem qualquer impedimento relevante. Em alguns casos, as forças navais militares e as agências de segurança marítima não dispõem de poderes de acusação formal e dependem de outras entidades para efetuar a aplicação da lei. Por outro lado, tais perigos convertem-se a favor dos suspeitos que têm a seu favor a ausência de provas reais, limitações sobre o período de detenção e a ligeireza das sanções empregues. A insatisfação dos populares diante da inexistência de julgamento e condenação dos envolvidos na criminalidade marítima é constante (Osinowo, 2015).

A aparente incapacidade das entidades políticas em instaurar mecanismos de vigilância e meios que assegurem a efetiva implementação da lei e em desacreditar os compromissos políticos firmados, contribui para que muitos dos problemas referentes aos ilícitos marítimos no GdG não sejam solucionados. Esta é uma realidade existente mesmo tendo em consideração as várias instituições que desempenham as mesmas funções no trabalho de patrulha da costa (Barros, 2015).

As ameaças marítimas têm tido consequências devastadoras para a economia e o comércio desses países, a paz e segurança interna e a fragilidade da náutica internacional. Os desafios condutivos quanto a (In)segurança Marítima têm de ser apresentados como medidas a longo prazo de difícil extermínio, particularmente no que toca ao combate à pobreza, à corrupção desenfreada, às desigualdades sociais, à disparidade na distribuição de riquezas, às deficiências na saúde e ao sistema de segurança e precário, que podem ter uma ação de responsabilidade coletiva.

Atualmente muitos são os riscos que condicionam a segurança e que desencadeiam as ameaças que serão posteriormente estudadas, nomeadamente as disputas marítimas, os problemas de governação, a existência de vários estados considerados frágeis e fracos, a ausência de responsabilidade, a pilhagem ambiental, o vandalismo em gasodutos, a ausência de infraestruturas seguras, as instituições corruptas, os confrontos étnicos, a volatilidade dos preços mundiais do petróleo e a oscilação do valor da moeda, o prolongamento de conflitos separatistas insurgentes, as tentativas de golpes de estado, as mudanças inconstitucionais de governos e de chefes de Estado, a má gestão dos processos eleitorais, o tráfico de drogas, o terrorismo, o analfabetismo e a degradação ambiental, a criminalidade organizada, os riscos provenientes dos efeitos de armas químicas, biológicas e nucleares, perigos estes que afetam a paz e a estabilidade da região em estudo, em particular e de todo o mundo, em geral.

### **2.3. Mecanismos Internacionais que norteiam a Segurança marítima**

A segurança marítima é uma condição imprescindível para o desenvolvimento do comércio por via marítima. Com isso as nações diligenciaram por incrementar procedimentos legais destinados a proteger as pessoas e a salvaguardar a mercadoria e as embarcações das práticas marítimas criminosas. Por conseguinte, os instrumentos jurídicos internacionais que visam acautelar as ameaças e fomentar a segurança marítima, a considerar são: Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar; Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima; Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar e o trabalho da Organização Marítima Internacional (Fortes, 2014).

#### **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)**

Tida por muitos como a “Constituição para os oceanos” representa o sustentáculo do Direito dos Estados no mar, e foi finalmente instituído tendo sido concluída em Montego Bay, Jamaica, a 10 de Dezembro de 1982 após nove anos de negociações. Esta Convenção institui todo um regime jurídico inerentes aos espaços marítimos, estabelecendo também os deveres e obrigações dos Estados tendo em vista o

aproveitamento pacífico dos mares e oceanos, de modo, concomitante, procurar incrementar a preservação do ambiente marinho.

A Convenção, apesar de salvaguardar a liberdade de navegação e sobrevoo, institui uma ordem jurídica que busca proteger os direitos dos Estados costeiros e do Estado de bandeira. Nesta perspectiva, foram demarcadas linhas fixas que limitam áreas marítimas nacionais e internacionais, das quais os Estados costeiros têm direitos de soberania ou jurisdição diferenciados (Fortes, 2014).

### **Organização Marítima Internacional (IMO)**

Em consequência da conferência realizada em Genebra, em 1948, foi criada a IMO, anteriormente designada por Organização Consultiva Intergovernamental, que é uma agência das Nações Unidas, constituída por 172 países membros e 3 países afiliados, especializada em questões relacionadas com a segurança marítima, em geral, com relevância para a segurança e proteção do transporte marítimo bem como a prevenção da poluição causada por estes à vida marinha (IMO, 2020).

“A missão da Organização Marítima Internacional (IMO), como agência especializada das Nações Unidas, é promover o transporte seguro, protegido, ambientalmente saudável, eficiente e sustentável por meio da cooperação. Isso será alcançado adotando os mais altos padrões praticáveis de segurança e proteção marítima, eficiência da navegação e prevenção e controle da poluição por navios, bem como considerando as questões legais relacionadas e a implementação efetiva dos instrumentos da IMO, com vistas a aplicação universal e uniforme” (IMO, 2020).<sup>17</sup>

Nas questões referentes aos atos ilícitos no mar a IMO tem um papel regulamentar e atenuante, “emitindo recomendações, diretivas e procedimentos, direcionados aos Estados, às tripulações a bordo de navios, e às empresas envolvidas nas mais variadas valências do transporte marítimo” ( Fortes, 2014, p. 24).

Associando a evolução tecnológica, os acidentes marítimos, o tráfego intenso e o atentado de 11 de setembro de 2001, impôs mudanças relevantes nas legislações marítimas. Neste âmbito, a IMO implementou diversos instrumentos jurídicos, que contêm revisões a fim de melhorar a segurança dos transportes marítimos e prevenir a

---

<sup>17</sup>Informação disponível em: <http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>.

poluição marítima. Destes destaca-se a Convenção para a Salvaguarda da Vida no Mar e a Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, que faremos brevíssima referência (Fortes, 2014).

### **Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima<sup>18</sup> (SUA)**

Vulgarmente designada por Convenção SUA esta foi concluída a 10 de março de 1988, em Roma, tendo como propósito a adoção de medidas eficientes para a precaução dos atos ilícitos cometidos contra a segurança da navegação marítima e para o julgamento dos transgressores. Destina-se a combater os atos ilícitos que ameacem a segurança dos passageiros e dos navios<sup>19</sup>.

A Convenção SUA lista alguns delitos ocorridos a bordo de navios bem como as medidas que devem ser empregues pelos Estados perante tais episódios e estabelece obrigações a estes, no sentido de instituírem leis adequadas para punir os perpetradores ou submeter tais casos às entidades competentes (Fortes, 2014).

### **Convenção para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS)**

Conhecida por Convenção SOLAS<sup>20</sup>/74, é o desenvolvimento da convenção aprovada em Londres, a 20 de janeiro de 1914, constituída por 12 capítulos e um conjunto de códigos em anexos. A sua primeira versão surgiu após o naufrágio do Titanic e irrompeu com o principal objetivo de garantir a segurança dos navios, de tal modo que estabeleceu regras concernentes ao equipamento, operações e à própria construção do navio, a serem cumpridas pelos Estados.

---

<sup>18</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (SUA)*

<sup>19</sup> A Convenção aplica-se a embarcações flutuantes ou submersíveis, que não sejam navios de guerra ou que são utilizadas para finalidades alfandegárias ou policiais, nem que tenham sido retiradas da navegação ou postas fora de serviço” (Gracinda Fortes, p.26, 2014).

<sup>20</sup> SOLAS-*Safe of Life at Sea*

Esta convenção determina que os governos contratantes devem assim assegurar que os navios sob sua bandeira cumprem com as exigências da Convenção. A convenção já foi alvo de várias emendas<sup>21</sup> estando em vigor a versão de 1974 (Fortes, 2014).

Em síntese, diversos agrupamentos internacionais instituíram instrumentos jurídicos universais, concernentes ao setor da segurança marítima, e esforçam-se por legitimá-los de modo a serem eficazes para que possam prevalecer nas políticas internas de cada Estado.

As entidades internacionais encarregues de supervisionar a implementação destes mecanismos executam uma função relevante na averiguação da implementação dos mesmos órgãos de Estado.

#### **2.4. Os desafios à Segurança Marítima no Golfo da Guiné**

Segundo o Vice-almirante Victor Cajarabille (2009), mais de 90% do comércio mundial é feito por trânsito marítimo. Por conseguinte, diversas ações que constituem ameaças concretas e que afetam a utilidade do mar nas zonas marítimas de notável relevância global constituem situações de insegurança coletiva.

Os inúmeros recursos e a propícia posição geográfica, na costa ocidental Africana, originam vantagens económicas para a que é considerada uma das principais rotas marítimas, localizada na passagem entre o Atlântico Norte e Sul. O GdG é encarado como um dos espaços mais estratégicos do hemisfério sul, uma vez que as suas reservas de petróleo e de gás natural instituíram o título dos maiores provedores de energia global no continente, o que deixa-o suscetível a problemas que tangem a segurança marítima e não só. Esses problemas têm aumentado a um número exponencial nos últimos anos e acarretam desafios para a salvaguarda do trânsito marítimo. Segundo Rita Gaspar (2017), é fundamental a identificação das causas que influenciam a segurança, de forma a criar meios de extinguir e eliminar tais incidentes.

---

<sup>21</sup> A 1ª emenda a 1914, a 2ª em 1928, a 3ª em 1948, a 4ª em 1965 encontra-se em vigor a 5ª emenda

Apesar da segurança plena ser uma utopia, existem objetivos ao nível de segurança que podem ser atingidos e para tal é necessário “cuidar das vulnerabilidades e alimentar as potencialidades” (p.103) para que estas ameaças sejam neutralizadas (Cajarabille, 2017). Ameaças estas que segundo Carrilo et al (2010) podem ser caracterizadas em comuns, assim designada por serem as que influenciam os interesses nacionais e individuais, ou em únicas, as que afligem os interesses do Estado e que surtem repercussões em outros Estados.

Enquanto o professor Geoffrey Till (2005) identificou a pirataria, a pesca ilegal, a poluição e o tráfico ilegal como as ameaças e instabilidades na região que ocorram nas águas territoriais ou nos oceanos, o relatório do secretário-geral das Nações Unidas sobre os oceanos e o direito marítimo, de 2008, identificou os seguintes tipos de ameaças: pirataria e assalto à mão armada, atos terroristas, tráfico ilícito de armas de destruição maciça, tráfico ilícito de narcóticos, contrabando e tráfico de pessoas pelo mar, pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN) e danos intencionais e ilegais ao ambiente marítimo.

A criminalidade organizada transacional é hoje um dos maiores perigos para a segurança marítima dos países do Ocidente Africano. Disseminada por todo o mundo, no GdG está presente nos mais diversificados géneros, incluindo a comercialização de drogas, de armas, de seres humanos e de órgãos, a pirataria marítima, o bunkering<sup>22</sup>, o contrabando de álcool e de tabaco, o derramamento de lixo tóxico, entre outros, distinguindo-se como práticas difíceis de combater, realidade que tem ganho destaque nos dias que correm (Guedes,2015).

“O crime transnacional serve-se da globalização para proliferar e normalmente estabelece-se em países estrategicamente localizados, politicamente instáveis, com baixos índices de desenvolvimento e com fracos recursos financeiros, o que faz com que exista uma fácil aceitação destas práticas ilícitas por parte das comunidades locais”.(Guedes,2015).

Florentina Adenike Ukonga (2019), secretária executiva da Comissão do Golfo da Guiné, em debate, no Conselho de Segurança das Nações Unidas, reafirmou que os países do

---

<sup>22</sup> Termo que designa o abastecimento ilegal do petróleo.

Golfo “enfrentam uma situação de criminalidade crescente, que tem desestabilizado toda a região e representa uma ameaça para a paz e segurança internacional.”

A criminalidade transnacional organizada institui atividades ilícitas que têm aumentado os níveis de criminalidade e violência interna desses países. A precariedade dos mesmos faculta as conjunturas para que o crime organizado se alastre. Estes crimes, embora sejam evidentes no mar, têm a sua génese no espaço terrestre, na medida em que são incitados pelas ameaças económicas e desenvolvem-se na escassez da aplicabilidade da lei. O velado espaço territorial esteve constantemente protegido aquando dos conflitos territoriais ocasionando o esquecimento do espaço marítimo africano, tornando-o vulnerável às inúmeras ameaças que foram surgindo (Munguengue, 2018).

No passado mais recente, o acréscimo das infrações nas águas do GdG tem sido uma realidade constatada. O despejo de detritos no mar, o tráfico ilegal de bens e pessoas e a pesca ilegal são cenários constantes em toda a costa ocidental africana, que fortalecem a insegurança e a precariedade em toda a costa ocidental africana, onde os prejuízos são significativos para as populações que têm o mar como meio de subsistência, propiciando o colapso da economia local. A atenção que se pretende dar as ameaças que dominam o espaço marítimo em questão deve-se à conjuntura destas representarem profundos obstáculos para o desenvolvimento económico e social dos países do GdG e a indispensabilidade de intervenções ajustadas para o combate das mesmas.

No sentido de aprofundar a análise das ameaças à segurança marítima no GdG, discorreremos sobre as identificadas,

- Contrabando

A existência de organizações criminosas transfronteiriças é um facto com o qual a região se vem defrontando cotidianamente, segundo Antero de Matos (2012), pois atravessam o mar Ocidental Africano, cerca de 50 a 60 toneladas de cocaína por ano, rumo à Europa; aproximadamente 775 milhões de dólares em cigarros contrabandeados e 438 milhões de medicamentos da malária para o mesmo fim. O contrabando de armas e de produtos de expressivo valor comercial, o narcotráfico a remoção de órgãos e o tráfico de seres humanos, são práticas cada vez mais frequentes uma vez que os valores associados a estes negócios ultrapassam os milhões de dólares por ano.

- Tráfico de drogas

O GdG passou a ser a rota escolhida para o transbordo e passagem de estupefacientes oriundos da América e destinadas a chegar a Europa, uma vez que, o “transporte é mais barato e o caminho é mais curto”. Após um reforçado controlo no acesso aos mercados da Europa, o GdG tornou-se na rota mais viável e rentável para o tráfico de drogas (Guedes,2015). A falta de controlo das fronteiras, a corrupção sistémica, os conflitos armados e a instabilidade económica e social propiciaram a atuação dos traficantes, que têm vindo a ganhar veemência nos últimos anos. Aisser Al-Hafedh, representante do Escritório da ONU sobre Drogas e Crime (UNODC) para a África Ocidental e Central, afirmou que apesar de em 2009, as autoridades apreenderem 21 toneladas de cocaína, transportadas na África Ocidental para a Europa e em 2007 o valor ter sido de 41 toneladas, isto não representa qualquer diminuição no tráfico das redes criminosas é antes um meio de adaptação dos traficantes, uma vez que lucram anualmente, aproximadamente 680 milhões com tal ato (Zeisel&Rocha,2012). Segundo o Comandante Portela Guedes (2015) anteriormente, essas remessas eram transportadas por mar em contentores, embarcações de recreio e barcos de pesca, para posteriormente chegarem ao velho continente, passando de seguida, de acordo com Serge Rinkel(2015),estás redes criminosas, na busca incessante por chegar aos consumidores, reinventam o modo de atuação. Dado isso, “navios-mãe” aguardam na costa africana por lanchas, que operam como transfeças das remessas que serão posteriormente embaladas, transportadas e destinadas a Europa.

- Tráfico de migrantes

É muito difícil definir o fluxo migratório dos africanos uma vez que o continente é um espaço de grandes mobilidades de diversos conjuntos populacionais (Paulina Adebusoye, 2006). Com a intensificação das dificuldades económicas, políticas e sociais no continente e na esperança de uma vida melhor, o número de pessoas que migram ilegalmente do continente africano com destino à Europa passou a rondar a ordem dos milhares. A sua maioria proveniente da África Oriental, devido aos conflitos ocorridos na Líbia, na Tunísia e no Egipto, aquando da queda dos respetivos regimes; no período de 2000 a 2017 registou-se pelo menos 33.761 mortes, números estes que podem estar subestimados (ONU News,2017). Apesar da densidade migratória da população da região

da África Ocidental, é de destacar a particularidade dessa locomobilidade ocorrer principalmente no interior do continente (Carlos,2014), que de acordo com Igor Kopitoff (1987). Baseia-se no comércio de longa distância no interior do GdG. Em 2016 foram traficados cerca de 2,5 milhões de migrantes, de acordo com as Nações Unidas. Os migrantes são auxiliados por grupos clandestinos que recebem pelos seus serviços, o lucro dos contrabandistas está estimado em cerca de sete bilhões de dólares (ONU News,2018). Tais atividades resultam em milhares de mortes por afogamento ou falta de condições de habitabilidades nas embarcações.

- Tráfico de armas

Atualmente não é dos negócios mais prósperos devido à quantidade de armas já existentes no continente aquando das diversas guerras civis anteriormente ocorridas. Além de existirem munições de fabrico chinês, existem também centros de tráfico tradicionais de armas e munições no Níger e no Mali. O grande fluxo de armas deve-se a instabilidade na área e nos países vizinhos ( Guedes,2015).

- Bunkering

O roubo de combustível está intimamente relacionado com a pirataria, fenómeno este, inicialmente mais específico da região do delta do Níger, e que atualmente tem vindo a espalhar-se por outros países da região (Barros,2014), visto ser um negócio próspero no mercado paralelo, que proporciona o ganho de avultadas quantias de dinheiro. Considerada das piores atividades criminosas na região do GdG cujos prejuízos compreendem por vezes meses de negociações para assegurar a salvaguarda da carga em questão, além do gasto de acentuadas quantias para o pagamento de resgates, estima-se que em 2009, o roubo multinacional de petróleo foi de cerca de 250.000 barris por dia (bpd).Contudo, funciona como um sistema legalmente estruturado, vinculado à subornos das mais altas entidades políticas e das próprias forças de segurança, além de empregar milhares de trabalhadores do ramo do petróleo região. As refinarias ilegais, improvisadas, convertem o óleo em outros produtos petrolíferos contrabandeados em toda a África Ocidental<sup>23</sup>. A maneira de operar consiste em, roubar o petróleo, preferencialmente a

---

<sup>23</sup> Alguns exemplos: "Zouazoua" nos Camarões e K'Payo no Benin

noite; vender o mesmo para o exterior em tanques ou barcaças de superfície rebocadas para os navio-tanque, que geralmente encontram-se em muito mau estado. Para fugir aos impostos, os contrabandistas fornecem combustível no mar para barcos de pesca locais, de forma discreta para os navios-mãe ilegais carregado diretamente em plataformas adaptadas. Depois de transportado e refinado em outro local, regressa para o país oriundo (Rinkel,2015).

- Poluição Ambiental

A poluição do ecossistema marinho, o aproveitamento ilegal dos recursos marítimos, a higienização dos portos e o derramamento de resíduos no mar faculta a degradação dos meios pesqueiros e do ambiente marinho, além de impossibilitar a utilização dos mesmos. A efusão de resíduos tóxicos e nucleares representa um sério problema para o ambiente marítimo que desencadeia o extermínio do ecossistema marinho, porém as instituições e empresas, produtoras destes resíduos, envolvidas efetuam-no sem qualquer apreensão ou temor. A subida do nível médio do mar, a acidificação oceânica e o aquecimento global tem intentado contra a vida marinha, causando malefícios para a economia regional e para as comunidades costeiras, para quem o mar é um meio de subsistência.

A indústria petrolífera é das principais impulsionadoras dos acidentes ambientais, visto que o processo de extração, produção, transporte e refinação desencadeia um numeroso aglomerado de resíduos sólidos e líquidos no espaço marítimo da região. Os derrames, muito deles intencionais, constituem contornos deveras catastróficos ao ambiente marinho mundial.

Outra das inquietações das nações africanas é o aproveitamento abusivo do ecossistema marinho, atividade esta que restringe a cadeia alimentar de famílias que necessitam do mar para subsistir, além dos problemas de saúde fomentados nas populações que vivem ao largo da costa. A excessiva captura de espécies pesqueiras, algumas em vias de extinção, provocam implicações devastadoras nas economias nacionais (Barros, 2015). A implementação de medidas que assegurem a preservação dos recursos marinhos e evitam a ruína desta parcela são constantemente discutidas e analisadas uma vez que, as ameaças ilícitas ao ecossistema marítimo perturbam a

integridade territorial dos Estados locais e os seus interesses estratégicos no exterior (Buzan, 2008 e David, 2001).

- Terrorismo

Após o ataque às torres gémeas ocorrido nos EUA, a 11 de Setembro de 2001, África começou a ser apontada como um alvo fácil ao extremismo islâmico, isto devido ao número de muçulmanos que transcende o Médio Oriente, sendo a sua maioria postergados, desempregados e vivem na pobreza. Com o aparecimento do terrorismo internacional, no início do século XXI, passou a ser dada uma maior atenção à Segurança Marítima, isto porque o transporte marítimo é dos meios de transporte que é menos regulado no que se refere às medidas de segurança, tornando-se assim, num alvo de fácil acesso para os grupos terroristas. Além de ser um alvo fácil tal incidente resultaria em inúmeras vítimas e dramático distúrbio no comércio internacional (Bellamy, 2009).

- Pirataria Marítima

Já nos séculos XVI a XVIII a pirataria era um fenómeno preocupante à escala mundial, excessivamente notável em diversas áreas do globo terrestre. Entre 1650 e 1720 esteve no seu auge, a designada época de ouro, porém em 1982 aquando da aprovação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CDNUDM) não lhe foi dada suficiente relevância, pois já não era fator de preocupação das potências da época e porque acreditava-se que o problema seria facilmente solucionado. Contudo, hoje tem sido novamente assunto de apreensão dos responsáveis pela segurança marítima e os ínfimos sete artigos dedicados a pirataria na CDNUDM pouco lhe vale.

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM), de 1982, dispõem, sobre os atos de pirataria, em seu artigo 101, o seguinte:

“[...] Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

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

- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b)”(CDNUDM,1982).

A pirataria é das mais relevantes ameaças no GdG, que tem vindo a crescer paulatinamente. Anteriormente a pirataria encontrava-se limitada à área marítima da Nigéria, porém, com o passar dos anos tem-se expandido pelos países fronteiriços tornando-se atualmente num surto nessas águas. Nos últimos anos o fenómeno tem evoluído para áreas de atuação das principais linhas de intensa densidade de navegação e de acentuado trânsito de navios petroleiros, visto que os Estados são incapazes de lhes enfrentar, tal como reafirma o Vice-almirante Reis Rodrigues (2011) “as suas áreas de atuação se têm deslocado em função da mudança de localização dos centros de poder económico, da necessidade de apoios em terra e da proximidade de zonas de grandes densidade de navegação”.

Segundo informações do Bureau Marítimo Internacional, as ancoragens e aproximações aos portos do Togo, Benim, Nigéria e Gana estão particularmente vulneráveis a estes ataques na medida em que, nas imediações a estes portos, os meios de supervisão existentes são escassos e devido ao número crescente de navios mercantes em trânsito estes são alvo fácil para sequestros e as suas cargas são transferidas para outras embarcações. Contudo, o alvo favorito dos assaltantes são os navios petroleiros e os de apoio a instalações offshore, estando os atos direcionada para o sequestro de tripulantes destinando-se a aquisição de resgates e ao roubo e venda ilegal do petróleo. A violência empregue em ataques piratas tem vindo a aumentar.

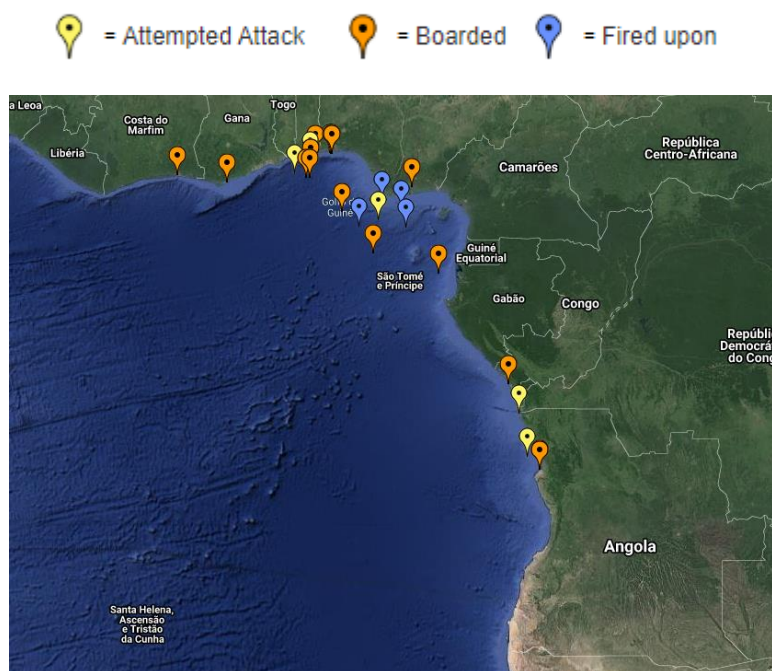


Figura 5-Ataques de Pirataria e Assalto a mão armada no Golfo da Guiné em 2020<sup>24</sup>

Acrescente-se que as metralhadoras e lançadoras de granadas com foguete passaram a fazer parte do armamento utilizado por estes. São cada vez mais frequentes os casos de resistência às forças navais. Tal facto formaliza o estatuto do GdG como principal catalisador para alguns dos problemas predominantes no Atlântico, que perturbam o tráfego marítimo na zona e, conseqüentemente, fomentam a insegurança marítima.

Para poder possibilitar a autoridade do Estado no mar é necessário uma política de fiscalização marítima permanente, uma preparação, um treino das forças navais e um financiamento de pessoal e de material que o GdG não dispõe para fazer frente à pirataria, em consequência tem sido registado um acentuado aumento de casos de pirataria nas últimas décadas.

<sup>24</sup> Retirada do *International Maritime Bureau (IMB)*, acedido em 07 de maio de 2020.

A definição de pirataria prevista na CDNUDM (1982) como um crime restrito ao alto mar mantem-se até os dias de hoje. Tal alegação veio a repercutir posteriormente no direito interno de diversos países pois estes atualmente ainda não possuem o crime da pirataria no seu ordenamento jurídico. Com isso o modo de intervenção das forças navais dos respetivos países encontra-se bastante restringido, uma vez que as Regras de Empenhamento (ROE)<sup>25</sup> limitam o uso da força e modo de atuação das unidades navais para com os piratas. A solução para tal situação seria a alteração dos códigos penais e o julgamento dos piratas detidos de forma prática e eficaz, porém tais processos são extremamente dispendiosos, morosos e principalmente complexos.

Estas atividades criminosas encadeiam-se além-fronteiras, assumem repercussões nefastas para os Estados de tal forma que desestabilizam o progresso económico destes e das respetivas populações. Numa declaração escrita de Catherine Ashton, anterior alta representante da União Europeia para os negócios estrangeiros e a política de segurança, em 2013<sup>26</sup>, está veio admitir a existência de três categorias de ameaças:

- a) as que se manifestam exclusivamente no mar, incluindo a pesca ilegal, a descarga ilegal de resíduos, bem como os atos de pirataria e os assaltos à mão armada cometidos no mar;
- b) as que se transferem do mar para terra, principalmente o tráfico de estupefacientes, armas, produtos de contrafação e, muitas vezes, em sentido contrário, o tráfico de seres humanos;
- c) as ligadas às atividades económicas marítimas orientadas de terra, em especial em relação à exploração no mar alto de gás e petróleo, nomeadamente a tomada de reféns, os roubos («bunkering») e os atos criminosos cometidos nos portos.

A pirataria, a pesca ilegal, o roubo armado de navios, o tráfico de pessoas e de armas são algumas das atividades criminosas marítimas que têm comprometido o transporte marítimo internacional e a própria vida humana. A proliferação destas práticas

---

<sup>25</sup> Directivas para as forças militares que definem as circunstâncias, condições, grau e forma em que a força pode ou não ser aplicada. Servem para autorizar ou limitar o uso da força em operações militares.

<sup>26</sup> Comunicação Conjunta ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões-Elementos para a resposta estratégica da UE aos desafios no Golfo da Guiné Informação disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pt/TXT/?uri=CELEX%3A52013JC0031>.

ilegais, nos mares do continente africano, devem-se às instabilidades internas de muitos dos países que ali se localizam, como as vicissitudes políticas e os conflitos, a débil autoridade estatal, os recursos precários da maioria da população e um inexistente sistema de fiscalização e patrulhamento.

Apesar dos inúmeros recursos energéticos, os Estados africanos, na sua maioria, são extremamente frágeis, pelo que a raiz dos ilícitos marítimos deve-se principalmente à miséria que se vive nos países do GdG, fator este que fomenta a práticas das atividades anteriormente citadas. Tais ilegalidades afetam tanto os países do GdG como outras regiões do planeta Terra.

O agravamento destas ameaças desencadeou o aumento do valor das recompensas de seguro e os encargos das empresas seguradoras, uma vez que, apesar da imprecisão do valor das perdas económicas, sabe-se que estas são alarmantes. Estas ameaças passaram a ser encaradas como infrações à soberania e à integridade territorial, apesar de ainda hoje necessitarem de uma maior atenção. O Conselho Estratégico da União Europeia (2014) apurou que o acréscimo dos ilícitos marítimos, que decorrem naquele território, estão vinculados a fraca capacidade de fiscalização, a fragilidade na jurisdição e a incompetência do Estado em exercer autoridade ao longo da costa. Tal facto formaliza o estatuto do GdG como principal catalisador para alguns dos problemas predominantes no Atlântico, problemas estes que perturbam o tráfego marítimo na zona e fomentam a insegurança marítima.

#### **2.4.1. Ações a serem desenvolvidas**

É imprescindível a criação de condições que salvaguardem a vida no mar e as atividades que naquele ambiente se desenvolvem. Os Estados do GdG têm desenvolvido técnicas apropriadas para suprimir as ações criminosas na região, porém este ainda é um processo longo e demorado e que carece de estratégias bem estabelecidas e empreendidas, de maneira a que se consiga alcançar o extermínio (definitivo) das práticas anteriormente mencionadas. Das ameaças abordadas pode-se apurar que os fatores que desencadeiam tais episódios é a pobreza, a vulnerabilidade social e a inexistência de regulamentos efetivos de modo que, reitera o Comandante Portela Guedes (2015) concerne aos Governos locais a fixação e implementação de providências que norteiem a diminuição

dessas atividades ilícitas, providências que principiam nas reformas às políticas de governação, possibilitando a redução do desemprego e da pobreza, e que impeçam o recrutamento de jovens para estes tipos de práticas e melhorem as condições económicas das comunidades da região.

“Para repor a ordem é imperativo combater a impunidade, começando a deter e a julgar os infratores, à luz dos instrumentos jurídicos quer nacionais quer internacionais, a fim de condenar todos aqueles que forem considerados culpados” (Guedes, 2015,p.1), razão pela qual têm sido envidados esforços no sentido de vistoriar os aliciamentos por subornos aos funcionários públicos e junto das entidades políticas. Ken Hurwitz, um especialista anticorrupção de Nova Iorque, apoia que “devem existir movimentos populares coordenados em todos os países para influenciar a população de modo a exercer maior pressão para as reformas nesses países” (Hurwitz, 2012)<sup>27</sup> como forma de haver uma maior inspeção do exercício do poder e um controlo dos fundos petrolíferos. O caminho a seguir é a implementação de medidas mais eficazes que implicam um esforço conjunto, em colaboração com os intervenientes internacionais e com o propósito de dissuadir os infratores, e para tal considera-se necessário que:

Os navios mercantes que circulem dentro da ZEE e das águas territoriais da região e estejam salvaguardados, devendo, para tal haver uma gestão estratégica do espaço marítimo. Os Estados devem delimitar os corredores de navegação e as zonas de fundeadouro, medidas que consideramos poderem fortalecer a segurança destes navios.

Para uma melhor distinção entre organizações responsáveis por determinadas tarefas é necessário a criação de infraestruturas adequadas, além de uma estruturação organizacional destas para que possa estabelecer-se uma interdependência entre estas de forma a aligeirar os processos e reduzir a atuação das associações criminosas.

É imprescindível que as forças armadas estejam devidamente equipadas para dissuadirem os grupos criminosos e que possam assegurar o patrulhamento naval efetivo, daí falar-se na presença militar nas águas regionais como agente dissuasivo. Porém, perante a existência de diferentes Estados no GdG, cada um com a sua própria política de

---

<sup>27</sup> Informação disponível em: <https://www.voportugues.com/a/article-06-06-12-oil-poverty-157558415/1450365.html>.

defesa nacional, uma intervenção militar internacional não seria propriamente viável, antes pensar-se num aumento de esforços para propiciar o desenvolvimento das aptidões das marinhas e guardas costeiras desses estados (Marques, 2018), conseqüentemente “para monitorizar e defender as águas do GdG é necessário um mecanismo de dissuasão por etapas, caracterizado pelo patrulhamento aéreo das águas, a vigilância operada por navios e a existência de meios de monitorização em terra e por satélite” (Osinowo, 2015), sendo, para tal, necessário que estejam empenhados um conjunto diversificado de meios navais especializados em determinados tipos de tarefas.

Compete ao Estado manifestar-se quanto à política de segurança no mar, enquanto principal responsável pelo cumprimento das convenções internacionais, pela salvaguarda da integridade territorial e pela liberdade e segurança das populações. Deve-se assegurar que as particularidades do setor marítimo sejam efetuadas livres de coações e perigos (Matos, 2012). De acordo com Rita Gaspar, é imprescindível conceber instrumentos jurídicos adequados para combater os incidentes provocados, estabelecendo legislação adequada aos espaços marítimos na esfera nacional e internacional.

É necessário que a experiência esteja aliada a uma formação científica especializada e ao correto uso dos equipamentos, uma vez que, a competência para o desempenho de funções no mar implica um tempo prolongado de missões no mar (Cajarabille, 2017), dado que a liberdade da navegação, a proteção de recursos e as atividades criminosas no mar exigem instrumentos de força que garantam um grau de segurança adequado.

A fragilidade do espaço marítimo tem merecido a adoção de algumas das diligências acima referenciadas de que constam alguns dos notáveis exemplos:

- Apesar da região não dispor de uma legislação completamente desenvolvida e de os meios de que tem não serem capazes, são de realçar algumas melhorias, particularmente, no Togo, que dispõe hoje de um vigoroso quadro jurídico quanto a segurança marítima, no Benim, que tem desenvolvido meios em cooperação com a Nigéria para a realização de um controlo mais eficaz. E no âmbito do Programa Global de Controlo de Contentores foram criadas nos portos de Cabo Verde, Gana, Benim, Senegal e Togo, entidades especializadas no

controle e vistoria de contentores e que já levaram a apreensões de cocaína e de tabaco ilegal.

- Em 2010 a *Nigerian Maritime Administration and Safety Agency* (NIMASA), através de embarcações de patrulhamento conjunto que operavam com o reforço de dispositivos eletrônicos, veio contribuir para a redução de ataques a navios ao largo a costa nigeriana.
- Em outubro de 2011 a Nigéria e o Benim criaram um sistema de patrulhas conjunto, designado por “Prosperity” com vista ao combate da pirataria, garantindo assim uma maior segurança e vigilância das suas águas. Esta colaboração foi o primeiro exemplo destes da região.
- Para tal é necessário que exista uma doutrina de segurança no mar que evidencie as várias convenções sobre o mar e que respeite as particularidades da área marítima em causa.
- Vigilância: Benim, Gana, Libéria, Nigéria e Senegal têm reforçado os seus meios de vigilância costeira com a ajuda de parceiros internacionais, nomeadamente os Estados Unidos da América (EUA) e a União Europeia (UE).

De acordo com o CMG Portela Guedes (2015), dadas as dimensões atuais do crime organizado no Golfo da Guiné é impensável ponderar um combate singular sem antes refletir sobre as políticas de cooperação já existentes e garantir um bom contributo das organizações regionais. É indispensável uma coordenação regional e internacional com o fim de criar e fortalecer parcerias que possam vir a solucionar a criminalidade organizada. Para tal é necessário que, exista uma doutrina de segurança no mar que evidencie as várias convenções sobre o mar e que respeite as particularidades da área marítima em causa.

Segundo Saul Cohen (2009), mediante a relevância que uma região vai assumindo quanto a posição geográfica e os seus recursos, esta passa a reger-se pelo seu prestígio evidenciando a sua suscetibilidade aos conflitos e ameaças ilícitas, afirmação que pode ser atualmente verificada no GdG. O crescimento exponencial do número de casos de assaltos a mão armada no GdG, as usurpações decorrentes da pesca ilegal, que invadem os comércios internacionais, a vastidão da linha de costa, a grande quantidade de estupefacientes que atravessam o continente antes de chegarem à Europa e a magnitude

do espaço marítimo são instabilidades com consequências nefastas para a economia e para a sociedade local, que conduzem a deflação e desmotiva para a prática dos hábitos ilícitos.

“Impedir a escalada da insegurança nos mares de África é uma importante direção para proporcionar o desenvolvimento sustentável das nações africanas e contribuir, deste modo, para minorar os fatores estruturais que têm estado na origem dos conflitos armados que vêm assolando o continente” (Matos,2012,p.80).

A fragilidade dos setores responsáveis por assegurar a segurança marítima e a extensa área a ser fiscalizada dificultam a resolução dos perigos acima mencionados. Os procedimentos a empreender no âmbito da segurança marítima integra a análise dos contextos em que se enquadram estas ameaças no quadro da Defesa e Segurança Nacional de cada um dos Estados do GdG em que se encontram inseridos.

Segundo Ashton (2013), apesar de já usufruírem de algumas medidas promissoras na esfera nacional, regional e internacional a característica e complexidade destas práticas criminosas implicam uma precaução redobrada dos problemas subjacentes, como a mesma afirma categoricamente “se nada for feito, estas ameaças aumentarão de tal forma que impedirão simultaneamente os interesses locais e internacionais”(Ashton,2013,p.2). Vincular as políticas nacionais e as iniciativas regionais de segurança marítima ao cumprimento das normas de efetivação do âmbito da pesca coadunariam mutuamente e para tal é imprescindível pensar numa economia da segurança no mar, essencialmente nos países em desenvolvimento, uma vez que as necessidades para cumprir alguns dos objetivos idealizados são dispendiosas (Cajarabille, 2017).

Futuramente, os resultados obtidos não dependerão do envolvimento de recursos para solucionar demandas específicas, como já o foi, passarão antes pelas iniciativas de colaboração regionais que ajudem a promover parcerias e que reduzam as repercussões que as novas ameaças têm desencadeado no âmbito económico e político.

### **3. A Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (INN)**

Neste capítulo, vamos analisar os principais aspetos daquela que é uma prática nova, uma vez que somente há pouco tempo passou a ser categorizada, mas que consiste num problema catastrófico com uma dimensão global. Para o efeito do nosso estudo, tentar-se-á cruzar conhecimentos teóricos com factos atuais. Além de nos focarmos nas consequências provocadas pela pesca industrial, pretende-se também evidenciar os danos provocados no ecossistema marinho, no domínio económico e social. Esta nossa pesquisa tem como principais objetivos identificar os elementos que descrevem a Pesca INN na qualidade de atividade prejudicial e insustentável, conhecer quais os responsáveis pela sua dissuasão e eliminação e compreender em que medida a elevada gratificação económica contribui para o seu exercício.

#### **3.1. Breve enquadramento sobre o setor da pesca na África Ocidental**

Desde os seus primórdios que a humanidade se apropria das diversas espécies marinhas para suprir as suas necessidades, sem qualquer impedimento. No entanto, face ao seu carácter mais global e o valor comercial que a atividade pesqueira tem adquirido, esta tem desencadeado diversos estudos e debates.

A regulação da atividade pesqueira sucedeu-se à intensificação da prática industrial que, conseqüentemente, desencadeou a degradação do ecossistema marinho. A intensa expansão da indústria pesqueira em meados do século XX, além de ter tido a proeza de garantir a mundialização do setor e conduzir a atividade artesanal e costeira ao obsoleto, contribuiu para a “problemática da conservação e gestão dos recursos marinhos vivos”. O acréscimo de captura e exportação do pescado fomenta avultadas receitas económicas e proporciona empregos para diversas pessoas, o que contribui para que a situação da pesca INN se deteriore paulatinamente (Baptista, 2017).

“Pelo menos 200 milhões de africanos comem peixe regularmente” (Standing, 2017, p.3). Não obstante ser das matérias primas que possui grandes aglutinações de proteína e nutrientes benéficos, a verdade é que o consumo de peixe no continente encontra-se atualmente em declínio. Desde o início de 2000 que se tem verificado essa quebra no setor, muito devido à escassez de pescado no espaço marítimo, motivado pelas

mudanças climáticas, pelo incremento de exportação das empresas pesqueiras estrangeiras, pelo aumento populacional e, como não podia deixar de ser, pela pesca excessiva. Segundo Standing (2017), estima-se que em 2025 haverá um débito de mais de um milhão de toneladas de peixe, o que, conseqüentemente, resultará no aumento do preço do pescado e no acréscimo das dificuldades de acesso pelas pessoas mais carenciadas.

Ainda para o mesmo autor, em África, o setor das pescas pode ser decomposto em grande e pequena escala, sendo que esta última é a predominante pois é a principal fonte de receita para as famílias de baixo rendimento, que vivem nas zonas litorais. Enquanto o setor de pequena escala se caracteriza pelo uso da pesca artesanal e destina-se a abastecer os mercados locais, estimando-se que existam 12 milhões de pessoas a trabalhar no mesmo, o sector da grande escala, além de se caracterizar pelo uso de tecnologias de ponta e altos investimentos, destina-se à exportação das espécies mais lucrativas. Conseqüentemente, relatórios oficiais apontam também para que, a intensificação deste tipo de pesca esteja a delapidar os recursos pesqueiros africanos.

A pesca tem sido cada vez mais insubsistente, acrescentando-se que são pescadas anualmente oito milhões de toneladas de peixe nessas águas, grande parte destinadas ao mercado estrangeiro, uma vez que as receitas provenientes dos mercados locais são consideradas insuficientes, pelos governos. O rápido crescimento da presença de indústria pesqueira estrangeira no continente tem causado um decréscimo perceptível no comércio territorial, além de estar a dilacerar a cadeia alimentar de inúmeras famílias, sujeitando-as a produtos importados.

### **3.2. O que é a Pesca INN?**

Apesar da Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (INN) ser um problema relativamente recente, desencadeia fatalidades com contornos globais, uma vez que é praticada em diversos espaços marítimos. Não obstante a análise individual para a designação da pesca INN, a compreensão desse problema exigirá a sua decomposição em partes, para mais facilmente evidenciarmos os problemas associados a cada uma delas e apresentarmos as respostas necessárias.

A Pesca INN é uma prática identificada, desde finais da década de 90, do século passado, como uma prática que, através de uma atividade estruturada, viola as leis e os regulamentos de pesca, dispondo atualmente de estratégias modernas para “minimizar as perdas e maximizar os ganhos” (Baptista, 2017).

Como diz Rachel Baird (2006), a definição da Pesca INN começou a ser excessivamente utilizada para caracterizar as técnicas de pesca que não cumprissem com as incumbências nacionais, regionais ou globais de preservação e de gestão das pescas. Como resultado, diligências internacionais foram concebidas para incentivarem resultados mais eficazes. Face às diferentes formas que este fenómeno pode ostentar e podendo ser exibidas definições distintas para o mesmo, esta dissertação preferiu valer-se da divisão adotada pela Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura (FAO).

De acordo com o plano de ação internacional para evitar, deter e eliminar a pesca ilegal não declarada e não regulamentada, foi aprovado em 2001 pela FAO, o Plano de Ação Internacional para a Prevenção, Detecção e Eliminação da Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (IPOA-IUU)<sup>28</sup>:

A pesca ilegal relaciona-se com as práticas:

- i. conduzidas por embarcações nacionais ou estrangeiras em águas sob a jurisdição de um Estado, sem a permissão desse Estado, ou em violação de suas leis e regulamentos;
- ii. conduzidas por navios que arvoram pavilhão dos Estados que são partes de organização regional relevante de gestão das pescas, mas operam em violação das medidas de conservação e manejo adotadas por essa organização e pelas medidas de conservação e manejo pelas quais os Estados estão vinculados ou relevantes disposições da lei internacional aplicável; ou
- iii. em violação das leis nacionais ou obrigações internacionais, incluindo as realizadas pelos Estados que colaboraram com uma organização regional de gestão da pesca.

A pesca não declarada refere-se a atividades de pesca:

---

<sup>28</sup> Disponível em: [www.fao.org/3/a-y1224e.pdf](http://www.fao.org/3/a-y1224e.pdf), acessado em 27 de abril de 2020.

i. que não tenham sido relatados ou tenham sido relatados incorretamente a autoridade nacional relevante, em violação das leis nacionais e regulamentos; ou

ii. realizada na área de competência de um órgão regional relevante de gestão da pesca que não tenha sido relatada ou foram relatados incorretamente, em violação dos procedimentos dessa organização.

Em conformidade com a definição acima, a pesca não declarada, a que ganhou visibilidade com o desenvolvimento da indústria pesqueira, abrange o fornecimento de informações errôneas às entidades competentes.

A pesca não regulamentada refere-se às atividades de pesca:

i. na área de jurisdição de uma organização regional de gestão de pesca relevante, por embarcações sem nacionalidade ou por aqueles que arvoram pavilhão de um Estado que não seja parte nessa organização, ou por uma entidade de pesca, de uma maneira que não seja consistente com ou infringe as medidas de gestão e conservação e manejo dessa organização; ou

ii. em áreas ou sob as unidades populacionais em relação às quais não existem medidas de conservação ou de gestão aplicáveis e onde tais atividades de pesca são realizadas de uma forma incompatível com as responsabilidades do Estado para a conservação dos recursos marinhos vivos de acordo com o Direito Internacional( FAO,2001).

Cláudia Baptista (2017) justifica que a pesca não regulamentada seja mais imprecisa que as demais porque “viola apenas o espírito da lei”, isto é, verifica-se na tentativa de ocultar os lucros fraudulentos ou do não cumprimento dos regulamentos de trabalho ou de outras leis, sem, no entanto, violá-las. Já para o juiz italiano, Tullio Treves (2009), apesar do significado do conceito da pesca INN, este não é autossuficiente em termos práticos, visto que propendem a concretizar-se em simultâneo. Isto é, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, em África, compreende um encadeamento de delitos que, segundo a Convenção das Nações Unidas da Lei do Mar (CNUDM)<sup>29</sup>, advêm quando:

---

<sup>29</sup> Disponível em [https://www.un.org/depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)

- não se obedece às regras estabelecidas pelo Estado costeiro e não se dispõe da aprovação quanto aos pescadores, embarcações e equipamentos de pesca ou o pagamento de taxas;
- se infringe os regulamentos quanto às áreas de pesca, os tipos, tamanhos, idade e a quantidade de pescado e adultera-se os tamanhos das embarcações.

Em suma, a Pesca INN é praticada em áreas protegidas, sem licença, com uso de equipamentos de pesca proibidos e sobre espécies protegidas. Apesar das inúmeras tentativas em estimar a escala da pesca ilegal em África, depreende-se que os números não refletem a realidade devido ao “âmbito dos delitos, ao número de agentes envolvidos e às dificuldades de deteção” (Stanting, 2017, p.5). Não obstante, é de conhecimento geral que os custos económicos, sociais e ambientais da Pesca INN em África são alarmantes, uma vez que empobrece as unidades populacionais costeiras, destrói os habitats marinhos e prejudica os pescadores. Ela desponta desafios que carecem de esforços de Estados e de Organizações Internacionais, através de métodos de cooperação, visto que “problemas globais merecem abordagens globais” (Baptista, 2017).

### **3.3. A pesca INN, um flagelo nas águas africanas**

Nas palavras de Standing (2017), a abundância de recursos piscícolas do continente é aliciante para os pescadores de outras partes do mundo. Muitos destes navios exploram ilegalmente estes recursos e cometem inúmeros delitos, nomeadamente no uso de equipamentos proibidos e prejudiciais para o setor pesqueiro e na prática pesqueira sem licença ou a captura de espécies protegidas.

Atualmente, o setor da pesca industrial é constituído maioritariamente por navios de empresas provenientes da Rússia, China, Japão, Coreia do Sul e das principais potências Europeias. Estes agem sob licenças de curto prazo através de acordos firmados com os governos das nações pesqueiras ou com grupos empresariais pesqueiros africanos. A pergunta que se põe, será, como se processam estas práticas?

Segundo investigações da Greenpeace<sup>30</sup>, empresas pesqueiras chinesas comunicam apenas uma parte do que pescam, além de prestarem informações falsas sobre o tamanho dos seus navios, o que propicia a pesca em quantidades exorbitantes e em áreas reservadas para navios de tamanho inferior. Tal é que têm sido cada vez mais frequentes os casos dos pescadores locais que transferem peixe que obtêm para navios estrangeiros maiores sem que haja sequer uma licença para o efeito. Tem-se assistido, também por parte dos navios de propriedade estrangeira, o registo destes nos países onde vão operar ilegalmente, como forma de mudar as responsabilidades para com o estado de bandeira, pois, “quando os navios mudam os seus registos a sua responsabilidade também muda” (Standing, 2017, p.3). De modo a disseminar os seus negócios em África outros optam por manterem os seus registos para continuarem a receberem subsídios destinados a entidades que atuam em países em desenvolvimento.

De acordo com Standing (2017), a maior parte dessas ameaças são intensificadas pela conivência de alguns ministérios e governos para com as empresas pesqueiras e por um incongruente sistema de segurança e inspeção do setor pesqueiro. Muitas das negociações pesqueiras firmadas são caliginosas e misteriosas, importando avivar que a quantidade de delitos, os infratores e as suposições da proporção da pesca ilegal em África são claramente incertas.

A pesca INN subentende inúmeros impactos negativos. No âmbito desta atividade ilícita, parece útil analisar, o impacto ambiental, social e económico, uma vez que, tem tido repercussões nefastas para os cidadãos e empresas dos países em desenvolvimento.

### **3.3.1. O impacto ecológico**

Apesar de não existirem dados tangíveis sobre os impactos ecológicos da pesca INN, estudos revelam alterações profundas nos ecossistemas marinhos, isto porque os impactos ecológicos da Pesca INN são bastante evidentes. Porém, a ausência de

---

<sup>30</sup> É uma Organização Não Governamental que atua na área da proteção ambiental, sediada na Holanda e com núcleos em vários países do mundo. Dão grande atenção a “crimes ambientais” ocorridos no mar e têm uma frota de embarcações que levam a cabo diversas atividades (algumas de âmbito quase ilegal, ou mesmo ilegal) para denunciar os atentados ao meio-ambiente.

estimativas fidedignas quanto à captura total inviabiliza uma avaliação útil e, conseqüentemente, dificulta a definição de limites de captura. A partir do descrito é possível aferir que o panorama geral da atividade pesqueira é preocupante, principalmente se o analisarmos em termos de sustentabilidade.

A vulnerabilidade de África, no âmbito da pesca, perante os outros países deve-se à “aplicação ineficaz das leis, capacidade limitada na gestão da pesca, sensibilização inadequada dos custos da exploração e a corrupção política entre os governantes africanos e os parceiros de pesca estrangeiros” (Standing, 2017,p.2), porquanto estes aspetos impossibilitam ações mais agressivas.

O antropocentrismo desde cedo impediu que as sociedades assumissem um posicionamento face aos danos ecológicos, visto que os seres humanos eram o “centro” das preocupações ambientais (Carla Gomes,2008), contudo, os inconvenientes que as práticas humanas têm vindo a evidenciar na vida na terra, têm desencadeado, com o passar do anos, a indispensabilidade de providências repreensivas. Todavia, Baptista (2017) afirma que não existe unanimidade na qualidade destes danos, isto porque tem um sentido muito abrangente, tanto que a mesma começa por interpretar “dano ecológico como impacto nos componentes vivos ou não vivos desse ambiente ou desses ecossistemas” (Baptista, 2017, p. 25). De seguida, apresenta o significado de dano segundo o Protocolo Complementar sobre Responsabilidade de Nagoya-Kuala Lumpur, dano enquanto conceito inverso a preservação e o aproveitamento sustentável da diversidade biológica, tendo em conta os perigos para a saúde pública. A heterogeneidade de termos aplicados à palavra “dano” impele a lapsos, porém para a perceção deste subcapítulo vamos concentra-nos no “dano ecológico”, que são “os recursos marinhos vivos que não gozam de aproveitamento económico no âmbito das atividades humanas e habitats e ecossistemas, em geral” (Proot & Bocken, 2005, p.27).

De acordo com os conhecedores da matéria, os níveis de captura atuais confirmam a sobre-exploração e são superiores aos vistos como sustentáveis. Os efeitos daí resultantes vão da alteração de ecossistemas a perdas económicas catastróficas.

Sabe-se que as mudanças populacionais das espécies desencadeiam a diminuição de produtividade e diversidade biológica. Os efeitos da pesca INN sobre a biodiversidade marinha pode incidir diretamente sobre as espécies de maior preocupação, como as de

crescimento lento, ou indiretamente, como as espécies que não sendo o alvo prioritário são capturadas junto das espécies procuradas e, por se encontrarem em níveis tróficos inferiores, têm a sua cadeia alimentar totalmente condicionada (High Seas Task Force, 2006). Esquecem-se é das pessoas, que se aglomeram nas zonas costeiras e dependem substancialmente dos serviços proporcionados pelos oceanos.

A pesca INN quando efetivada na ZEE, por intermédio de navios industriais estrangeiros, apresenta maior apreensão e uma relevância mais expressiva que quando exercida no alto mar, tal dificuldade, segundo Cláudia Baptista (2017) advém da “ignorância da obrigação de conservação e gestão das pescas” (p.27) e da complexidade em responsabilizar os infratores em caso de dano ao ambiente.

### **3.3.2. O impacto económico**

De acordo com o Business Dictionary, o impacto económico é definido como "um efeito macroeconómico sobre o comércio, o emprego, os rendimentos produzidos por uma decisão, um acontecimento ou uma política". Os impactos económicos da pesca INN são aqueles que terão impactos em termos de perda do rendimento económico para a economia nacional.

Apesar de não existirem dados detalhados sobre o impacto da pesca ilegal no GdG, sabe-se que este fenómeno afeta milhões de pessoas que usufruem dessa atividade. No âmbito económico, a diminuição de pescado resulta em perdas que traduz-se no aumento dos custos desse recurso, acréscimo de desemprego, menor facturamento e menor receita de exportação (High Seas Task Force, 2006). Países costeiros, que têm as suas receitas facultadas pela pesca, nomeadamente com receitas de exportação, taxas de licença, transbordo, direitos portuários e uma extensa ZEE, têm uma economia muito afetada pela Pesca INN, uma vez que as taxas governamentais e receitas de exportação estão vinculadas a estes recursos marinhos. Além de desencadear a redução de stocks e destruição de equipamentos, o que poderá vir a significar, futuramente, contrangimentos para as atividades dos pescadores locais, em termos de perda de renda económica (Agnew & Barnes, 2004). Pois, segundo estimativas da FAO & APCN (2013), em África, 12,3 milhões de pessoas trabalham no sector das pescas e aquacultura, das quais 6,1 milhões são

pescadores; 5,3 milhões trabalham na indústria de processamento e 0,9 milhões na piscicultura.

Estima-se que a captura total resultante da pesca INN atinja, 4,7 milhões de toneladas de pescado e que, de acordo com o Painel de Progresso da África, em 2014 a perda anual, para a pesca INN, na África Ocidental foi superior a 1,3 mil milhões de dólares. Atualmente, presume-se que a África sofra perdas entre 7,6 e 13,9 bilhões de dólares (Sumaila, U., Zeller, D., Hood, L., Palomares M., Li, Y. & Pauly D., 2020).

	<b>Tonelagem não reportada</b>	<b>Quebra % estimada</b>	<b>% de casos reportados</b>	<b>Casos reportados</b>
África Central	342090.885	7%	44,4	0,798
África Oriental	173354.1706	4%	31,6	0,462
Norte d'África	1425485.635	30%	47,4	0,901
Sul d'África	76941.88931	2%	7,1	0,076
África Ocidental	2664174.316	57%	52,6	1,108
Total	4682046.896	100%	44,7	0,807

Tabela 1-Quadro resumo das capturas da pesca INN estimadas<sup>31</sup>

Em resumo, a pesca INN favorece para que África seja um continente onde as taxas de consumo de peixe se encontrem em decadência, isto porque as capacidades de monitorização e de penalização de muitos dos países do continente continuam a ser insuficientes.

<sup>31</sup>Retirado

em: [https://www.researchgate.net/publication/313529780\\_Economic\\_Social\\_and\\_Environmental\\_Impacts\\_of\\_IUU\\_Fishing\\_in\\_Africa\\_Action\\_Plan\\_Advocacy\\_Paper](https://www.researchgate.net/publication/313529780_Economic_Social_and_Environmental_Impacts_of_IUU_Fishing_in_Africa_Action_Plan_Advocacy_Paper)

### 3.3.3. O impacto social

Segundo o Centro para o Impacto Social (CSI) o impacto social é " o efeito líquido de uma atividade sobre uma comunidade e o bem-estar dos indivíduos e das famílias".

Nos países em desenvolvimento as comunidades costeiras martirizam-se com os prejuízos causados pela Pesca INN, uma vez que, dependem desse meio de subsistência visto que, a pesca além de ser o principal meio de provisão de alimento dessas populações, potencia oportunidades de emprego e constitui um crucial mecanismo de subsistência para os locais. Com elevadas taxas de desemprego e analfabetismo, a pesca é a principal fonte de rendimento para as comunidades piscatórias ao largo do GdG. Enquanto os homens se encontram empenhados nas demais atividades piscatórias, as mulheres estão comprometidas no processamento do pescado (Fillie, 2019).

Muitos dos impactos económicos estão associados aos impactos sociais, como pode-se verificar na tabela abaixo:

<b>Parâmetro</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Impactos</b>
Emprego	Taxas de emprego no setor marítimo das comunidades pesqueiras	Diminuição de oportunidades de emprego nas comunidades populacionais praticantes da pesca artesanal.
Renda familiar	Renda bruta e líquida da pesca	Acentuado índice de pobreza comunitário e possível redução da renda familiar.
Questões de género	Emprego de mulheres na pesca e comercialização de pesca	Restrição das funções das mulheres, exclusivamente ao processamento e comercialização do pescado.
Nutrição e segurança alimentar	Disponibilidade de peixe no mercado, a preços acessíveis	Atenuação das espécies de peixes, base da alimentação e principal fonte de proteína em alguns países.

Tabela 2-Repercussões sociais negativas associadas a pesca INN<sup>32</sup>

<sup>32</sup> Retirado em <http://www.oecd.org/greengrowth/fisheries/29468002.PDF>, consultado em 25 de abril de 2020 e adaptado pela autora.

São muitos os fatores sociais que fomentam a pesca INN, tornando-a numa opção atrativa, para muitos, o fraco controlo das autoridades, a facilidade de evasão ao pagamento dos direitos de acesso e da segurança social, pelos que possuem as frotas industriais e semi-industriais, além de interesses implícitos das autoridades em que este malefício continue a ser uma realidade (Agnew & Barnes, 2004).

Numa luta pela sobrevivência, muitos operadores de pesca INN submetem-se a trabalhos forçados e de mão de obra barata, expondo-se a condições de precariedade e riscos laborais. Não existindo por vezes, qualquer inspeção do Estado de bandeira vivenciam o desprezo, das empresas infratoras, para com as normas de segurança marítima e os direitos humanos (High Seas Task Force, 2006). Além de terem suas comunidades dizimadas pela perda de rendimentos dos pescadores locais.

### **3.4. Os mecanismos de prevenção e combate**

A resposta para a Pesca INN em África deve basear-se na mudança de diferentes âmbitos e na combinação de estratégias dos diferentes setores. Só isso resultará em soluções duradouras e eficazes. Para tal, é fundamental um empenho de todas as partes implicadas, uma vez que são muitos os aspetos a ter em conta para que se alcance a tão desejada conjuntura de pesca sustentável.

São descritas no parágrafo 51 do IPOA-IUU (2001) medidas para assessorarem os Estados costeiros a lidar com as ameaças, nomeadamente na gestão e controlo das ZEE. Este instrumento legal confere direitos aos Estados costeiros, pela CNUDM, e compete implementar medidas para prevenir, dissuadir e eliminar a Pesca da INN nas suas ZEE.

Entre as medidas que o Estado costeiro deve promover estão:

- Garantir a monitorização, controle e vigilância efetivos das atividades pesqueiras na zona económica exclusiva;
- Estabelecer a cooperação e intercâmbio de informações com outros Estados, quando apropriado, incluindo Estados costeiros vizinhos e com organizações regionais de gestão da pesca;

- Assegurar que nenhum navio realize atividades de pesca dentro de suas águas sem autorização válida emitida por aquele Estado costeiro;
- Assegurar que a autorização para pesca seja emitida somente se o navio em causa for inserido num registo de embarcações;
- Garantir que cada embarcação que pesca em suas águas mantém um diário de bordo registando as suas atividades de pesca quando apropriado;
- Assegurar que o transbordo e o processamento de peixes e pescados em águas costeiras do Estado sejam autorizados por esse Estado costeiro, ou conduzidos em conformidade com as normas de manejo adequadas;
- Regulamentar o acesso à pesca de forma a ajudar a prevenir, deter e eliminar a pesca INN nos respetivos espaços marítimos.
- Evitar o licenciamento de um navio para pescar em suas águas se esse navio em particular tiver histórico de pesca da INN, levando em conta as disposições do nº 36 (IPOA-IUU,2001).

Segundo a entrevista feita, em anexo, ao Comandante de Fragata (CFR) João Pachire, antigo comandante da Guarda Costeira Santomense, a solução principiaria pelo reforço do controlo e fiscalização dos países pesqueiros, uma vez que tais ações ajudariam a detetar os transgressores, a repor a ordem e o rigor. Esta seria, de facto, uma decisão indispensável para enfrentar e reduzir a pesca INN nas águas africanas. Em complementaridade, esses países deveriam, segundo Standing (2017), possuir um sistema de monitorização por satélite ou utilizarem dispositivos teleguiados (“drones”) que promoveriam a “eficiência ao verificar algumas formas de crime e diminuir os custos de vigilância” (p.9).

Embora seja imprescindível fortalecer o sistema judicial para o corrente cenário da Pesca INN em África, a instauração de processos judiciais nesse âmbito tem-se mostrado insuficiente, de maneira que, a prisão e punição dos infratores não são unicamente mecanismos de resposta para esse problema, visto que o fundamento da Pesca INN ultrapassa a aplicabilidade da lei.

Muitos defendem a intensificação da responsabilidade nos acordos de aquisição do pescado como modo de “criar um ambiente que seja favorável a uma pesca mais sustentável e legal” (Standing, 2017, p.11), mais transparente e no incentivo a um ambiente e uma conduta responsável dos governos e das empresas.

“A transparência é, portanto, um pré-requisito para debates públicos informados sobre políticas de pesca e para alcançar uma participação significativa na tomada de decisões” (Fisheries Transparency Initiative, 2020), e para tal, é importante que estas informações estejam disponíveis a todos os cidadãos, sendo fundamental para a credibilidade e confiança neste setor. Apesar de um maior interesse e envolvimento público nas pescas, as informações básicas ainda permanecem fora da esfera pública, informações estas que compreendem os armazenamentos pesqueiros, as conjunturas associadas às autorizações de pesca, os acordos de acesso ao pescado, entre outras. Sem estas informações, o escrutínio público a que algumas empresas têm sido sujeitas tem-se processado vãmente, visto que a perspectiva de supervisão e engajamento eficiente tem sido ilusória. Apesar disso, foi desenvolvida a Iniciativa de Transparência nas Pescas (FiTi), num esforço coletivo para uma gestão mais sustentável da pesca. Esta é uma iniciativa voluntária que integra diferentes partes do governo, empresas e sociedade civil interessadas em auxiliar a averiguar e viabilizar informações pertinentes sobre a pesca <sup>33</sup>.

Todas as iniciativas, como as abordadas, afiguram-se como positivas para a o combate à pesca INN, que tanto impacto tem nos rendimentos que os Estados costeiros, detentores de stocks consideráveis de pescado, podem alcançar, assim como na alimentação da população local. Contudo, é necessário que se tornem mais eficientes, de forma a melhorar as deliberações na gestão das pescas em África, na senda da conquista da idealizada pesca sustentável.

Para tal, consideramos que se deve, antes de mais, aliar as imposições com os acordos multilaterais estabelecidos e garantir que os interesses dos pescadores de pequena escala e dos cidadãos estejam devidamente representados.

---

<sup>33</sup> Disponível em: <http://fisheriestransparency.org/>, consultado em 25 de Abril de 2020.



## **4. Iniciativas Inter-regionais**

A ascensão das ameaças transnacionais<sup>34</sup> nas águas do GdG tem comprovado o exíguo nível de monitorização do espaço marítimo na região o que promove um ambiente extremamente propício à criminalidade. A necessidade de contrariar essa escalada revela a indispensabilidade de cooperações coesas no domínio da segurança marítima.

Por essa razão, algumas organizações regionais, nos últimos anos, começaram a posicionar-se no sentido de edificar de estruturas que salvaguardem a Segurança Marítima no GdG, na criação de organismos de vasto desempenho direcionados para o alcance da homogeneidade e irmandade africana, que começaram a atuar como “defensoras da soberania, da integração, da cooperação política e da identificação cultura” (Sousa, 2014, p.3).

O extenso espaço geopolítico do GdG implica um grande esforço de coordenação regional das organizações locais e dos mecanismos a que estas articulam para salvaguardar um bem comum e rumarem seguras a um bom porto.

### **4.1. Atuação das organizações africanas**

“Mais de 90 por cento das importações, entre as nações, são feitas por via marítima, o que justifica a importância deste domínio para a economia e desenvolvimento de África” (Cruz, 2020)<sup>35</sup>, assim sustentou o diplomata angolano Francisco da Cruz acerca do papel fulcral do comércio marítimo para a economia do continente.

Para que se alcance o propósito da segurança marítima no GdG é indispensável o envolvimento de um conjunto de organizações regionais, podendo cada uma desempenhar funções específicas, contudo que trabalhem para uma mesma causa.

---

<sup>34</sup> Pela designação de Francisco Garcia (2006) são as “ameaças não-militares que cruzam as fronteiras e que simultaneamente ameaçam a integridade social e política dos Estados ou mesmo a saúde dos seus habitantes, bem como a sua qualidade de vida”.

<sup>35</sup> Disponível em: <http://jornaldeangola.sapo.ao/politica/uniao-africana-bastante-preocupada-com-seguranca-e-proteccao-maritima>.

Neste momento, a área do GdG já conta com algumas organizações locais que se esforçam para restabelecer a segurança no território e reduzir as implicações produzidas pelas atividades ilícitas no continente africano. Tal como afirmou Barry Buzan (2003), o sistema de segurança entre os Estados está mutuamente interligado, tal é que os problemas existentes num Estado tendem a projetar efeitos nos demais países da mesma região. Em decorrência dessa situação, também verificada no GdG, foram criadas estruturas para decifrar os inúmeros episódios de ilegalidades que têm atormentado a região.

As organizações responsáveis por intervir na problemática da Segurança Marítima no continente são: a **Organização Marítima para a África Ocidental e Central (MOWCA)**<sup>36</sup> a **Comissão do Golfo da Guiné**<sup>37</sup> (CGG), a **Comunidade Económica dos Estados da África Central (ECCAS)**<sup>38</sup>, a **Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (ECOWAS)**<sup>39</sup>.

A arquitetura atual destas organizações, no âmbito do combate às diversas formas de crimes praticados em ambiente marítimo, na região do GdG encontra-se organizada da seguinte forma:

A MOWCA foi criada em 1975, porém só começou a desempenhar as suas atividades em 1999. Na altura tinha como principal objetivo arquitetar uma rede composta por todas as guardas costeiras dos países da região, para harmonizar políticas e atividades, porém estes objetivos eram inexecutáveis e com o passar dos anos os mesmos foram-se tornando mais realistas e, atualmente, preocupa-se em prestar assistência científica e de inteligência aos Estados-membros africanos, bem como a outras partes interessadas da área do transporte marítimo, em questões relacionadas com o movimento seguro do transporte marítimo e a prevenção da perda de vidas humanas no mar (Rodrigues, 2011).

---

<sup>37</sup> Disponível em: <https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/>.

<sup>38</sup> Disponível em: <https://www.uneca.org/oria/pages/eccas-economic-community-central-african-states>.

<sup>39</sup> Disponível em: <https://www.ecowas.int/sobre-cedeao/informacao-basica/?lang=pt-pt>.

A CGG foi instituída a partir do tratado assinado em Libreville, República Gabonesa, no dia 3 de julho de 2001, consistindo em transformar-se:

“numa ferramenta institucional permanente de cooperação dos Estados ribeirinhos do Golfo da Guiné com vista à defesa de seus interesses comuns e à promoção da paz e do desenvolvimento socioeconómico baseada no diálogo e harmonização, assente nos laços de amizade, solidariedade e fraternidade que os unem com vista a converter a sub-região numa Zona de Paz e Segurança” (CGG, 2020).

Sediada em Luanda, a organização tem como Estados-Membros: Angola, Camarões, República Democrática do Congo, Congo Brazzaville, Guiné Equatorial, Gabão, Nigéria, São Tomé e Príncipe, Costa do Marfim, Gana e Libéria.

A CGG tem como principal objetivo promover a paz e segurança da região. Baseia-se em desenvolver relações harmoniosas entre seus países membros tendo em vista, resguardar os seus interesses e potencializar ações comuns, e tem como principal função controlar as ameaças comuns da região, em especial à Segurança Marítima da região. Esta serve de vínculo entre as instituições existentes na região, a CEEAC e a ECCAS, tendo o intuito de desenvolver políticas de âmbito regional. Em estreita parceria com a União Africana e as Nações Unidas, a Comissão procura trabalhar com os Estados membros, de maneira a assegurar o nível de cooperação internacional, para a manutenção e consolidação da estabilidade, paz, segurança e boa governação dentro da região (Santos, 2013).

A ECCAS, também designada por CEEAC<sup>40</sup> foi criada em outubro de 1983, após vários anos inativa, foi em 1999 reconhecida pela Comunidade Económica Africana como um dos oito pilares da União Africana, tem como principal propósito a cooperação e inserção económica dos seus membros, a fim de promover a melhoria da qualidade de vida dos mesmos<sup>41</sup>.e integra onze Estados-membros, nomeadamente Angola, República Democrática do Congo, Burundi, Camarões, República Centro Africana, Congo, RDC, Gabão, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e Chade. A ECCAS destina-se a:

---

<sup>40</sup> Disponível em <https://www.uneca.org/oria/pages/eccas-economic-community-central-african-states>, acessado a 18 de abril de 2020.

<sup>41</sup> Os onze países membros são Burundi, Camarões, República Centro-Africana, Chade, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, São Tomé e Príncipe, República Democrática do Congo e Angola.

“promover e fortalecer uma cooperação harmoniosa, a fim de alcançar um desenvolvimento económico equilibrado e autossustentável, particularmente nos campos da indústria, transportes e comunicações, energia, agricultura, recursos naturais, comércio, alfândega, questões monetárias e financeiras, recursos humanos, turismo, educação, cultura, ciência e tecnologia e o movimento de pessoas com vista à autoconfiança coletiva, elevando os padrões de vida, mantendo a estabilidade económica e promovendo relações pacíficas entre os Estados membros e contribuindo para o desenvolvimento do continente africano” (CEEAC, 2020)<sup>42</sup>.

Desenvolveu instrumentos e políticas relativas à paz e segurança continental, particularmente: a Estratégia Integrada para a Segurança Marítima (EISM), em 2008, que inclui a aplicação de práticas marítimas a serem implementadas a nível regional; o Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central (CRESMAC), em 2009, criado com o intuito de promover a partilha de informação através dos Centros de Coordenação Multinacional (CCM) existentes nas suas zonas marítimas (A, B, D). A nível regional, a CEEAC é considerada por muitos como a mais desenvolvida ação de cooperação regional e tem agido de forma mais rápida e eficiente que os Estados da região da África Ocidental (Luz, 2016, citado por Ukeje & Mvomo Ela 2013, p. 24)

A ECOWAS<sup>43</sup>, também conhecida como CEDEAO, foi criada em maio de 1975, e é uma união política e económica regional de quinze países<sup>44</sup>, localizados na África Ocidental. Foi criada com o objetivo de incrementar o modelo de autonomia dos Estados-membros baseado na cooperação económica onde a população possa aceder aos recursos da região e explorá-los numa espera sustentável. Interessa-se por implementar importantes programas estratégicos destinados a aprofundar os princípios da coesão e da boa governação Além de ter como missão a integração e promoção económica, social e política (ECOWAS).

---

<sup>42</sup>Disponível em: <https://www.uneca.org/oria/pages/eccas-economic-community-central-african-states>

<sup>43</sup>Disponível em: <https://www.ecowas.int/> .

<sup>44</sup> Países pertencentes : são o Benim, o Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, a Gâmbia, o Gana, a Guiné, a Guiné-Bissau, a Libéria, o Mali, o Níger, a Nigéria, a Serra Leoa, o Senegal e o Togo.

As supramencionadas organizações transmitem continuamente informação ao Centro Inter-regional de Coordenação (CIC), sendo posteriormente as estratégias deliberadas difundidas pelas instituições regionais subseqüentes, o Centro Regional de Segurança Marítima de África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima de África Ocidental (CRESMAO). A seqüência estrutural entre essas entidades regionais e os centros marítimos operacionais, apresentados no anexo B.

Apartado da estrutura acima mencionada existe também o Centro de Partilha de Informações do Comércio Marítimo do Golfo da Guiné (MTISC-GoG). A indústria naval concebeu esta entidade para a comunicação de incidentes, partilha de informações e difusão de diretrizes sobre a Segurança Marítima. Porém, deixou de funcionar em junho de 2016, tendo sido substituído pelo centro de cooperação entre a Marinha Real Britânica (UKMTO) e a Marinha Francesa (MICA-Center) em apoio ao Processo Yaoundé, o Domínio Marítimo para Comércio do Golfo da Guiné (MDAT-GoG). Este centro visa contribuir para o conhecimento situacional marítimo nas áreas marítimas da África Central e Ocidental, com a capacidade de proporcionar um serviço de monitorização de 24 horas, realizado por especialistas militares e, além de receber relatórios, compartilhar importantes atualizações e fornece orientações sobre os padrões operacionais das embarcações. Também pode fornecer informações aos centros operacionais marítimos da região (MDAT-GoG)<sup>45</sup>.

Apesar da vontade dos Estados em interceder com as suas forças em algumas situações de conflito, a falta de recursos financeiros e materiais impossibilita tal atuação. Na opinião de Rita Gaspar (2013) uma das principais adversidades com que as organizações africanas se deparam é a dificuldade económica. Uma vez que alguns dos países membros não dispõem de capacidade financeira para pagar as cotas, meio de obtenção de recursos das organizações, estas vêm-se impossibilitadas de atuar e tornam-se dependentes de ajudas externas. Já o Vice-Almirante Reis Rodrigues (2011) acredita ser a disposição destas organizações o grande obstáculo, admitindo que, além da falta de meios, a sobreposição de propósitos e o jogo de interesses é o que realmente dificulta o

---

<sup>45</sup> Disponível em <https://gog-mdat.org/home>, acessado a 25 de maio de 2020.

exercício de autoridade. Ressalte-se a importância destas reflexões para a inovação destas organizações no processo de tomada de decisão nas questões de segurança marítima.

#### **4.2. O posicionamento dos governos locais**

“A segurança, para além de constituir um objetivo primordial do Estado é, sem dúvida, um pré-requisito para o progresso e o bem-estar” (Cajarabille, 2017), como resultado, o progresso específico de uma sociedade está diretamente condicionado por esta. É necessário que os Estados africanos desenvolvam capacidades ao nível das estratégias marítimas tendo em vista objetivos comuns, incluindo a proteção do espaço marítimo, a prevenção de riscos, a identificação de ameaças, entre outros. Para tal, é necessário estabelecer um diálogo permanente, sincero e livre, seja entre os Estados da região, seja no plano multilateral, para o estabelecimento da paz e segurança mundial (Jornal de Angola, 2017).

Os planos estratégicos dos países do GdG dependem em 60 por cento do património gerado pelos hidrocarbonetos, contudo, os órgãos competentes da região parecem não ter ainda capacidade para discernir os prejuízos que a insuficiência de fiscalizações marítimas tem desencadeado. Para combater a, designada por Joaquim Marques, cegueira marítima, é necessário que haja uma determinação política em defender as águas da região.

Para alcançar a operacionalização de um espaço de segurança os governos devem partilhar o propósito de um “domínio marítimo seguro”. (Osinowo, 2015). Uma vez que alguns dos Estados costeiros nem sempre conseguem exercer o seu poder de soberania e preservar o seu espaço marítimo, muitos apostam numa abordagem regional no sentido de melhorar o nível de prontidão de resposta a esses desafios. Para lidar com os problemas da Segurança Marítima e reafirmar esse nível de prontidão e da competência dos governos e organizações da região, houve uma primeira fase de realização de conferências e elaboração de diplomas, e 2013 foi o ano escolhido para a realização dos seguintes eventos:

- Conferência Interministerial sobre a Segurança e a Proteção Marítima, em 19 de março;

- Simpósio Internacional sobre os Desafios de Segurança Marítima no Golfo da Guiné, em 21 de junho;
- Encontro dos Ministros dos Negócios Estrangeiros dos países do GdG, em 22 de junho;
- Cimeira dos Chefes de Estados dos países da região nos dias 24 e 25 de junho.

A devastação do património marítimo continuará em celeridade máxima se as entidades políticas e organizacionais africanas se mantiverem no obscurantismo da sua riqueza marítima e preservarem a corrupção no seio dessas parcerias firmadas.

### **4.3. Princípios que norteiam os mares do Golfo da Guiné**

#### **4.3.1. Código de Conduta de Yaoundé (CCY)**

Atormentados com o crítico índice de criminalidade organizada e da ameaça que esta representa para a navegação global, enquanto delito ao direito do mar, em junho de 2013, foi implementado o Código de Conduta de Yaoundé (CCY), como instrumento legítimo para a consolidação da atuação securitária dos países que compõem o GdG, tendo sido influenciado pelo Código de Conduta do Djibouti<sup>46</sup>.

O CCY tem como propósito fundamental o combate às práticas ilegais praticadas no mar. O código encoraja a consolidação de acordos bilaterais e multilaterais, através da promoção de seminários e programas que coadjuvam para o êxito das tarefas de segurança no mar, ao mesmo tempo que providencia a compreensão das normas e estratégias operacionais.

---

<sup>46</sup> Adotado em 29 de Janeiro de 2009 em Djibouti, aborda ações de combate á pirataria, nomeadamente a perseguição e detenção de suspeitos, captura de navios utilizados nas ações de pirataria e socorro de navios e tripulações alvos de ataques de piratas, tem como países signatários o ,Camarões, Djibouti, Egipto, Eritreia, Etiópia, Jordânia, Quénia, Madagáscar, Maldivas, Maurícias, Omã, Arábia Saudita, Seychelles, Somália, África do Sul, Sudão, Emiratos Árabes Unidos, Tanzânia e Iémen e Moçambique.

Os Estados-Membros da CGG e as entidades regionais determinaram normas contra o assalto à mão armada contra navios e a pirataria, efetuados na região, um esforço conjunto com as organizações internacionais para fortalecer a segurança do transporte marítimo e alcançarem uma concórdia regional e global.

Para fortalecer o empenho coletivo de partilha de informações foi também criado o Centro de Coordenação Inter-Regional (CCIM), em Yaoundé, contudo, é de realçar a demora da sua funcionalidade.

#### **4.3.2. Estratégia Marítima Integrada de África 2050<sup>47</sup>**

Perante as “grandes oportunidades de crescimento e uma rede de rotas marítimas de enorme importância para a sua segurança e prosperidade” (UA, 2012, p.9), a União Africana adotou em 2012 uma metodologia holística para responder aos desafios marítimos e promover a segurança, designada de Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (EMIA 2050). Esta serviu para munir o continente com um quadro de doutrinas estratégicas para fazer frente às ameaças e vulnerabilidades marítimas, dado a intensificação do cenário de insegurança que atualmente reina na região (EMIA 2050,2012). A EMIA 2050 é uma abordagem abrangente, a longo prazo, e que implica “múltiplas ações que permitem alcançar os objetivos da UA para uma África próspera, através da promoção e do aumento da criação de riqueza a partir dos seus mares e oceanos (UA, 2012, p.13). É um documento fundamental para as estratégias nacionais e regionais, no que se refere à Segurança Marítima africana (Bernardino, 2015). É uma ferramenta que, além de identificar os desafios de Segurança Marítima, reconhece a diversidade de oportunidades económicas para o continente e coopera para que a questão da Segurança Marítima seja uma prioridade na agenda dos chefes de Estados (EMIA 2050,2012). Tem como iniciativas marítimas em curso, as definidas no Anexo C.

---

<sup>47</sup> Disponível em : [https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050\\_aim\\_strategy\\_pt\\_0.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf)

i) Instituições e associações regionais especializadas, o Memorando de Entendimento (MdE) do Oceano Índico, MdE do Mediterrâneo, e o MdE da África Ocidental e Central sobre a Inspeção do Estado do Porto (MdE de Abuja);

ii) A Convenção das Nações Unidas sobre o contrato de mercadorias internacionais transportadas totalmente ou parcialmente através do mar (Regras de Roterdão de 2009), a Convenção das Nações Unidas sobre o comércio de trânsito dos Estados sem litoral (1965) e a Convenção sobre a facilitação do Transporte Marítimo internacional (Convenção FAL-1965);

iii) O MdE da MOWCA (2008) sobre a criação de uma rede integrada de Guardas Costeiras;

iv) O Sea Power for Africa Symposium, uma reunião periódica dos Almirantes da Marinha e das Guardas Costeiras africanas;

v) Declaração de Abuja sobre as pescas e aquicultura sustentável em África (2005);

vi) Plano de Ação de Ouagadougou da UA (2007) para Luta contra o Tráfico de Seres Humanos, especialmente mulheres e crianças;

vii) O Centro Multinacional de Coordenação (CMC) da Zona D do Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC);

viii) A African Maritime Transport Charter de 2010, bem como a Resolução de Durban (2009) sobre segurança marítima e proteção do ambiente marinho na África;

ix) O Código da Comunidade da Marinha Mercantil da ECCAS;

x) As operações internacionais contra a pirataria e programas de capacitação marítima sob o African Partnership Station (APS).

É notória a quantidade de matérias primas e recursos que os países do GdG têm no mar, o que lhes pode oferecer interessantes ganhos económicos, contudo, o aumento de crimes marítimos tem atingido preocupantes proporções transnacionais, o que parece exigir soluções multilaterais para a sua diminuição. As iniciativas a decorrer firmam, a curto prazo, respostas de repercussão rápida na salvaguarda da segurança e para tal é fundamental que armadores, governos e organismos regionais estejam totalmente empenhados. Pois, estas parcerias, além de proporcionarem a integração regional,

perspetivam formas de solucionar os conflitos regionais e desenvolvem, assim, uma estratégia para a segurança regional.

Os frequentes incidentes de insegurança marítima têm produzido uma nova política das organizações regionais, contudo, Joaquim Marques (2018) argumenta que o modo de abordagem destas estruturas tem sido demasiado vagaroso e pouco eficaz, sendo isso devido à insuficiência de verbas, à inexistência de uma equipa técnica qualificada e à “cegueira marítima” dos sucessivos governos regionais. Segundo este, apesar dos esforços para o progresso dos setores responsáveis pela Segurança Marítima, alguns desses governos, não dão qualquer atenção ao mar e outros não têm a consciência do potencial do mesmo, o potencial marítimo e a importância de combater o crime marítimo.

Face ao que antecede, consideramos que o desafio de articular estratégias de cooperação torna-se ainda maior (Marques, 2018). E para solidificar a segurança marítima em África é preciso agir em consonância e levar a cabo esforços para consolidar a capacidade dos organismos suprarreferidos ( Sousa, 2018).



## **5. Iniciativas extrarregionais**

Com a valorização do petróleo de qualidade na região foram desabrochando os primeiros investimentos no Golfo da Guiné, fazendo posteriormente com que a região consolidasse o seu posicionamento estratégico e, conseqüentemente, a sua participação no mercado internacional (Baptista, 2015).

Os problemas securitários que perturbam o GdG também afetam Portugal, EUA, Brasil e outros países, por consequência dos interesses que potências externas ali colocam, materializado pela conexão marítima que é global.

Mas os Estados não são os únicos agentes que têm a segurança como objetivo dominante. Organizações internacionais, como as Nações Unidas são igualmente intervenientes importantes, úteis para otimizar recursos e identificar as ameaças comuns (Sampaio, 2016).

A coesão que se verifica entre os países da região e os parceiros internacionais é fundamental na construção de mecanismos operacionais e estratégias de defesa na contenda contra os infratores (Sousa, 2018).

### **5.1. Iniciativas de cooperação bilateral**

#### **5.1.1. Parcerias com Portugal**

A geopolítica mundial está em constante mutação. Atualmente, existem territórios com uma maior incidência de insegurança marítima, nos quais Portugal tem estado a intervir assiduamente.

É certo que Portugal não depende extraordinariamente da rota marítima do GdG. Contudo, estrategicamente, é de vital importância, uma vez que os principais parceiros não Europeus se situam naquela região do Atlântico e onde se encontram numerosas comunidades de emigrantes portugueses. Além disso, existem laços históricos desde sempre firmados através de intercâmbios culturais e compromissos diplomáticos.

A participação portuguesa assume-se, também, através de “forças expedicionárias multinacionais” (Silva, 2011, p.2) encarregues da segurança de zonas atingidas por estes flagelos. A Marinha Portuguesa, desde há alguns anos, participa regularmente em exercícios nesta zona.

Como salientou o Comodoro Noronha de Bragança, em entrevista cordialmente cedida e que encontra-se no apêndice D, Portugal tem procurado pautar-se por um princípio de partilha de informação e de confiança mútua, num permanente esforço de desenvolver ações de instrução e treino nestes países.

De entre as outras inúmeras colaborações, é de destacar o esforço de Portugal no fortalecimento das Marinhas e Guarda Costeiras, mediante a formação e capacitação especializada de oficiais nas escolas superiores militares portuguesas, que será minuciosamente abordada a seguir.

Teresa Cravo (2012) proferiu que a preservação dos vínculos históricos de Portugal com os países africanos é um dos principais objetivos da política externa portuguesa. Por outro lado, Pedro Gonçalves expressou em palestra, nas Jornadas do Mar de 2018, que a participação portuguesa no GdG deveria ser mais dominante e que Portugal deveria inclusive modificar a sua forma de atuação. Alexandre Reis (2010) defende que mobilizar a presença das suas fragatas e aeronaves de patrulha e vigilância marítima em exercícios e missões relevantes, como é o caso da Missão Francesa Corymbe<sup>48</sup>, serviria, para Portugal, não só para aumentar o seu enfoque expedicionário no Atlântico Sul como também para adquirir experiência neste tipo de missão. Este acredita que, apesar das dificuldades financeiras inerentes ao país, tal atuação estratégica portuguesa seria uma oportunidade para adquirir uma maior vantagem competitiva internacional.

#### **5.1.1.1. Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)**

São diversas as particularidades estratégicas que permitem que os países se associem. Para além do mar, a língua é, neste sentido, preponderante. As relações internacionais portuguesas com os países lusófonos está prevista na Constituição da República Portuguesa, no seu Art. 7º: “Portugal mantém laços privilegiados de amizade e cooperação com os países de língua portuguesa” (República Portuguesa, 1976).

---

<sup>48</sup> Missão francesa que mantém uma presença naval militar permanente nesta região.

A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)<sup>49</sup> foi criada em 1996, tendo uma área marítima como elo de ligação dos seus membros, o Oceano Atlântico, com exceção de Moçambique e Timor Leste, localizados no Oceano Índico. A todos, no entanto, une-os os traços culturais e linguísticos. No âmbito desta organização, a problemática da insegurança marítima na região do Golfo da Guiné, região de maior concentração dos países membros da CPLP, passou a ter grande destaque, desde há alguns anos (Sampaio, 2016).

Portugal tem vindo a assegurar seus interesses estratégicos através de algumas iniciativas, como já foi anteriormente citado. No âmbito da segurança e defesa, estão consagrados no seu Programa do Governo as ações de cooperação com os países lusófonos, dos quais seria de destacar as iniciativas abaixo mencionas:

A Cooperação Técnico Militar, particularmente, estende-se em especial aos Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) e Timor-Leste, tendo por objetivo contribuir para a afirmação da presença de Portugal no mundo, através da atuação das Forças Armadas Portuguesas como instrumento da Política Externa do Estado (Matias,2008), e deixando explícito que a vertente militar pode ter destacado relevo na diplomacia.

---

<sup>49</sup> Formada inicialmente por sete países: Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe. Atualmente, também fazem dela parte Timor Leste e Guiné Equatorial.



Figura 6- Aspirantes dos países Palop em formação na Escola Naval<sup>50</sup>

Outra atividade desenvolvida por Portugal, com foco naquela área, é a Iniciativa Mar Aberto teve o seu início em 2008 e representa também uma parte daquilo que é a cooperação militar entre Portugal e os países da CPLP. A iniciativa realiza-se anualmente sob a organização da Marinha Portuguesa nos países de língua portuguesa e tem desenvolvido atividades marítimas como parte do contributo de Portugal para o reforço internacional de capacitação dos países do Golfo da Guiné em matéria de Segurança Marítima e combate às atividades ilícitas no mar (República Portuguesa,2019). De acordo com o portal da Marinha a Iniciativa Mar Aberto, é uma “plataforma para o desenvolvimento de atividades tendentes à edificação de capacidades próprias no quadro da estrutura superior das Forças Armadas, dos sistemas de Segurança Marítima e de Autoridade Marítima dos países parceiros”.

A Conferência das Marinhas dos Países de Língua Portuguesa (CMPLP), foi assinada em setembro de 2006, por iniciativa da Marinha Portuguesa e criada com o

---

<sup>50</sup> Formação esta que tem a duração de 6 anos e proporciona o grau académico de mestre no final da mesma.

propósito de compartilhar experiências institucionais e aprofundar a cooperação de cada Marinha e Guarda Costeira

Esta iniciativa tem como objetivos:

a) Criar uma plataforma comum de debate e partilha de conhecimentos em matéria de âmbito naval, de nível estratégico e operacional;

b) Promover um ambiente de cooperação nos âmbitos naval e marítimo, designadamente, no campo de ação associado às entidades com responsabilidades no exercício da autoridade do Estado no mar-segurança marítima e defesa

c) Contribuir para o desenvolvimento das capacidades das Marinhas da CPLP;

d) Manter comunicação permanente entre os Estados-Maiores das Marinhas da CPLP (Regulamento da CMCPLP, 2006).

### **5.1.2. Parcerias com os Estados Unidos da América**

As questões africanas, durante bastante tempo, não eram prioridades estratégicas dos Estados Unidos da América (EUA), contudo, ganharam destaque, na Estratégia de Segurança Nacional de 2002, onde se lê que é:

“em África que a promessa e a oportunidade estão lado a lado com a doença, guerra e a pobreza desesperante. Isto constitui uma ameaça, tanto a um valor fundamental dos EUA – preservação da dignidade humana – como à nossa prioridade estratégica, o combate global ao terror” (EUA, 2002).

Foi a partir daí que a estratégia de segurança americana, para África, passou a centrar-se em acordos bilaterais, visando o desenvolvimento de competências securitárias africanas. A região do Golfo da Guiné tornou-se assim num território de crucial importância para os EUA. Em vista disso, admitiu, inclusive, na Estratégia de Segurança Nacional de 2006, que as “parcerias com os africanos são formas a fortalecer Estados

frágeis e falhados e colocar áreas não governadas sob o controle efetivo da democracia" (EUA, 2006).

A condição de potência marítima, anteriormente defendida por Mahan, desde sempre foi de máxima prioridade para a nação americana. Porém, a intensificação da pesca ilegal, pirataria, tráfico ilegal e a incapacidade dos governos africanos em lidar com tais ameaças tem condicionado a defesa do comércio mundial, motivo pelo qual foram desenvolvidos programas de financiamento e intervenções da Marinha Americana na costa marítima africana.

Como reiterou Eduardo Beny (2007), a estratégia da política estrangeira americana está direcionada em realizar crescentes intervenções de geoestratégia, geopolítica e geoeconomia com os países do Golfo da Guiné; como tal deve-se garantir que a política americana em África harmonize entre a defesa, diplomacia e desenvolvimento.

Foi desenvolvido, em 2009, um documento para o Congresso Americano, "*African Command: U.S. Strategic Interests and role of the U.S. Military in Africa*" que fundamentou a Segurança Marítima como um dos principais domínios da política e estratégica americana para África (Ploch, 2009).

As operações da Marinha Americana no Golfo da Guiné têm vindo, desde então, a progredir, sobretudo com o lançamento da iniciativa African Partnership Station (APS), através do destacamento de navios<sup>51</sup> para o GdG, a fim de servirem de base operacional e poderem prestar assistência técnica aos países locais. A assistência e formação das forças armadas desses países é um dos objetivos da estratégia militar americana, através de iniciativas de cooperação com a CEDEAO e com a União Africana. Têm igualmente vindo a auxiliar em programas de manutenção da paz em África, nomeadamente: African Crisis Response Initiative (ACRI), Enhanced International Peacekeeping Capabilities (EIPC), International Military Education and *Training* (IMET), *African Contingency Operations Training Assistance* (ACOTA) e *Global Peace Operations Initiative* (GPOI).

O lançamento do Comando dos Estados Unidos para África (AFRICOM) é outro dos programas dedicado a formação e assistência das forças armadas africanas, que

---

<sup>51</sup> USS fort McHenry, Dallas e HSV Swift

proporciona que os militares coordenem as suas operações juntamente com os organismos envolventes (Ploch, 2009). Além de assessoria militar, as forças armadas americanas promovem, através deste comando, exercícios conjuntos que permitem melhorar a partilha de informação (Escorrega, 2010), sendo de destacar o *Obangame Express* que se trata “de um exercício multinacional e combinado, focalizado no reforço da cooperação regional que tem contribuído para a criação de um ambiente seguro no espaço geoestratégico em que se insere STP” (Sousa, 2018)<sup>52</sup>.

Nas palavras de William Bellamy (2009), o ataque às torres gémeas em 2001 despertou os EUA para os ataques das organizações terroristas e grupos criminosos em África, visto que as lacunas sociais tornam o território numa “presa fácil de mensagens extremistas e de aliciamento para o terrorismo” (p.2). Mediante o exposto e com o decorrer dos anos, os EUA têm adequado os mecanismos de assistência de segurança também ao combate ao extremismo islâmico, com contribuições significativas na Segurança Marítima, nomeadamente o financiamento para a criação de centros de operações marítimas que possibilitam operações navais no mar e o fornecimento de embarcações semirrígidas para auxiliar às forças armadas no patrulhamento marítimo. Muitas destas iniciativas visam, principalmente, o desenvolvimento das capacidades africanas na resolução de conflitos e apoio nas operações das organizações regionais.

Em suma, o investimento central dos EUA no GdG, atualmente, consiste numa política de desenvolvimento e baseia-se fundamentalmente na segurança, através de programas que proporcionam equipamentos, treino e assessoria técnica necessária, uma vez que a principal finalidade é o desenvolvimento das capacidades de segurança dos parceiros africanos, para que estes possam prevenir conflitos futuros, bem como lidar com os atuais desafios de segurança e estabilidade (Bellamy, 2009).

---

<sup>52</sup> Em entrevista ao Diário de notícias: <https://www.dn.pt/lusa/exercicio-militar-obangame-express-2018-iniciou-se-hoje-em-sao-tome-9204596.html>

## **5.2. Iniciativas de cooperação multilateral**

### **5.2.1. O Interesse da União Europeia**

A UE tem como estratégia principal dar suporte às ações já definidas pela região, em estreita coordenação e envolvimento com as organizações regionais e outros parceiros internacionais e fornece mecanismos para uma abordagem holística das ações de segurança e defesa na região da África Ocidental (Conselho da União Europeia, 2019).

O Acordo de Cotonou, assinado em 23 de junho de 2000, sucedeu as Convenções de Lomé, que anteriormente regiam o quadro de cooperação entre a UE e os países constituintes da África Caribe e Pacífico (ACP)<sup>53</sup>. Este acordo veio estabelecer um novo quadro político e económico focado na redução e erradicação da pobreza, através da integração progressiva dos países ACP na economia mundial. O acordo de Cotonou assenta em três pilares fundamentais: cooperação para o desenvolvimento, cooperação económica e comercial e vertente política (Santos & Caetano, 2009), sendo a doutrina que regeu, por 20 anos, os preceitos de cooperação entre a UE e os países do GdG.

---

<sup>53</sup> São os 79 países de África, Caribe e Pacífico.

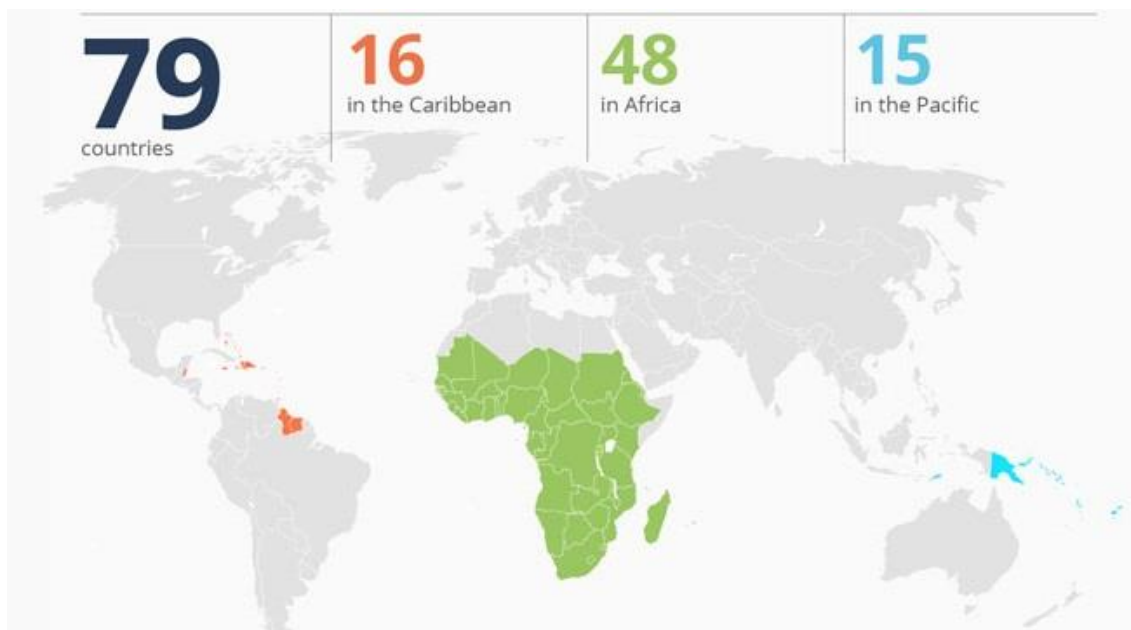


Figura 7-Países membros da ACP<sup>54</sup>

Apesar desse acordo de parceria, as práticas ilegais vistas no Capítulo II tornaram-se cada vez mais significativas na região do GdG, tanto para as comunidades locais, como também para a UE, o que motivou o interesse e a participação mais pró-ativa desta.

Parte do fornecimento dos recursos energéticos do velho continente provêm desta região africana. As rotas comerciais encontram-se atualmente vulneráveis a tais práticas criminosas. Assim sendo, a EU adotou em 2014 a Estratégia da UE para o Golfo da Guiné (EUE-GdG), a fim de poder ajudar os países da região a combater aqueles desafios e a fortalecerem as suas capacidades marítimas. Também, em 2015 o plano de ação para a concretização dessa estratégia, o Plano de Ação para o Golfo da Guiné 2015-2020 (PA-GdG), foi delineado com o intuito de solucionar os desafios no domínio da Segurança Marítima e da criminalidade organizada na região.

Para Dinis Cabrita, a EUE-GdG pretende hostilizar a insegurança marítima e o crime organizado na região através da coordenação de patrulhas no mar, da criação de

---

<sup>54</sup> Retirado em <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/cotonou-agreement/>, acedido em 18 de abril de 2020

parcerias entre os países da região e a comunidade internacional, fomentar a partilha de informação e diálogo entre as organizações regionais, ECOWAS, ECCAS, CGG e MOWCA, seguindo abordagens mais abrangentes e atendendo às lições outrora aprendidas

A abordagem da UE na EUE-GdG concentra-se em quatro principais objetivos:

- Construir uma compreensão comum da escala da ameaça no Golfo da Guiné e a necessidade de enfrentá-la entre os países da região e a comunidade internacional.
- Ajudar os governos regionais a colocar em prática as instituições e as capacidades para garantir a segurança e o Estado de Direito
- Apoiar o desenvolvimento de economias prósperas nos países costeiros, permitindo-lhes fornecer serviços básicos, oportunidades de emprego e redução da pobreza para seus cidadãos.
- Fortalecer as estruturas de cooperação entre os países da região para garantir uma ação efetiva através das fronteiras no mar e em terra (Conselho da UE, 2014).

O Plano de Ação para o Golfo da Guiné 2015-2020 tem como por objetivo principal “contribuir para o desenvolvimento sustentável das economias dos Estados costeiros da África Ocidental e Central, promovendo a importância de dispor de um setor marítimo bem governado, seguro e protegido” (pp.16). Para tal, prevê desenvolver determinadas ações, que podem ser consultadas na íntegra no anexo D. Resumidamente, este plano consiste em apoiar os Estados costeiros do GdG, em garantir a Segurança Marítima e a reforçar a importância da cooperação da UE com os parceiros africanos no combate ao crime marítimo e na erradicação do crime organizado, de forma a promover a segurança, o desenvolvimento sustentável e a estabilidade na região (Conselho UE, 2015).

Segue-se uma tabela onde estão sintetizados os objetivos do PA-GdG e os respetivos resultados esperados.

Objetivos	Resultados esperados
-----------	----------------------

<p>Melhor interpretação comum, entre os países da região e a comunidade internacional, sobre a dimensão da ameaça e a necessidade de a combater.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diálogos bilaterais com a CEDEAO, a CEEAC, a CGG, a União Africana e os governos nacionais.</li> <li>• Elaboração regular de relatórios e análises de riscos com os Estados-Membros da UE e os parceiros internacionais.</li> <li>• Partilha de informações sobre as atividades entre todas as partes interessadas.</li> </ul>
<p>Reforço das instituições com vários serviços a nível regional e nacional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Desenvolvimento de capacidades das instituições regionais e nacionais.</li> <li>• Melhor intercâmbio de informações e implantação de tecnologias de ponta no domínio da informação e da comunicação.</li> <li>• Aperfeiçoamento da cooperação policial e judicial (incluindo alfândegas, guarda costeira, polícia marítima e <i>gendarmerie</i>).</li> <li>• Melhor cooperação transnacional (por zonas).</li> </ul>
<p>Economias e comunidades costeiras mais prósperas e com maior capacidade de resistência.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Melhor gestão das principais indústrias (incluindo pesca e indústrias extrativas).</li> <li>• Apoio a projetos de infraestruturas, incluindo portos.</li> <li>• Apoio ao crescimento e ao emprego nas zonas costeiras.</li> <li>• Facilitação da investigação para compreender as causas subjacentes e apoio a iniciativas para jovens e educativas para reduzir a criminalidade.</li> </ul>
<p>Reforço das estruturas de cooperação com a região e entre os Estados-Membros da UE e os parceiros internacionais.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivo da cooperação regional efetiva, que não se limite a meras declarações de intenções.</li> <li>• Diálogos políticos e pressão coordenada para a aplicação do Código de Conduta e do Memorando de Entendimento.</li> <li>• Apoio à coordenação interna da CEDEAO, CEEAC e CGG com os</li> </ul>

	respetivos Estados Membros, entre si e com os parceiros externos.
--	---

Tabela 3-Resumo dos domínios de ação propostos<sup>55</sup>

Além disso, a UE tem contribuído com projetos destinados a fornecer assistência em situações de crise ou de conflitos e em promover a segurança nas rotas marítimas, nomeadamente o CRIMGO e o GOGIN. Estes projetos, igualmente engajados com iniciativas regionais e cofinanciado pela UE, almejou, pelos quatro anos em que esteve em execução, a criação de capacidade para partilha de informação marítima regional, o melhoramento do trabalho das Marinhas e Guardas Costeiras na aplicação da lei e o desenvolvimento da capacidade de coordenação operacional conjunta, através de exercícios e operações-piloto (Conselho UE, 2014, p.7). Outra das apostas da UE é a edificação de um quadro jurídico adequado, como sustentáculo legal a essas operações no mar, ao apoio dos centros de operações marítimas e às organizações, como CEDEAO, ECCAS e GGC, e aos Estados individuais (Sousa, 2018).

De acordo com a transcrição da Comissão Europeia (2013) “os quadros estratégicos executados pela UE têm permitido uma melhor coordenação e planeamento nos trabalhos desenvolvidos com os seus parceiros no Golfo da Guiné de uma forma mais coerente”, o que propicia a partilha de um conjunto de informações comuns e coerentes, sempre ao abrigo da lei, assegurando uma continuidade funcional das estratégias.

### **5.2.2. O Auxílio das Nações Unidas**

Desde o início do século XXI, as Nações Unidas (NU) têm vindo a demonstrar uma solicitude em resolver os problemas da (In)Segurança Marítima no Golfo da Guiné.

---

<sup>55</sup> COM PA-GdG 2015-2020 (2015, pp25)

Tal preocupação é motivada pelos prejuízos que estes crimes representam para a navegação internacional e para a segurança, defesa e desenvolvimento da própria região.

Com o passar dos anos, as NU, têm vindo a melhorar a intensidade e a eficácia das suas operações de manutenção da paz em África, muitas delas anteriormente infrutíferas, em virtude da desordem e violência do seu exército. Atualmente as operações das NU são consagradas por ajudarem a solucionar conflitos e por criar ambientes operacionais mais brandos para as forças internacionais de manutenção da paz.

Algumas medidas socioeconómicas têm sido criadas para combater a pobreza e organizar e reforçar as ações no mar em caso de necessidade, Apesar de algumas lacunas ainda existentes, as melhorias nas operações são constantemente encorajadas pelos membros do seu Conselho, no sentido de criar um ambiente de maior responsabilidade, confiança e motivação para desempenhar uma conduta operacional ativa na eliminação dos conflitos no continente (Bellamy, 2009).

Nesse contexto, ao Conselho das NU, através das Organizações Regionais Africanas, UA, CEDEAO, CEEAC e CGG, tem procurado alertar os Estados para a criação de meios de combate à insegurança na região e tem-se empenhado em promover políticas gerais para a prevenção da criminalidade no mar através das resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012).

A resolução 2018 (2011) expõe a inquietação que a pirataria e o assalto à mão armada no GdG configuram para a navegação internacional; enfatiza a importância de garantir a segurança dos marítimos mediante o cumprimento de medidas abrangentes que require dos Estados do Golfo da Guiné o uso das técnicas de prevenção e medidas de defesa que salvaguardem os navios a navegar nas suas águas e o desenvolvimento dos instrumentos legais adequados para que estas infrações sejam criminalizadas, pois cabe aos Estados da região assumir uma posição de liderança nos esforços para combater os perigos que se configuram no mar do GdG(Conselho das Nações Unidas,2011).

À luz da resolução 2018(2011) a resolução 2039(2012) salienta a primordialidade de adotar práticas eficazes para combater a pirataria e o assalto à mão-armada no mar no GdG, congratulando-se com as iniciativas já tomadas pelos Estados-Membros, com o auxílio das organizações internacionais para proteger a costa costeira do Golfo da Guiné, reitera a preocupação com as ameaças à paz internacional e estabilidade motivada pelo crime organizado transnacional (Conselho das Nações Unidas,2012).

É indispensável a assistência internacional como sustentáculo da estratégia de assistência aos Estados-Membros para garantir uma arquitetura securitária regional. Embora os desafios sejam extremos, sejam eles ao nível económico, social e político, é necessária uma abordagem que implique a coordenação entre essas iniciativas internacionais e os programas dos próprios Estados locais, por ser do interesse de todos a eliminação das ilegalidades que afligem a região do GdG vigorem a luz das regras e princípios internacionalmente reconhecidos.

## 6. Contextualização da realidade Santomense

“O mar, só por si, constitui uma importante linha de comunicação que possibilita o trânsito de pessoas e bens, mas é simultaneamente uma fonte de riqueza e de investigação, a ser preservada. A ocorrência de atividades ilícitas de carácter transnacional, tais como a pesca ilegal, pesca não declarada e não regulamentada, tráfico de droga e de seres humanos, atos de pirataria e a degradação ambiental. Estas circunstâncias, desenvolvidas na Zona Económica Exclusiva da RDSTP ameaçam a paz e as expetativas de desenvolvimento sustentado da RDSTP” (República Democrática de São Tomé e Príncipe, 2018).

País insular, localizado no Golfo da Guiné, a República Democrática de STP tem uma extensão de 1001km<sup>2</sup>, uma população de 204.454 habitantes<sup>56</sup> e com uma ZEE de 160 000 km<sup>2</sup>, repleta de recursos naturais.

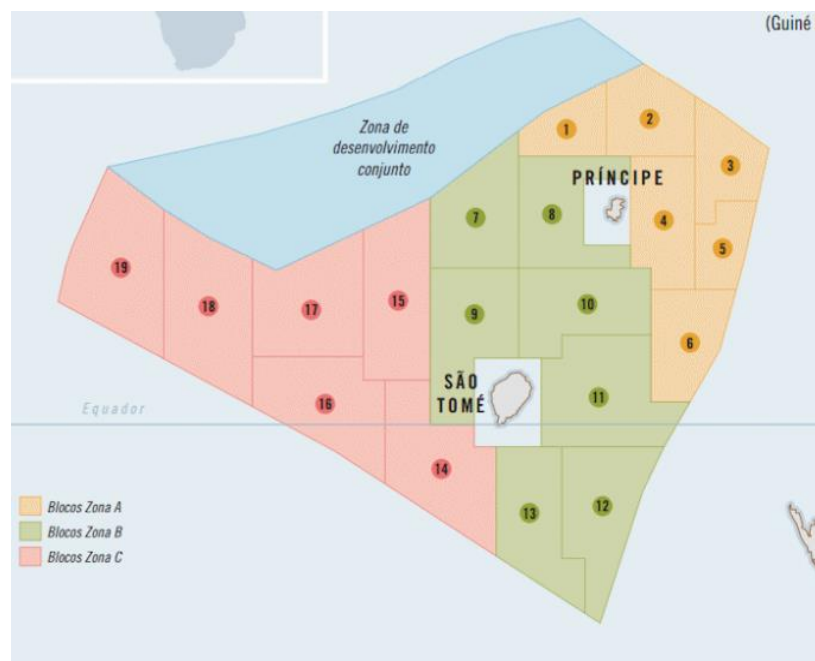


Figura 8-ZEE de STP<sup>57</sup>

Apesar do ambiente pacífico que se vive no arquipélago, a conjuntura política é caracterizada por quedas sucessivas do governo. Aliada a isso, a fragilidade económica do

<sup>56</sup> Dados do Central Intelligence Agency (CIA), consultado em 02 de abril de 2020.

<sup>57</sup> Fonte: Agência Nacional de Petróleo

país requiere orçamentos profundamente dependentes da ajuda externa e empréstimos. O índice de desemprego ronda os 13%<sup>58</sup>. Ainda assim, a posição geostratégica de STP tem fomentado diversos projetos que visam integrar as ilhas numa plataforma que beneficie das transações comerciais com a CEMAC e usufrua, como membro, das tarifas externas da CEEAC.

Desde a época colonial, as ilhas desenvolvem múltiplas atividades marítimas, tendo, conseqüentemente, o mar como meio de comunicação entre ilhas e com o exterior.

A posição geostratégica da RDSTP e do seu espaço marítimo impõem importantes desafios e responsabilidades nas áreas da Defesa, Segurança e Vigilância, no combate a atividades ilícitas e à poluição marítima, bem como no apoio à navegação e à salvaguarda da vida humana no mar, mas também configura um conjunto de oportunidades de desenvolvimento económico, de coesão nacional e de inclusão regional (Diário da República, 2018, p.67).

O sector das pescas em STP desempenha um papel crucial no desenvolvimento económico e social do país, sendo que a pesca nesta zona costeira proporciona numerosos empregos e rendimentos à grande parte da população (FAO,2019).

## **6.1. O setor das pescas em STP: uma fonte de rendimento nacional**

Milhões de pessoas em todo o mundo dependem da pesca para trabalhar. Em particular, para muitos países em desenvolvimento, esta atividade ramo é essencial, não havendo, por vezes, alternativa. O advento das técnicas e tecnologias de pesca industrial modernas teve impactos devastadores. Este problema tem-se agravado devido à sobre-exploração que, como dissemos anteriormente, é uma infeliz e insustentável realidade, acarretando uma crise iminente no sector da pesca global. A pesca é considerada como a principal atividade económica das comunidades costeiras, segundo a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) (2017). Segundo memorandos da FAO (2018), apesar dos principais exportadores serem o cacau e o óleo de palma, o sector das pescas é um dos impulsos viáveis para o crescimento económico do país, uma

---

<sup>58</sup> Dados do Trading Economics, consultado em 02 de abril de 2020.

vez que nos últimos cinco anos tem contribuído com valores situados entre 5% a 7% do PIB e representado entre 22% a 35% das receitas não fiscais do orçamento de estado, além de que afeta direta ou indiretamente o emprego e abastecimento de aproximadamente 20 mil pessoas (FAO, 2018). Estima-se que em 2016 o consumo anual per capita de peixe estimado foi de 30,4 Kg. Os produtos haliêuticos fornecem 53,3% das proteínas de origens animais consumidas pelos santomenses (Direção Geral das Pescas, 2016).

De acordo com a Direção Geral das Pescas (2019), em STP o sector das pescas compreende três subsectores: pesca artesanal, pesca semi-industrial e pesca industrial.

Na pesca artesanal são empregues canoas tradicionais, pirogas construídas em madeira, com uma dimensão de 5 a 16 m, movidas a remo, vela e a motor e com uma tripulação constituída por um ou dois pescadores. Não existem números exatos quanto aos pescadores que praticam este tipo de pesca uma vez que muitos deles são pescadores ocasionais ou sazonais.

A pesca semi-industrial é praticada por embarcações de fibra, com motor interno, com uma dimensão entre 11 a 20 m e operam entre as duas ilhas e nos países vizinhos, sendo a sua atividade descontínua por causa das frequentes avarias e das ruturas de abastecimento de combustível.

A pesca industrial é praticada pelos grandes navios congeladores sob bandeira de países terceiros que solicitam licença de forma isolada ou estabelecem acordos de pesca. A pesca industrial santomense começou em 1979 após a compra pela RDSTP de dois arrastões congeladores de 45 e 55 m de comprimento e a criação da antiga empresa estatal das pescas, a Empesca. Atualmente, o segmento da pesca industrial decorre de acordos de parceria entre STP, a UE e o governo chinês que incluem, igualmente, formação e pesquisa em matéria de pesca.

O sector das pescas de STP é dominado pela pesca artesanal, que explora recursos costeiros e espécies altamente migratórias. As capturas destinam-se exclusivamente ao mercado doméstico (FAO, 2018).



Figura 9-Pescadores da pesca artesanal<sup>59</sup>

De acordo com os resultados do inquérito da Direção Geral das Pescas, realizado em 2014, existia um total de 2305 embarcações artesanais e 30 embarcações semi-industriais registadas em STP. Quantificaram, também, que seriam 5489 trabalhadores neste sector, dos quais 2991 pescadores artesões, 143 pescadores semi-industriais e 2355 mulheres comerciantes transformadoras de peixe (palaiês) (FAO,2019).

Os dados acima servem para explicar que, embora a produção nacional total de produtos haliêuticos represente lucros de milhões de euros para o património público, o conhecimento do potencial desses recursos é diminuto, o que limita a planificação da gestão e exploração desse recurso, que até recentemente não era uma preocupação prioritária em STP.

Nas palavras de Idalécio João (2019), o impacto da Pesca INN no domínio social e económico desencadeia perdas profundas. Dos efeitos económicos daí resultantes vale a pena destacar a diminuição dos recursos disponíveis, custos elevados, perda de emprego, decréscimo dos rendimentos e diminuição das receitas de exportação. Estes fatores incidem diretamente na esfera social das comunidades pesqueiras, resultando na deterioração dos meios de subsistência dessas comunidades. Consequentemente, a pobreza da população gera a contratação de mão de obra desqualificada e barata para

---

<sup>59</sup> Retirada do Jornal Téla Nón, acedido em 15 de abril de 2020.

operar nos navios pesqueiros, desrespeitando as normas internacionais de condições de trabalho e de segurança no mar. É de notar que muitos usam métodos de trabalho forçado.

O elevado consumo de recursos marítimos deve-se, principalmente, à falta de tradição da produção de gado, fazendo do peixe a principal fonte de proteínas de origem animal. Por conseguinte, o preço do peixe é inferior ao da carne. No entanto, existe ainda um acentuado desequilíbrio na distribuição alimentar. As comunidades que se encontram mais próximas do mar possuem um alto nível de autoconsumo, isto porque têm facilmente acesso a esses produtos, enquanto que as do interior da ilha, devido às dificuldades de transporte, têm um acesso mais limitado. Contudo, as autoridades seguem atualmente um plano diretor cujos principais objetivos são aumentar a produção para melhorar a segurança alimentar e aumentar os rendimentos através de uma exploração sustentável e da conservação dos recursos haliêuticos.

### **6.1.1. Os principais desafios do sector pesqueiro nacional**

João Lima (2016) afirma que, apesar dos investimentos na pesca artesanal, o setor pesqueiro nacional tem assistido, ao longo dos anos, diligências insuficientes, uma vez que tem existido um fraco ou mesmo nulo cumprimento das atividades planificadas e lentidão na disponibilização de meios no combate à pesca INN. STP possui uma ZEE que contém importantes recursos marítimos. Porém, os meios existentes no país para controlar essa zona são praticamente inexistentes, o que contribui para o desenvolvimento da pesca INN.

A Pesca INN sucede quando:

“os navios não têm licença de pesca; os navios com pavilhão de um Estado não respeitam as medidas de gestão e de conservação adotadas; sucede a violação das leis nacionais e das obrigações internacionais; ocorre falha na transmissão dos dados de captura aquando da entrada e saída da ZEE” (Direção das Pescas, 2020).

Este tipo de pesca representa uma colossal violação das regras ou, onde não há regras, certamente pode incitar impactos devastadores e que bloqueiam o desenvolvimento do sector. Segundo a Direção das Pescas (2020), tal deve-se a:

- Falta de vontade política para dar autonomia a Direção das pescas;

- Financiamento limitado no acordo de pesca com a U.E;
- Ausência de verbas disponibilizadas no Orçamento Geral de Estado (OGE);
- Insuficiência de informação partilhada sobre o registo e atividades das embarcações pesqueiras entre a Guarda Costeira, Direção das Pescas e o Instituto Marítimo Portuário;
- Pouca sensibilização sobre a pesca INN aos operadores de pesca;
- Escassos sistemas de monitorização e controlo de pesca;
- Falta de zonas de pesca interdita, criação de postos de desembarque e de zonas de patrulha de pesca;
- Ausência de uma política de ordenamento das pescarias;
- Carência de formação dos inspetores;
- Necessidade de navios de patrulha operacionais;
- Embaraço do não embarque dos observadores nos navios de pesca industrial;
- Falta de materiais de inspeção para os observadores;
- Necessidade de transporte de os serviços de fiscalização;
- Lacunas institucionais em matéria de controlo e vigilância das pescas;
- Falta de aplicabilidade da lei e dos regulamentos da pesca;

Além de se dar autonomia ao sector das Pescas, para suprir muitos desses obstáculos, como defende o atual Ministro da Agricultura, Pescas e Desenvolvimento Rural, Francisco dos Ramos (2019), é imprescindível uma averiguação das leis que possam auxiliar nas situações referentes ao mar. Tanto é que o Governo aprovou em fevereiro de 2018 a Lei nº 2/2018, relativa à Estratégia da Segurança Marítima, que prescreve a governação marítima, a otimização da Economia Azul e a proteção e segurança marítima como objetivos da segurança nacional. Isto com ações a serem implementadas no domínio da segurança no mar e que poderão assim garantir a defesa dos interesses nacionais no mar, e possibilitar também mais parcerias com instituições congéneres e, deste modo, cumprir os compromissos internacionais assumidos, como foi reiterado pelo Capitão Kenente Duarte, em entrevista, que pode ser consultada no Apêndice B.

### 6.1.2. Economia Azul

O Código de Conduta para uma Pesca Responsável (CCPR), assinado em 1995 por mais de 170 governos membros da FAO, foi o sustentáculo inicial que veio estimular a melhoria das políticas ambientais e a gestão da pesca e da aquacultura. Esteve no âmago da Economia Azul (PONG, 2015)<sup>60</sup>.

Sabendo das receitas derivadas da ZEE das ilhas, o país não pode manter-se abstraído relativamente às questões do mar. Nesta perspetiva, as autoridades têm concentrado os seus esforços para otimizar a Economia Azul (Neves, 2017).

“A degradação do meio ambiente marítimo contribui para a escassez dos recursos naturais. Este objetivo deve promover o desenvolvimento económico sustentável, maximizando o potencial dos recursos no espaço marítimo nacional, bem como garantir a segurança alimentar, preservando a biodiversidade” (Diário da República N°18, p.5).

Os oceanos, mares e rios são uma fonte de emprego e riqueza que propiciam biliões em receitas. Em seu torno, constituem-se serviços e indústrias. A pesca, como foi dito anteriormente, é um dos principais meios de subsistência da comunidade. Com o progressivo aumento da população, tem havido uma demanda crescente pelos recursos haliêuticos o que, conseqüentemente, contribui para a degradação ambiental que ameaça esses valiosos recursos aquáticos.

A Economia Azul manifesta-se, assim, como uma estratégia inovadora para restabelecer estes recursos e assegurar os benefícios sociais, económicos e ambientais. A Economia Azul é um modelo que propõe mudanças fundamentais na economia baseado na sustentabilidade dos ecossistemas, com o objetivo de transformar problemas em oportunidades, buscando soluções para as populações costeiras, estas que são o centro das suas políticas e atividades (FAO, 2020)<sup>61</sup>.

Há uma necessidade de coordenar novas estratégias e novos planos de ação para aquilo que o mar nos oferece. Toda essa sinergia deve ser concentrada num único caminho, num único projeto, no sentido de se poder, de facto, rentabilizar e valorizar mais os recursos que o mar nos oferece.

---

<sup>60</sup>Informação disponível em: <https://pongpesca.wordpress.com/2015/12/22/o-codigo-de-conduta-da-fao-para-uma-pesca-responsavel-20-anos-de-implementacao/>, acedido a 09 de abril de 2020.

<sup>61</sup>Informação disponível em: <http://www.fao.org/fisheries/blue-growth/en/> acedido a 04/04/20.

Pretendendo promover a Economia Azul, o Ministério das Finanças, Comércio e Economia Azul de STP solicitou, em 2009, a assistência técnica da FAO com o objetivo de apoiar o crescimento sustentável do sector marítimo santomense. Foi delineada uma estratégia nacional e um plano de ação para cumprir com os requisitos dos encargos regionais e internacionais consagrados nos instrumentos associados à Economia Azul e implementar um plano estratégico de investimentos neste âmbito (FAO, 2009).

A pretensão dos sucessivos governos santomenses a favor da Economia Azul tem sido no sentido de que às políticas referentes ao desenvolvimento sustentável seja imputada uma importância proporcional aos setores económico, social e ambiental. Segundo a antiga Primeira-Ministra Maria das Neves, uma das medidas inseridas nas Grandes Opções do Plano (GOP) de 2017 era a defesa e a salvaguarda do mar atendendo à “elaboração de uma estratégia nacional para a promoção do crescimento azul que deve criar bases coerentes e sustentáveis para a passagem à ação, num quadro político e técnico transparente orientado a longo prazo e ancorado num diagnóstico multissetorial e participativo” (GOP, 2017). Contudo, deve-se criar bases coerentes e sustentáveis para a passagem à ação, num quadro político e técnico transparente orientado a longo prazo e ancorado num diagnóstico multissetorial e participativo (GOP, 2017). Como intervenções fundamentais para a implementação da economia do mar, o Engenheiro João Lima (2016) defendeu que a transição da política do governo para o crescimento azul necessitaria primeiramente da adoção de uma Estratégia Nacional defensora do desenvolvimento sustentável, transição esta que deveria ser coordenada e assente em três pilares fundamentais: a economia, o ambiente e os meios de subsistência.

STP, devido à sua natureza insular, possui diversos recursos naturais que, explorados de forma sustentável, poderiam assegurar o fortalecimento da economia do país e contribuiriam para a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes. Ainda assim, há que dar especial atenção aos obstáculos à da efetivação da Economia Azul e são prejudiciais aos ecossistemas, nomeadamente a queda dos recifes de coral, o aumento do nível dos oceanos, a erosão costeira, a poluição marinha e a pesca excessiva (Lima, 2016). As organizações do ramo enfatizam que a estratégia da Economia Azul deve primeiramente criar bases e princípios coerentes e sustentáveis para a passagem à ação, numa atmosfera política fidedigna, direcionada a longo prazo e aportado em análises participativas e multissectoriais. Desta forma, as várias entidades pesqueiras têm sido

impulsionadas a explorar os recursos haliêuticos de forma sustentável e com a colaboração dos diferentes parceiros e investidores. A Dra. Paloma dos Santos, em entrevista no anexo C, admitiu a viabilidade de que a estratégia para a Economia Azul no país, sendo equilibrada e sustentável, poderá tornar-se vital ao respetivo crescimento económico.

### **6.1.3. O papel crucial dos parceiros internacionais**

A localização estratégica de STP no Golfo da Guiné privilegia-o no controlo da segurança contra irregularidades marítimas na região, de maneira que este país tem mantido boas relações com os países e organizações internacionais em diversas áreas. Reconhecendo as fragilidades intrínsecas do país para proteger o seu espaço marítimo, STP tem vindo a assinar acordos de cooperação com o fim de salvaguardar a paz e a segurança da sua ZEE. O país tem ocupado lugar de destaque e assumido uma posição nas diversas convenções internacionais que tem vindo a assinar, tendo algumas sido já objeto de ratificação.

O país faz parte de diversas organizações, como a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), os Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP), a Organizações das Nações Unidas (ONU) e as suas agências, a Comissão do Golfo da Guiné (CGG), a CEMAC, a CEEAC, entre outras.

“No respeito do quadro institucional, é essencial a cooperação com todos os parceiros regionais e internacionais pertinentes, e a coordenação com as instâncias regionais existentes no domínio marítimo. Estabelecer uma coordenação eficaz, eficiente e duradoura dos projetos e atividades de todos os intervenientes relevantes nacionais, regionais e internacionais” (Diário da República).

A celebração de acordos internacionais asseguram a participação de STP em organizações internacionais de âmbito regional ou sub-regional que procedam ações no domínio da defesa e preservação do património haliêutico dos países membros, com vista a reforçar a cooperação regional no âmbito das pescas e a rentabilidade de infraestruturas e equipamentos nacionais marítimos (Idalécio João,2019).

É notório o engajamento nos processos globais e regionais de gestão das pescas. Seguem-se algumas das convenções internacionais de que STP faz parte:

- Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar;
- Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies de Fauna e Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção;
- Acordo sobre as Medidas do Estado de Porto;
- Código Internacional para a Proteção dos Navios e Instalações Portuárias;
- Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico;
- Comissão Regional de Pescas do Golfo da Guiné;
- Conferência Ministerial sobre a Cooperação Haliêutica entre os Estados Africanos Ribeirinhos do Oceano Atlântico;
- Comité das Pescas do Atlântico Centro-Este;

STP não tem acordos bilaterais de gestão das pescas com nenhum dos países vizinhos, contudo são diversas as iniciativas de cooperação conjunta, das quais o Acordo de Parceria com o Gabão, assinado em novembro de 2015. Também coopera com os outros estados costeiros do Golfo da Guiné como membro dos seguintes órgãos regionais de pesca:

- Comissão Internacional para a Conservação dos Tunídeos do Atlântico (ICCAT)<sup>62</sup>;
- Comissão Regional de Pescas do Golfo da Guiné (COREP)<sup>63</sup>;
- Conferência Ministerial sobre a Cooperação Haliêutica entre os Estados Africanos Ribeirinhos do Oceano Atlântico (COMHAFAT)<sup>64</sup>;
- Comité das Pescas do Atlântico Centro-Este (CECAF)<sup>65</sup>;

Estas organizações têm por objetivo a promoção da utilização sustentável dos recursos marinhos vivos dentro da sua área de competência, através da adequada gestão e desenvolvimento das operações de pesca, visando essencialmente a promoção e o fortalecimento da cooperação regional no desenvolvimento da pesca e coordenação e harmonização dos esforços e capacidades das partes interessadas para a conservação e

---

<sup>62</sup>Informação disponível em: <https://www.iccat.int/en/>.

<sup>63</sup>Informação disponível em: <http://www.corep-se.org/>.

<sup>64</sup>Informação disponível em: <http://www.atlafco.org/fr/>.

<sup>65</sup>Informação disponível em: <http://www.fao.org/fishery/rfb/cecaf/en#Org-Contacts>.

exploração dos recursos haliêuticos. As suas recomendações e resoluções são obrigatórias para as Partes Contratantes, pelo que devem ser por estas executadas.

#### **6.1.3.1.1. O acordo de parceria das pescas entre STP e a UE**

A UE é um parceiro fundamental de STP cujas relações são baseadas no diálogo e parceria mútua, nos diversos domínios de assistência na ilha. Porém, o que nos interessa aqui é, em particular, o acordo das pescas.

O acordo de parceria no domínio das pescas, é um dos acordos que a UE possui com os países não pertencentes à UE, em que esta concede apoio técnico e financeiro em troca de direitos de pesca para as suas embarcações. A assinatura dos primeiros acordos desse âmbito entre STP e a UE remonta a 1984.

A assinatura do último acordo ocorreu a 18 de abril de 2019 e concedeu à UE autorização de pesca na Zona Económica Exclusiva (ZEE) de STP a 34 embarcações pesqueiras, nomeadamente de Espanha e Portugal, para o período de cinco anos tendo a contrapartida financeira total de 7 milhões de euros, repartida em 1,4 milhões de euros anuais.

Tal protocolo, segundo Emmanuel Bereck (2019), chefe da delegação da UE, “irá permitir retomar o diálogo, ter uma nova atividade de pesca em São Tomé e continuar a apoiar os esforços das autoridades do país para fazerem uma gestão de pescas durável, sustentável e desenvolver o seu sector”<sup>66</sup>. Servirá igualmente de apoio à política da pesca de STP, uma vez que possibilita a promoção de uma pesca responsável na sua ZEE, com o objetivo de assegurar a conservação e a exploração sustentável dos recursos haliêuticos, desenvolver o seu setor das pescas, permite assegurar a luta contra a pesca ilegal e promover parcerias entre empresas a fim de desenvolverem atividades económicas comuns no domínio das pescas. Por outro lado, promove também a cooperação no domínio científico e ao nível dos operadores económicos e da sociedade civil, a fim de coordenar ações e partilhar informações relevantes.

É de salientar que, ao abrigo deste acordo, foi criado uma comissão mista que se reúne anualmente, ou em sessões extraordinárias, em STP ou em Bruxelas, a fim de:

---

<sup>66</sup>Informação disponível em: <https://www.telanon.info/economia/2019/04/25/29109/ue-vem-pescar-em-stp-com-34-embarcacoes-e-paga-14-milhoes-de-euros-por-ano/>.

- Controlar a execução, interpretação e aplicação do mesmo acordo;
- Garantir a coordenação de questões de interesse mútuo, isto é, estatísticas dos dados sobre as capturas;
- Resolver por consenso de eventuais litígios na interpretação ou aplicação do acordo;
- Reavaliar o nível de possibilidades de pesca e da contrapartida financeira. Para assegurar a execução do acordo.

Caso estes elementos sejam violados, mediante o incumprimento dos compromissos assumidos, deverá ser denunciado por qualquer umas das partes (UE, 2007).

#### **6.1.4. O projeto Zaire**

Num esforço conjunto de auxiliar na redução da insegurança marítima no GdG, como já vimos anteriormente, e que tem sido constantemente afirmado pelo Almirante Chefe do Estado Maior General das Forças Armadas (CEMGFA) António Silva Ribeiro (2019), em entrevistas e visitas oficiais, Portugal tem vindo a desenvolver iniciativas em que são estabelecidas abordagens holísticas com o propósito de identificar medidas propensas a atenuar as atividades ilícitas geradoras de insegurança marítima. Nesta conjuntura, perante as relações políticas e militares entre Portugal e STP, a Marinha Portuguesa, tendo em consideração os imperativos securitários decorrentes de STP ocupar uma posição geográfica fulcral no GdG e a importância do mar para a economia deste país, em janeiro de 2018 no quadro do Acordo Bilateral de Cooperação no Domínio da Defesa entre estes dois países, deu início ao projeto NRP Zaire. O navio, que se encontra atualmente na Baía da Ana Chaves, tem por missão realizar ações conjuntas de vigilância, fiscalização e capacitação da Guarda Costeira santomense para o exercício da autoridade do Estado no mar no cumprimento das respetivas obrigações securitárias nos espaços marítimos onde exerce soberania e jurisdição (Ribeiro,2019).

A missão do navio caracteriza-se por incluir o treino e a operação conjunta, bem como a manutenção do navio, o desenvolvimento de infraestruturas de apoio e a elaboração de legislação enquadrante para o exercício da autoridade do Estado no mar. É um conceito único e diferenciador das demais ações no domínio da cooperação de defesa

o que exige uma permanente ligação com as autoridades políticas e militares santomenses. Para além disso, várias equipas de peritos de Lisboa têm desenvolvido um conjunto alargado de outras ações, sendo disso exemplos: os juristas da Autoridade Marítima Nacional, no apoio à elaboração de legislação; os fuzileiros, na instrução em abordagem a navios; os especialistas da Escola de Tecnologias Navais, na formação naval de base; e as equipas do Centro Integrado de Treino e Avaliação Naval, na avaliação dos progressos alcançados com a capacitação da Guarda Costeira (Bragança,2019).

Com este conceito, e em complemento das atividades realizadas, o navio encontra-se a operar com recurso a uma guarnição mista. Durante as navegações tem realizado missões de fiscalização conjuntas e de vistorias a navios. A estas intervenções, acresce a participação em exercícios internacionais, em ações de apoio logístico e em operações de busca e salvamento, algo que, segundo o Sub-Tenente Wilker Viegas, veio proporcionar à GC um papel holístico regional anteriormente inexistente.

Durante o período de permanência no porto, a guarnição do NRP Zaire tem estabelecido atividades com escolas e várias organizações cívicas locais, destinadas a sensibilizar as comunidades para as questões associadas ao mar, ajudando, assim, a desenvolver a cultura marítima da população. É de realçar, inclusive, o apoio à proteção civil em situações de emergência já ocorridas, providenciando meios materiais e humanos e aconselhamento técnico.

Em entrevista, o Comodoro Noronha de Bragança (2019) reafirmou que apesar de não ser um projeto fácil – isto porque a formação das pessoas não se pode fazer por geração espontânea (osmose) e por ainda existir uma desconfiança relativamente às FA – faz uma avaliação positiva do projeto. Isto porque tem sido uma positiva aprendizagem para ambos os parceiros. Foi inclusive realçado pelo Ministro da Defesa Nacional, João Gomes Cravinho (2019), que “a presença do Zaire em STP oferece uma garantia e é também um mecanismo dissuasor para qualquer tipo de atividade criminosa”.

O NRP Zaire exemplifica, assim, a dimensão da cooperação entre estes dois países lusófonos, no domínio da Segurança Marítima da região e dos navegantes.



Figura 10-Visita do Ministro da Defesa João Cravinho ao NRP Zaire<sup>67</sup>

O arquipélago de STP tem no oceano uma das suas principais riquezas. A sua posição estratégica e extensão marítima garantem-lhe uma relevância regional fulcral, mas gera preocupações securitárias acrescidas. Os fundamentos de segurança marítima na ilha devem, antes de mais, basear-se em alianças que fomentem a mobilização do entendimento social para a preservação daquele que é um bem essencial, o mar. A constituição do Plano de Acção para a Implementação da Estratégia de Segurança Marítima veio garantir mecanismos, recursos humanos, financeiros e materiais para uma boa gestão da Segurança Marítima e para o desenvolvimento económico, eliminando, assim, possíveis ameaças e o cumprimento das obrigações para com os parceiros. Apesar dos esforços dos organismos encarregues pelo desenvolvimento da Segurança Marítima, muitas são as precariedades que ainda persistem, inclusive no âmbito institucional. Fatores como as fracas condições de navegabilidade da frota, pouca qualificação dos marítimos nacionais, ineficiência das instituições marítimas, desarmonia da legislação marítima nacional, e ineficiência na implementação das convenções marítimas

---

<sup>67</sup>Retirado em <https://www.defesa.gov.pt/pt/comunicacao/noticias/Paginas/Reforco-da-cooperacao-entre-Portugal-e-Sao-Tome-e-Principe.aspx>, acessado em 15 de Abril de 2020

internacionais, são alguns dos obstáculos estruturais que impossibilitam a dissuasão eficaz das muitas das ameaças marítimas que ainda persistem nas águas santomenses.

## Conclusão

É indiscutível a relevância geoestratégica da região do GdG ao nível global. Porém, os anos de colonização vieram estabelecer, regimes ditatoriais e potenciar conflitos armados que detiveram o desenvolvimento regional. Apesar dos inúmeros recursos minerais e energéticos existentes naquela região do globo, é também ali onde se encontram os designados, Estados Frágeis, como já foi explicado. Tal realidade tem potenciado a criminalidade e obstruído a segurança local.

O mar enquanto espaço de importância acrescida, em que se desenvolve grande parte do comércio mundial, é o espaço onde a criminalidade tem proliferado. A (in)segurança marítima, por sua vez assume diferentes formas, em função da evolução dos tempos e o contexto ambiental existente. São diversos os ilícitos marítimos, nomeadamente o contrabando, tráfico de armas, pirataria marítima, tráfico de migrantes, *bunkering*, terrorismo, poluição ambiental, etc.

Sabendo da relevância que a pesca tem para as comunidades ribeirinhas e após uma intensa revisão de literatura, considerámos relevante debruçar-nos sobre a questão da Pesca INN, apesar de ter como cerne a questão da Segurança Marítima na África Ocidental. Nesta dissertação, foi possível constatar que, apesar dos esforços individuais firmados pelas respetivas entidades governamentais em diminuir a ocorrência de casos de Pesca INN, estes não dispõem de condições que possam, a curto prazo, solucionar o problema e impedir a sua disseminação futura na generalidade dos espaços marítimos.

A pesca INN, enquanto uma das principais ameaças ilícitas presentes no GdG representa à uma ameaça preocupante a vida das comunidades locais e aos ecossistemas marinhos.

Mesmo que os danos ecológicos decorrentes do exercício da pesca, e potencializados pela pesca INN, já não sejam veementemente negados, o seu reconhecimento e a efetivação do seu combate encontram-se ainda separados por dificuldades que envolvem a dificuldade técnica e jurídica da definição desse tipo de dano, sua valoração, além da sua responsabilização.

Perante os interesses económicos dos países do Ocidente em atuar naquelas águas, estes têm conduzido ações estratégicas tendo em vista a salvaguarda da segurança marítima. Em simultâneo as organizações regionais têm vindo a posicionar-se na edificação de doutrinas e táticas que visam salvaguardar a segurança marítima.

STP, na qualidade de um país de apenas 204 454 habitantes, localizado no GdG certamente pode vir a ser um ator com capacidade significativa ao nível securitário, para os demais países da região. Uma vez que, as consequências a respeito da segurança marítima tem uma repercussão global e o fenómeno da Pesca INN são cada vez mais frequentes nas águas santomenses, parece crucial firmar e dignificar os compromissos nesse âmbito, com os parceiros, a fim de melhorar a cooperação para a segurança regional. A Estratégia de Segurança Marítima 2018 é um exemplos das iniciativas que vêm sendo criados a fim de garantir mecanismos que garantam uma boa gestão da segurança marítima enquanto ferramenta para o combate dos crimes transacionais.

Este trabalho de final de curso foi elaborado com o objetivo de propiciar a análise das ameaças a segurança marítima no seio do continente africano, além de tentar avaliar, a extensão regional da pesca INN e escrutinar os efeitos que estas acarretam e perceber de que modo as organizações governamentais e as ações de cooperação têm atuado.

Foram muitas as adversidades que limitaram a realização desta dissertação de mestrado. Face ao processo de investigação ter-se realizado fora da região em questão e muitas das informações não estarem disponíveis na internet e haver escassez de bibliografia especializada, e muita da existente estar desatualizada, deparámo-nos com alguma dificuldade em contactar participantes diretos em atividades regionais, que as pudessem abordar. A distância impossibilitou vivenciar, na primeira pessoa, a atualidade dos organismos responsáveis pela segurança marítima bem como o funcionamento das organizações operantes no sistema piscatório. Apesar do extenso volume de informação referente ao tema, poucas são as abordagens e dados concedidos sob a perspetiva de personagens locais, o que certamente teria permitido dispor, em plenitude, de uma melhor interpelação do tema. A atual situação da pandemia da Covid-19, além de oferecer questões sobre a temática analisada, impossíveis de responder de momento, impossibilitou o contacto mais direto e sistemático com o orientador e o coorientador, algo que obstaculizou o fluxo de trabalho.

Esta tese, permite conceber um panorama geral da arquitetura marítima securitária regional, podendo vir a proporcionar às entidades competentes um conhecimento ao nível da defesa e segurança da África Ocidental e eventualmente poder servir para contribuir com apoio ao desenvolvimento de possíveis soluções futuras para o problema em questão.

Espera-se que a presente investigação possa servir de ponto de partida para o desenvolvimento de futuros trabalhos associados ao tema, e que evidencie a região do GdG no debate das questões securitárias, em particular no que diz respeito ao espaço marítimo. De maneira a cooperar para o acréscimo de pesquisa teórica do âmbito marítimo em África e na qualidade de primeira Oficial do Curso de Marinha de STP, formada em Portugal, pretendo futuramente aprofundar o tema em questão e trabalhar em projetos no âmbito dos assuntos abordados.

Pude concluir que as organizações regionais e internacionais têm-se inquietado com a questão da Segurança Marítima no GdG, porém a extensão da orla costeira exige uma maior atenção, investimentos mais contundentes e um acompanhamento permanente. Nesse âmbito, pude constatar o quanto a participação militar contribui para colmatar essas vulnerabilidades marítimas existentes e que é imperioso adotar estratégias securitárias direcionadas para a área marítima.

## **Bibliografia**

### **Revistas, Artigos de periódicos, jornais e outros trabalhos académicos**

ADEBUSUYE, Paulina (2006), Geographic Labour Mobility in Sub-Saharan Africa. Working Paper 1, IDRC Working Paper on Globalization, Growth and Poverty Working Paper Series, Ottawa: International Development Research Centre.

AGNEW, David & BARNES, Colin (2004), *Economic Aspects and Drivers of IUU Fishing: Building a Framework*, Londres.

BAIRD, Rachel J (2010), Closing the Net. Stopping Illegal Fishing in High Seas: *Aspects of Illegal, Unreported and Unregulated Fishing in the Southern Ocean*, Brisbane.

BAPTISTA, Cláudia Camila (2017), O Dano Ecológico, a Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (INN) e a responsabilidade do Estado de Bandeira, Universidade de Lisboa, Faculdade de Direito. Lisboa.

BARROS, Manuel Correia (2014), *A Segurança no Golfo da Guiné: Uma visão marítima angolana*, Ministério dos Negócios Estrangeiros, Lisboa.

CABRITA, Dinis Filipe (2016), O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália: Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em Particular, Instituto Universitário Militar, Lisboa.

CAJARABILLE, Victor Lopo (2009), *A segurança no mar português*, Revista Nação e Defesa, nº122, Instituto da Defesa Nacional, Lisboa.

ESCORREGA, Luís Carlos (2010), *Estratégia Americana para África: A importância do Golfo da Guiné*, Lisboa, Revista Estratégia.

GASPAR, Rita Suriana (2017), *O papel da comissão do Golfo da Guiné na Segurança Marítima em África*, nº10, Lisboa, Revista Transversos.

GINGA, Damião Fernandes Capitão (2014), *Angola e a complementaridade do mar: o mar enquanto fator geoestratégico de segurança, defesa e de afirmação*.

GOMES, Carla Amado (2008), *A responsabilidade civil por dano ecológico: Reflexões Preliminares sobre o Novo Regime Instituído pelo DL 147/2008, de 29 de julho*, Lisboa.

GUEDES, Portela(2015),*Golfo da Guiné: A criminalidade organizada*, nº501, Lisboa, Revista da Armada.

HALPERN, Benjamin, LONGO, Catherine, HARDY, Darren, McLEOD, Karen, SAMHOURI, Jameal, KATONA, Steven et al (2012)., *An Index to Assess the Health and Benefits of the Global Ocean*, Nature.488, pp. 615-620, Historical Overfishing.

HIGH SEAS TASK FORCE (2006). *Closing the net: Stopping illegal fishing on the high seas. Governments of Australia, Canada, Chile, Namibia, New Zealand, and the United Kingdom*, WWF, IUCN and the Earth Institute at Columbia University.

KOPYTOFF, Igor (1987), *The African Frontier: The Reproduction of Traditional African Societies*. Bloomington and Indianapolis: Indiana University Press.

LIMA, João (2016), *Economia Azul: Oportunidades retrospectiva do setor das pescas em S.Tomé e Príncipe*, Documento do Ministério das Finanças, Comercio e Economia Azul, São Tomé.

MARQUES, Joaquim Ferreira (2018),*Desafios de Segurança no Golfo da Guiné*, Relações Internacionais, Lisboa.

MATOS, Antero de (2012), *Os Desafios da Segurança Marítima na África Ocidental: uma Perspetiva de Cabo Verde*, nº131, Lisboa, Nação e Defesa.

MOTA, Fernando Manuel (2010),*Segurança Marítima: O caso Nacional e perspetivas de futuro*, Instituto Estudos Superiores Militares, Lisboa.

NASCIMENTO, Augusto (2011),*São Tomé e Príncipe e os Desafios da Segurança Marítima no Golfo da Guiné*, nº128, Lisboa, Nação e Defesa.

OSINOWO, Adeniyi (2015), *O combate à pirataria no Golfo da Guiné, Resumo de Segurança em África*, nº30, Centro de Estudos Estratégicos de África, pp.1-9, disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-%C3%80-Pirataria-No-Golfo-Da-Guin%C3%A9.pdf>, acedido em 10 de outubro de 2019.

PIEDADE, João (2018), *Que Segurança Marítima Temos e Queremos-Segurança Marítima e os Estudos de Segurança*, nº57, Lisboa, Relações Internacionais.

PROOT, Laurent e BOCKEN, Hubert (2005), “Environmental Damage and Belgian Law”, Dordrecht.

- RODRIGUES, Alexandre Daniel (2012), *O Combate a Pirataria Marítima*, nº41, Lisboa, Edições Culturais da Marinha.
- RODRIGUES, Alexandre Reis (2010), *A pirataria marítima: envolvente e cenários*, Jornal de Defesa e Relações Internacionais, Lisboa.
- RUI, Nunes (2004), *Geopolítica da energia: o offshore atlântico*, Janus, Lisboa.
- SAMPAIO, Henriqueta (2019), *Portugal, CPLP e o Mar: Diplomacia marítima no Golfo da Guiné*, Instituto Universitário de Lisboa, Universidade de Lisboa, Lisboa.
- SILVA, Miguel Nunes (2011), *O papel de Portugal na Segurança Marítima do Golfo da Guiné*, Jornal de Defesa e Relações Internacionais, Lisboa.
- SOUSA, Admaier (2014), *Cooperação entre a União Europeia e São Tomé e Príncipe. Que perspectivas futuras?*, Universidade do Minho, Escola de Economia e Gestão, Minho.
- SOUSA, Hamilton (2018), *A Segurança Marítima no Golfo da Guiné: a arquitetura atual e o contributo da união europeia*, Faculdade de Direito, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.
- STANDING, André (2017), *Criminalidade na indústria pesqueira de África: Uma ameaça à segurança humana*. Resumo de Segurança em África, nº30, Centro de Estudos Estratégicos de África, pp.1-13, disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2017/11/ASB33PT-Criminalidade-na-industria-pesqueira-de-Africa-Uma-ameaca-a-seguranca-humana.pdf>, acessado em 14 de outubro de 2019.
- TREVES, Tullio (2009), *La Pesca Ilegal, No Declarada y No Reglamentada: Estado del Pabellón, Estado Costero y Estado del Puerto*, Madrid.
- Ukeja, Charles & Wullson Mvomo Ela (2013), *African approaches to maritime security- The Gulf of Guinea*, Abuja, Fundação Friedrich Ebert .
- RODRIGUES, Alexandre Reis (2011), *A segurança no Golfo da Guiné*, Jornal de Defesa e Relações Internacionais, Lisboa.
- UKEJE, Charles & MVOMO ELA, Wullson. (2013). *African approaches to maritime security - The Gulf of Guinea*. Abuja, Friedrich-Ebert-Stiftung.

WOLFERS, Arnold (1952), *National security as an ambiguous symbol in Political Science Quarterly*, Vol. 67, N.º 4, Yale University.

### **Livros, Dissertações, Teses e Monografias**

BARBOSA, Carlos Elias(2014), *Trânsitos no Atlântico: Experiências Migratórias no Arquipélago de Cabo Verde*, Tese de Doutoramento em Pós -Colonialismos e Cidadania Global na Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.

BAPTISTA, Cláudia Camila(2017), *A Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada(INN)*, Tese para obtenção do grau de Mestre em Direito e Prática Jurídica na Universidade de Lisboa, Faculdade de Direito, Lisboa

BATISTA, Reiner Melzer(2015?), *São Tomé e Príncipe, Compromissos e Parcerias no contexto da Segurança Marítima no Golfo da Guiné*, Tese para obtenção do grau de Mestre em Ciências Políticas e Relações Internacionais na Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa.

BENY, Eduardo(2007), *A nova política do petróleo: do Golfo Pérsico ao Golfo da Guiné*.Lisboa:Novo Imbondeiro.

BERNARDINO, Luís(2013)*A posição de Angola na arquitetura de Paz e Segurança Africana*,1ª Edição, Coimbra, Edições Almedina.

BESSA, António Marques(2011), *Geopolítica espaço da CPLP-Uma visão geopolítica do Atlântico* ,nº4,Lisboa,Centro Português de Geopolítica.

BUZAN, Barry (1983), *People, States, and Fear: The National Security Problem in International Relations*, Washington, ThriftBooks.

TIAGO, Pitta e Cunha (2016), *Portugal e o Mar*, Lisboa, Fundação Francisco Manuel dos Santos.

FORTES, Gracinda Marísia (2014), *A dimensão marítima da segurança nacional : os desafios do Arquipélago de Cabo Verde*, Tese para obtenção do grau de Mestre em Ciência Políticas e Relações Internacionais, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa.

FILLIE, Michael Tamba(2019), *Socioeconomic impacts of illegal unreported and unregulated (IUU) fishing on Sierra Leone*, Tese para obtenção do grau de Mestre em Assuntos Marítimos(gestão e logística do transporte marítimo), Universidade Marítima Mundial, Malmo.

GASPAR, Rita Suriana(2013), *Importância Geopolítica da região do Golfo da Guiné no Quadro da Defesa e da Segurança. Para uma Estratégia Marítima Integrada*, Tese para obtenção do grau de Mestre em Relações Internacionais e Estudos Europeus na Universidade de Évora, Escola de Ciências Sociais, Évora.

Hernandez, Leila Leite(2008), *A África na sala de aula visita à história contemporânea*. São Paulo: Selo Negro.

LUZ, Margarida Rufino(2016), *A pirataria no Golfo da Guiné: Como precaver a instensificação do fenómeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança*, Tese para obtenção do grau de Mestre em Ciência Política e Relações Internacionais no Instituto de Estudos Políticos, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa.

MOREIRA, Adriano(2011), *Geopolítica espaço da CPLP-A CPLP e o Mar*, nº4, Lisboa, Centro Português de Geopolítica.

MOURA, Carlos Eugênio(200), *A travessia da Calunga Grande. Três séculos de imagens sobre o Negro no Brasil. (1637-1899)*, São Paulo, Edusp.

MUNGUENGUE, Suraia da Conceição(2018), *Desafios da Defesa Nacional: O mar angolano e os Contributos do Poder Naval(2002-2016)*, Tese para obtenção do grau de Mestre em Estratégia apresentado na Universidade de Lisboa, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa.

PULIDO, J. G.; FONSECA, P.(2004), *O Mundo do Petróleo e o seu Impacto no Nosso País- O Petróleo e Portugal*, Lisboa, Tribuna da História.

SOUSA, Maria(2017), *São Tomé e Príncipe como um Gateway Regional: Estratégia para um Desenvolvimento Sustentável*, Tese elaborada para obtenção do grau de Doutor em Ciências Sociais, Especialidade em Desenvolvimento Socioeconómico, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa.

TILL, Geoffrey (2009), *Seapower, A Guide for the Twenty-First Century*, Routledge Taylor & Francis Group, Abingdon.

VERÍSSIMO, Gilberto(2014), *A posição estratégica de angola no golfo da guiné: contributo às políticas externa e de defesa*, Tese elaborada para a obtenção do grau de doutor em Ciências Sociais na especialidade de Estudos Estratégicos, Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, Lisboa.

### **Documentos oficiais, Relatórios, Tratados, Declarações, Boletins, Cartas e Convenções**

COMISSÃO EUROPEIA (2013), *Comunicação Conjunta ao parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité económico e social europeu e ao comité das regiões: Elementos para a resposta estratégica da UE aos desafios no Golfo da Guiné*, Bruxelas.

CONSELHO DAS NAÇÕES UNIDAS(2011), Security Council resolution 2018 (2011) on acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of the States of the Gulf of Guinea, 31 October 2011, S/RES/2018(2011), disponível em <https://www.refworld.org/docid/4ec4ef142.html>, acedido a 25 de maio de 2020.

CONSELHO DAS NAÇÕES UNIDAS(2012), Security Council resolution 2039 (2012) on acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of the States of the Gulf of Guinea, 24 May 2012, S/RES/2039(2012), disponível em <https://www.refworld.org/docid/4fbe210f2.html>, acedido a 25 de maio de 2020.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2014), *EU Strategy on the Gulf of Guinea*, Bruxelas, 2014, disponível em <https://www.consilium.europa.eu/media/28734/141582.pdf>, acedido em 18 de abril de 2020.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2015), *Conclusões do Conselho sobre o Plano de Ação para o Golfo da Guiné 2015-2020*, Bruxelas, disponível em <http://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/pt/pdf>, acedido em 18 de abril de 2020.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA (2019), *Relatório PESC - As nossas prioridades em 2019*, disponível em <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-12720-2019-INIT/pt/pdf>, acedido em 25 de maio de 2020.

DIREÇÃO DAS PESCAS (2020), *Conservação, Preservação dos recursos e VMS*, São Tomé.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (2002,), *The national security strategy of the United States of America*, Washington D.C, 2002, disponível em: <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/63562.pdf>, acessado em 22 de abril de 2020.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (2006), *The national security strategy of the United States of America*, Washington D.C, 2006, disponível em: <https://www.comw.org/qdr/fulltext/nss2006.pdf>, acessado em 22 de abril de 2020.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION-FAO (2001), *International Plan of Action to Prevent, Deter and Eliminate Illegal, Unreported and Unregulated Fishing-(IPOA-IUU)*, Roma.

FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION-FAO (2018), *Implementação do acordo relativo às medidas de controlo do estado de porto para prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não reportada e não regulada, da Fao de 2009 e instrumentos e mecanismos complementares: Estratégia Nacional e Plano de Ação*, São Tomé.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, *Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (1982) ou Lei do Mar (Montego Bay)*.

SANTOS, Eduardo (2013,), Discurso proferido por sua Excelência José Eduardo dos Santos, Presidente da República de Angola, na III cimeira de Chefes de Estado e de Governo dos Países do Golfo da Guiné, Malabo, 2013, disponível em <https://cggrps.com/wp-content/uploads/DiscursoPRJESMalabo10AGO2013-PT.pdf>, acessado em 23 de maio de 2020.

SOUSA, Carlos Augusto (2014), *Dimensões Internacionais da Segurança Africana: Brasil, possibilidades de cooperação para a segurança da África*, no, Seminário A segurança no Golfo da Guiné, Lisboa.

UNIÃO AFRICANA (2012), *Estratégia Marítima Integrada de África 2050*, disponível em [https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050\\_aim\\_strategy\\_pt\\_0.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf), acessado em 18 de abril de 2020.

UNIÃO AFRICANA (2018), *Dinâmicas do desenvolvimento em África 2018: Crescimento, Emprego e Desigualdades*, disponível em

[https://au.int/sites/default/files/documents/35488-doc-africas\\_development\\_dynamics\\_report\\_2018-pot.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/35488-doc-africas_development_dynamics_report_2018-pot.pdf), acessado em 23 de maio de 2020.

UNIÃO EUROPEIA (2007), *Council Regulation: on the conclusion of a Fisheries Partnership Agreement between the Democratic Republic of São Tomé and Príncipe and the European Community*, Bruxelas, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/894/oj>, acessado a 24 de maio de 2020.

### **Páginas da Internet, jornais, entrevistas e web grafia**

BELLAMY, William (2009), *O empenhamento dos Estados Unidos em África em matéria de segurança*, Centro de estudos estratégicos de África, nº1, Junho de 2009, disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB01PT-O-Empenhamento-dos-Estados-Unidos-em-Africa-em-Materia-de-Seguranca.pdf>, acessado em 2 de novembro de 2019.

BERNARDINO, Luís (2015), *Revista Militar, A Estratégia Marítima Integrada de África 2050: uma nova dimensão para a segurança marítima africana*, Revista Militar, nº, 2560, disponível em <https://www.revistamilitar.pt/artigo/1024>, acessado a 18 de abril de 2020.

COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ (2012), disponível em: <https://cggrps.com/en/>, acessado em 18 de abril de 2020.

COMISSÃO EUROPEIA (2013), *New EU initiative to combat piracy in the Gulf of Guinea*, disponível em: [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP\\_13\\_14](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_13_14), acessado em 19 de abril de 2020.

COMUNIDADE ECONÓMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL, disponível em: <https://www.uneca.org/oria/pages/eccas-economic-community-central-african-states>, acessado a 18 de abril de 2020.

COMUNIDADE ECONÓMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA OCIDENTAL, disponível em: <https://www.ecowas.int/?lang=pt-pt>, acessado a 18 de abril de 2020.

EXPRESSO (2019), *Regulamentação e corrupção são os maiores problemas no petróleo e gás em África, alerta estudo*, disponível em: <https://expresso.pt/internacional/2019-08-21-Regulamentacao-e-corrupcao-sao-os-maiores-problemas-no-petroleo-e-gas-em-Africa-alerta-estudo>, acessado em 23 de maio de 2020.

EXPRESSO DE ILHAS (2014), *O grande problema é o patrulhamento das zonas marítimas*, disponível em: <https://expressodasilhas.cv/pais/2014/07/21/assis-malaquias-o-grande-problema-e-o-patrulhamento-das-zonas-maritimas/42598>, acessado em 07 de maio de 2020.

FOCUSECONOMICS (2020), *Economic Snapshot for Sub-Saharan Africa*, disponível em: <https://www.focus-economics.com/regions/sub-saharan-africa>, acessado em 31 de maio de 2020.

GOMES, Ana (2012), *Pirataria Marítima (debate)*, *Sessão Plenária do Parlamento Europeu*, disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=C-Fn4kf3EM8>, acessado a 01 de junho de 2020.

INSTITUTO CAMÕES, Instituto da Cooperação e da Língua Portuguesa, *Fragilidade*, disponível em: <https://www.instituto-camoes.pt/activity/o-que-fazemos/cooperacao/cooperacao-portuguesa/mandato/ajuda-ao-desenvolvimento/fragilidade>, acessado em 09 de junho de 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, disponível em: <http://www.imo.org/EN/Pages/Default.aspx>, acessado em 02 de junho de 2020.

JORNAL DE ANGOLA (2017), *União Africana bastante preocupada com Segurança e Proteção Marítima*, disponível em: <http://jornaldeangola.sapo.ao/politica/uniao-africana-bastante-preocupada-com-seguranca-e-proteccao-maritima>, acessado em 02 de maio de 2020.

JORNAL DA ECONOMIA DO MAR, *Se 30% dos oceanos do mundo se converterem em santuários é possível proteger os oceanos?*, disponível em: <http://www.jornaldaeconomiamar.com/se-30-dos-oceanos-do-mundo-se-converterem-em-santuarios-e-possivel-proteger-os-oceanos/>, acessado em 02 de junho de 2020.

MATIAS, Leonardo (2008), *A Política Externa e a Defesa Nacional; O Papel das Forças Armadas*, Revista Militar nº2479/2480, disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigopdf/314>, acessado em 22 de maio de 2020.

NAÇÕES UNIDAS NEWS (2017), *Mediterranean crossing still world's deadliest for migrants-UN report*, disponível em <https://news.un.org/en/story/2017/11/637162->

mediterranean-crossing-still-worlds-deadliest-migrants-un-report#.Wk5rRFWnGiN, acessado a 03 de junho de 2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS, *Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (1982) ou Lei do Mar (Convenção de Montego Bay)*.

ONU NEWS (2018), *Tráfico de migrantes gera US\$ 7 bilhões e faz 2,5 milhões de vítimas*, disponível em <https://news.un.org/pt/story/2018/06/1627102>, acessado a 03 de junho de 2020.

PLOCH, Lauren(2009), *Africa Command: U.S. Strategic Interests and the Role of the U.S. Military in Africa*, Congressional Reserach Service Report for Congress, de 22 de julho de 2011, disponível em :<https://fas.org/sgp/crs/natsec/RL34003.pdf>, acessado em 21 de abril de 2020.

REPÚBLICA PORTUGUESA (2019), *Iniciativa Mar Aberto «foi um grande sucesso*, publicado em 06 de abril de 2019, disponível em <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/comunicacao/noticia?i=iniciativa-mar-aberto-foi-um-grande-sucesso>, acessado em 22 de maio de 2020.

RIBEIRO, António (2019), *O NRP Zaire e a Segurança Marítima de São Tomé e Príncipe*, publicado em 27 de dezembro de 2019 disponível em:<https://www.publico.pt/2019/12/27/politica/opiniao/nrp-zaire-seguranca-maritima-sao-tome-principe-1898366>, acessado em 12 de abril de 2020

RINKEL, Serje (2015), *Piracy and Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy Recommendations*, disponível em: <https://www.ispk.uni-kiel.de/de/publikationen/arbeitspapiere/serge-rinkel-piracy-and-maritime-crime-in-the-gulf-of-guinea-experience-based-analyses-of-the-situation-and-policy-recommendations>, acessado em 04 de junho de 2020.

RODRIGUES, Alexandre (2011), *A pirataria marítima e as suas implicações multidimensionais*, disponível em: <https://cidium.iium.pt/docs/artigos/Pirataria%20Maritima%20e%20suas%20Implicacoes%20Multidimensionais.pdf>, acessado em 20 de abril de 2020.

SANTOS, Ana M. Morgado e Caetano, José Manuel. (2009). *Os Acordos de Cooperação económica entre a União Europeia e os Países*, publicado em junho de 2009, disponível

em: [https://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992009000200007](https://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992009000200007), acedido em 18 de abril de 2020.

SUMAILA, U., Zeller, D., Hood, L., Palomares M., Li, Y. & Pauly D. (2020), *Illicit trade in marine fish catch and its effects on ecosystems and people worldwide*, disponível em: <https://advances.sciencemag.org/content/6/9/eaaz3801>, acedido em 06 de junho de 2020.

TREVIÑO, Gonzalo (2019), *África: O Acordo de Cotonu*, publicado em Novembro de 2019, disponível em: <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/pt/sheet/180/africa>, acedido em 18 de abril de 2020.

ZEISEL, Claudia & ROCHA, António. (2012), *África Ocidental na rota do tráfico global de cocaína*, disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/%C3%A1frica-ocidental-na-rota-do-tr%C3%A1fico-global-de-coca%C3%ADna/a-15776598>, acedido a 04 de junho de 2020.

## **Documentos e Diplomas jurídicos**

### **Legislação da República de São Tomé e Príncipe**

Constituição da República de São Tomé e Príncipe (2018), Volume 2, 1ª edição fevereiro de 2018

República Portuguesa (1976), Constituição da República Portuguesa, *Princípios fundamentais: Artigo 7.º-Relações Internacionais*, Diário da República n.º 86/1976, Série I de 1976-04-10, pp.2-3.

República de São Tomé e Príncipe, Governo, Decreto-Lei n.º 2/18, *Estratégia de Segurança Marítima da República Democrática de São Tomé e Príncipe*, Diário da República, I Série n.º 12, 19 de fevereiro de 2018, pp. 67- 72.

República de São Tomé e Príncipe, Assembleia da República, Lei n.º 13/07, *Lei de Base de Segurança Marítima e de Prevenção contra a Poluição do Mar*, Diário da República, I Série n.º 44, 11 de setembro de 2007, pp. 683- 684.

## **Apêndices**

### **Apêndice A- Guião de entrevista ao Capitão de Mar e Guerra Idalécio João**

O Comandante Idalécio João, exerceu por 10 anos as funções de Comandante da Guarda Costeira de STP, licenciado em comunicação naval na antiga URSS e tendo feito o curso de promoção para oficiais superiores no Instituto E Superior Militar em Portugal em 2008. Participou na Conferência sobre a Segurança Marítima no GdG em Napolo-Itália, em 2004, tendo antes, 2002, feito o curso de Segurança Marítima no Centro de Treino de Yorktown Virginia-EUA, em 2009 fez em Cape Town-Africa do Sul o curso de Poluição Marítima.

#### **Quais têm sido as principais prioridades da Guarda Costeira de STP?**

**R:**Somos uma instituição recente, inicialmente criada para enfrentar os perigos marítimos que constituíam motivo de preocupação para o nosso Estado, nomeadamente a pirataria e a criminalidade organizada, com o passar dos anos temos vindo a assumir um papel mais pró-activo no sistema de salvaguarda da segurança marítima. Atualmente preocupamo-nos em organizar-nos, em possuir um sistema jurídico e pessoal devidamente habilitado para dar resposta as preocupações do país.

#### **1-Quais são os principais parceiros da GC santomense?**

**R:**Os mecanismos de parceria estratégica envolvendo países como os EUA, Portugal e Brasil, entre outros, visam precisamente a prevenção de ataques marítimos com ações concretas, contudo temos parcerias ao nível da formação e capacitação dos nossos quadros com Angola, Moçambique, China, Guiné Equatorial, etc, que é crucial para o profissionalismo e competência dos nossos homens. A celebração destes acordos internacionais asseguram a participação de STP em organizações internacionais de âmbito regional ou sub-regional que procedam ações no domínio da defesa e preservação do património haliêutico dos países membros, com vista a reforçar a cooperação regional no âmbito das pescas e a rentabilidade de infraestruturas e equipamentos nacionais marítimos.

#### **2-Quais são os principais desafios enfrentados pela GC santomense?**

**R:**Devido a débil situação financeira do país, os problemas financeiros são os que mais nos impedem de recorrer a aquisição de materiais essenciais para a vida no mar; a falta

de meios navais e a inexistência de quadros devidamente capacitados, e em áreas de Marinharia e das Engenharias são certamente outras das preocupações acrescidas da GC santomense.

### **3-Quais são as principais ameaças com que STP deve preocupar-se ?**

**R:**Face a nossa posição geoestratégica, o espaço marítimo que a ilha partilha, faz das ameaças não somente problemas nacionais como também regionais, que se não forem devidamente acautelados estes poderão proliferar e desencadear graves problemas futuros. Apesar de atualmente o índice de ações criminosas ter diminuído substancialmente, com a presença do navio Zaire, a poluição, a pirataria e a pesca INN, continuam a ser desafios a ter-se em atenção e que poderão vir a ameaçar seriamente o equilíbrio sustentável do nosso espaço marítimo.

### **4-Como solucionar os problemas enfrentados por STP no âmbito da segurança marítima?**

**R:**Aumentar a competência dos profissionais para ter-se uma presença efetiva área marítima, reforçar o patrulhamento e fiscalização na sua ZEE e repor a ordem e o rigor, seriam fundamentais para hostilizar as ameaças em toda a região. Algo que requer muito empenho, trabalho mas acima de tudo recursos, que infelizmente vemo-nos sem os mesmos.

### **5-Na sua opinião qual é a principal fragilidade do setor de segurança marítima santomense?**

**R:**A diversidade de instituições responsáveis pelo sector, vê-se uma clara desorganização do sector marítimo e instituições desagregadas, não existindo qualquer relação de cooperação entre os principais intervenientes no sector, falo da GC e do IMAP.

### **6-O sistema marítimo santomense, tem tido melhorias e em que conjuntura?**

**R:**Acredito que sim, principalmente ao nível das cooperações atualmente existentes, tanto com os parceiros inter-regionais como extra-regionais, falo em concreto de, alguns Países Europeus, a China, o Brasil e os EUA, que o país nos últimos anos vem-se associando através de acordos bilaterais com os quais temos ainda muito que aprender, porém tem-

nos ajudado a definir e moldar o nosso ,recente, processo de formação securitária marítima.

**7-E a pesca INN é um problema para o espaço marítimo de STP?**

**R:**Certamente que sim, como sabe a pesca é a principal atividade de sustento de inúmeras famílias santomenses e como tal qualquer problema que daí advenha condiciona não só a segurança mas também toda a estrutura de sobrevivência da população. E com a existência de menos peixes nas nossas águas os pescadores podem despertar para outras praticas criminosas mais rentáveis.

**8-O mar é um motivo de preocupação para as autoridades santomenses?**

**R:**Sim,o país já tem uma Estratégia de Segurança Marítima o que por si já é uma boa base para construir uma arquitetura marítima funcional. Claro que existem limitações, contudo é uma boa rota para atingir-se um porto seguro dentro em breve.

## **Apêndice B- Guião de entrevista ao Capitão Kenente Forres Duarte do Nascimento**

Capitão Kenente Forres Duarte do Nascimento, licenciado em Direito pela Universidade Lusíadas de STP, Mestre em Relações Internacionais na China na Universidade Central da China, atualmente desempenha a função de Assessor Jurídico do Ministro da Defesa e Ordem Interna e do Chefe do Estado Maior das Forças Armadas de STP.

### **1.No âmbito da segurança marítima, existe algum plano de contingência da política de defesa que vise esse plano?**

**R:**Em relação a esta questão vou mais longe em te assegurar que dispomos neste momento de um Decreto-lei, por conseguinte 2/2018 que aprova a Estratégia de Segurança Marítima. Estratégia esta que servirá de base para o cumprimento das nossas obrigações perante os nossos parceiros internacionais e perante os desafios assinados no âmbito de Tratados e Acordos de que o Estado santomense é parte, é também considerada ferramenta para o combate aos crimes transacionais, a pirataria, as atividades ilícitas desenvolvidas no âmbito da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, poluição marítima, e proteção e desenvolvimento da economia azul, portanto, todos estes pressupostos concorrem para interesse da Política de Defesa Nacional e fizemos parte deste processo desde do seu início visto enquadrar nas nossas atribuições enquanto instituição que tem por incumbência traçar Políticas de Defesa Nacional em todas as vertentes.

### **2.Que estratégias têm sido desenvolvidas para a salvaguarda de áreas marítimas do País?**

**R:**Com a aprovação do Decreto-lei 2/2018 a “Estratégia de Segurança Marítima” subsequentemente, havia necessidade de elaboração e aprovação de um plano de ação para a sua implementação, portanto, este plano tem um horizonte até 2030, e vem salvaguardar todas as preocupações no que refere a segurança marítima, e foi concebida de uma forma transversal com envolvimento de todas as Instituições/Agências que direta ou indiretamente lidam com o mar, nomeadamente Ministério de Defesa e Ordem Interna, Autoridade Marítima Nacional, Polícia Judiciária, Serviços de Migração e Fronteiras, Chefe da Casa Militar da Presidência da República, Serviços de Proteção Civil e Bombeiros, Polícia Fiscal Aduaneira, Direção das Pescas, Instituto Marítimo e Portuário, Procuradoria-Geral da República, ONG Marapa, Direção do Ambiente, Guarda Costeira, Guarda Presidencial, e o Ministério dos Negócios Estrangeiros Cooperação e Comunidades.

O referido Plano de Ação para a Implementação da Estratégia de Segurança Marítima, orienta-se com base nos objetivos fixados na Estratégia de Segurança Marítima, garantindo deste modo mecanismos para a mobilização dos recursos humanos, financeiros, materiais e outros necessários para uma boa gestão da segurança marítima, para o desenvolvimento económico eliminando assim possíveis ameaças, pois, foram delineados três objetivos estratégicos.

**1.º Fortalecer a Governação Marítima**, que visa ações que possam reforçar os mecanismos de governação, ter um acervo de legislações que sirvam de base a procedimentos eficazes e ajustados as boas práticas internacionais, que definam o nosso domínio marítimo e reforcem a nossa cooperação internacional e nos permita honrar com os compromissos regionais e internacionais.

**2.º Otimizar a Economia Azul**, contempla um conjunto de ações que visam promover o desenvolvimento económico sustentável, maximizando o potencial marítimo, que sirvam para atrair investimentos nacionais e internacionais para o programa de Economia Azul, que permitam desenvolver e capacitar os recursos humanos envolvidos nos assuntos do mar, e que permitam promover o turismo e desenvolver infra-estruturas relacionadas com o transporte marítimo.

**3.º Reforço a Proteção e Segurança Marítima**, que visam ações de reforço a vigilância e potenciam a rede de informação que facilitam a promoção do programa de conhecimento situacional Marítimo para fazer face ao combate dos crimes transacionais, (coordenação).

Cada um dos objetivos estratégicos aqui mencionados contém ações específicas ou complementares, cuja realização obedecem a um limite temporal devidamente identificado, assim como, o conjunto de Instituições/Agencias envolvidas, as responsabilidades de cada uma delas, estimativas de curso, possíveis fontes de financiamento e por fim, as metas.

### **3. Quais são as principais preocupações para a segurança e Defesa Nacional?**

**R:**Outrora as principais preocupações para um Estado seria receio de invasão dos Estados vizinhos, na minha perspetiva hoje em dia a preocupação deve-se desembocar em relação aos novos fenómenos, como o terrorismo e outros crimes transnacionais e no futuro cibercrime. Tendo em atenção a Localização de STP, a segurança marítima constitui grande preocupação para navegação a nível global face a multiplicidade de ameaças que se tem vindo a registar no espaço que assegura 90% do comércio Mundial, o Golfo da Guiné vem sentindo estas ameaças, pelo que, os Estados ribeirinhos e Insulares que integram esta região têm vindo a tomar medidas quer a nível bilateral como multilateral para fazer face as mesmas.

O Estado Santomense preocupado com estas ameaças aprovou em diploma legal a Estratégia de Segurança Marítima onde definiu as políticas, os eixos essenciais assim como os intervenientes com ação no mar para uma abordagem conjugada até 2030 garantir segurança no mar sobre a jurisdição nacional.

#### **4.A pirataria e a pesca ilegal são ameaças a segurança do País?**

**R:**Os dois fenómenos são sem dúvidas ameaças a paz e segurança, recentemente tivemos um relato da tentativa de pirataria contra um navio mercante nas nossas águas, porém, medidas foram encetadas de forma a dissuadir os mesmos. Com a Estratégia e o Plano de Ação num horizonte não muito longo, creio que iremos ter meios materiais e recurso humanos para debelar estes fenómenos que a todo momento atentam contra a paz e segurança e a nossa economia relativamente aos nossos recursos marinhos (pescados e outros).

#### **5. Que medida tem sido pensada para estes ilícitos marítimos?**

**R:**Apesar dos nossos fracos recursos em meios navais e humanos para debelar estes ilícitos. Apostamos no acordo de cooperação bilateral e multilateral para mitigar estas ameaças e garantir autoridade do Estado no mar, portanto, com Portugal assinamos acordo de Cooperação no Domínio da Fiscalização Conjunta de Espaços Marítimos sob soberania ou jurisdição de STP, resultante deste acordo temos a presença de um Navio de Guerra da República Portuguesa nas nossas águas denominado NRP Zaire com permanência aproximadamente dois anos compostos por contingentes Portugueses e São-tomense. E anualmente decorrem nas águas de jurisdição São-tomense, Exercício Obangame Express, que tem como objetivo melhorar as comunicações, troca de informações e a interoperabilidade entre os meios dos diversos países com interesses no Golfo da Guiné e nas rotas marítimas que atravessam esta região. A participação das diversas entidades de STP neste exercício garantem que se desenvolvem e exercitam os procedimentos, os meios e os recursos humanos permitindo incrementar a Segurança Marítima nas águas de jurisdição de STP e do Golfo da Guiné.

## **Apêndice C- Guião de entrevista a Paloma Leize Lima Pires dos Santos**

Dra Paloma dos Santos, licenciada em Relações Internacionais na Universidade do Minho em Portugal, Mestre em formação e certificação dos marítimos na World Maritime University na Suécia. Trabalha como técnica do departamento e certificação no Instituto Marítimo Portuário(IMAP).

### **1.Como caracteriza a situação do setor marítimo em STP? Como avalia os investimentos e as evoluções tidas nesse setor?**

**R:**O sector marítimo em STP caracteriza-se por ser ineficiente face às demandas da indústria marítima atual. Pois os elementos que fortalecem o sector estão praticamente inexistentes ou enfrentam problemas de fundo, sendo eles: uma frota marítima precária (total de tonelagem bruta bastante reduzida), bem como as condições de navegabilidade da frota existente; poucos marítimos nacionais qualificados; instalações portuárias, e da Administração Marítima (IMAP) ineficientes; desarmonia da Legislação marítima nacional; Ineficiência na implementação das convenções marítimas internacionais, etc. Todo este cenário é resultado de um país com graves problemas estruturais, do qual o sector marítimo se assemelha a situação dos outros sectores no país.

### **2.Que atitudes têm sido desenvolvidas na tentativa de assegurar a Segurança Marítima em STP?**

**R:**Com a criação do IMAP em 2007, a IMO tem vindo a oferecer assistência técnica ao país no domínio da legislação com vista a sensibilizar as autoridades locais para a importância do mar e de haver atividades seguras nele, bem como formações locais e no estrangeiro aos técnicos do IMAP sobre vários domínios. De igual modo, o país beneficiou de várias formações multisectoriais fornecidas pela Guarda Costeira Norte Americana nos anos de 2010 à 2013. Essas ações de formação foram ministradas para todos os sectores que lidam com as atividades marítimas e portuárias, sendo elas: O IMAP, GC, Alfândegas, ENAPORT, Polícia Fiscal e Aduaneira, entre outros. Importa referir que nesse período foram feitas formações sobre o ISPS Code, além de ter sido elaborado um Código de Acesso ao porto de Ana Chaves. Em 2018 também foi aprovado um Decreto sobre a Estratégia de Segurança Marítima em STP. Neste momento, está na fase de elaboração o respetivo Plano de Implementação.

### **3.Acredita que o desenvolvimento marítimo contribui para o progresso do país?**

**R:**Totalmente, basta verificar que o comércio marítimo representa cerca de 90% do comércio global. STP é uma país insular, altamente dependente do exterior, onde quase tudo o que se consome é trazido de fora pela via marítima. Trata-se de uma realidade difícil para a economia do país. Estou convencida que o desenvolvimento de uma estratégia integrada dos transportes poderá ser uma "lufada de oxigénio" para o progresso local. Além disso, a equação de uma estratégia equilibrada e sustentável para a Economia Azul no país poderá ser vital ao crescimento económico.

**4.Ao nível das legislações, que doutrina prevalece em relação ao mar e que desenvolvimentos já foram tidos nesse âmbito?**

**R:**Temos seguido a doutrina portuguesa.

**5.Quais os principais desafios das Alfândegas e da Segurança Marítima em STP?**

**R:**Penso que existem ainda muitos desafios como o sistema de desalfandegamento ser ainda pouco célere, e com custos elevados, o que vai elevar ainda mais o custo ao consumidor final. Em relação aos desafios da segurança marítima temos, falta atualização e harmonização da legislação; pirataria marítima no Golfo da Guiné; limitados recursos financeiros; limitada disponibilização de recursos humanos com formação na área marítima; ausência de um porto acostável; dificuldade de coordenação entre as instituições com atribuições no domínio marítimo; falta de cultura do mar.

## **Apêndice D- Guião de entrevista ao Comodoro Nuno António de Noronha Bragança**

### **1.A que se deve o problema da (in)segurança marítima na zona?**

**R:**O aparecimento em offshore de recursos como o petróleo e o gás natural; a pesca foi ganhando outra expressão e dimensão, as frotas de pesca oriundas de outros países começaram a ter uma apetência para aquela região; a dificuldade de acesso a alguns dos recursos por parte de outros países e que usam aquela região, fazendo de forma descontrolada a devastação dos recursos dos que existem na região. Felizmente os países do GdG começaram a perceber a importância e a necessidade de vigiar, controlar e fiscalizar e estarem presentes no mar sobre sua jurisdição e soberania.

### **2.Qual a magnitude que o GdG assume?**

**R:**Claramente os casos que afetam a segurança marítima e eu estou a falar daquilo que é a pirataria, o roubo a mão armada a pesca ilegal o narcotráfico e os incidentes de poluição põem o acréscimo em termos de foco nessa região. Há antes de mais, um enquadramento estratégico dessa preocupação que importa ter presente.

Portugal tem uma ligação histórica, económica e social com a zona em questão. O potencial do mar do GdG e da sua economia azul, a projeção económica dos combustíveis fósseis com o reflexo e interesse na economia de Portugal e da própria Europa. Relevo que, neste momento circulam, semanalmente, no GdG cerca de 20 a 25 navios de bandeira portuguesa ou seja há claramente uma razão de particular atenção do Estado português, através das entidades que têm responsabilidade nessa matéria, com a região GdG.

### **3.Quais os principais desafios que se colocam às Marinhas e Guardas Costeiras da região?**

**R:**Os desafios são claramente muitos, mas isso é natural são Marinhas e Guardas Costeiras com alguma juventude. Contudo, têm um potencial de progressão muito significativo. Os desafios passam por ter pessoal formado e devidamente capacitado. Ao edificar uma Marinha ou Guarda Costeira temos de atender a uma série de fatores, a organização, a formação das pessoas, a criação de infraestruturas, o aspeto logístico e financeiro, a formação e o treino. Um dos desafios que coloca aos países da região, é a necessidade de uma cooperação sem opacidade, com uma maior troca de informação, que

permita um maior conhecimento daquilo que é a situação da Segurança Marítima na região, incrementar a interoperabilidade entre as capacidades edificadas que permitem que a ligação se faça de forma transparente e ágil; por forma a que, juntos, consigam atuar de forma mais precisa com outra dimensão e expressão naquilo que são os fenómenos de insegurança que se faz sentir nas suas águas. Pois, sozinho seguramente vou mais rápido mas junto vou mais longe.

#### **4:A que se deve a preocupação de Portugal com a Segurança Marítima no Golfo da Guiné?**

**R:**Portugal integra diversas entidades, mas a verdade é que tem uma apetência natural por esta região. Na perspetiva da Segurança Marítima, Portugal tem uma dependência na área quer dos combustíveis quer do gás natural, sendo que alguns dos países produtores de petróleo da região do GdG são também fornecedores a Portugal. Decorre assim, um reconhecido interesse para que esta região viva numa situação de segurança e que o trânsito nas linhas de comunicação marítima se faça em segurança. A título de exemplo 43% do gás natural português é proveniente dessa região e portanto temos aqui aquilo que é uma evidencia em termos do interesse estratégico da região, e essa dependência não é só de Portugal é também de alguns países da Europa. Portugal enquanto país europeu tem geograficamente uma localização mais próxima das linhas de comunicação marítima que vêm quer do Atlântico sul quer da região da África ocidental o que lhe confere uma certa posição privilegiada entre os demais. Temos as cooperações que estabelecemos, das quais evidencio a CPLP em que cinco desses países estão na região isto reforça também os nossos interesses e esta parceria de ligação estratégica na região. Quando falamos de CPLP falamos também na diáspora portuguesa que vive nesses países, com maior ou menor expressão, e que são motivo de preocupação e interesse para que a região viva num clima de segurança e de paz.

#### **5.Como avalia a participação portuguesa nessas missões?**

**R:**Portugal faz parte de várias organizações e parcerias (Nações Unidas, UE, Nato, CPLP entre outras), mas de facto tem uma afeição particular por essa região, refere-se que os países acolhem e veem a participação de Portugal de forma bastante positiva, isto deve-se à língua, ao conhecimento mútuo e Portugal não tem uma dimensão que coloque em causa a legitimidade e soberania do país quando faz a sua atuação.

## **6. Como é que Portugal tem desenvolvido atividades e parceria nesta matéria?**

**R:** Tem desenvolvido, há já algum tempo, a preparação técnico-militar feita no princípio numa lógica de formação dos quadros técnicos superiores e em parcerias de áreas técnicas e depois com o desempenho e desenvolvimento de exercícios desenrolados tanto em Portugal como na região. Do que me foi possível observar e cooperar no âmbito da CPLP, a formação dos quadros superiores tem um papel muito importante que a Marinha e as FAP têm desempenhado e feito, a título de exemplo, o número de militares de Cabo Verde, STP e Angola que vêm cá em estágios prolongados tem sido uma evidência relevante e importante.

## **7. Que missões têm sido desenvolvidas na tentativa de manter a Segurança Marítima no Golfo da Guiné?**

**R:** Temos trabalhado sempre num princípio da confiança mútua e do reforço dessa confiança, procurando aquilo que é a partilha de conhecimento (dar e receber), esse apoio de capacitação nos países do Golfo da Guiné é essencialmente uma partilha de conhecimentos uma vez que vamos lá estar e vamos claramente aprender com uma realidade diferente da nossa e temos vindo a aprender e apoiar na capacitação da componente operacional, no reforço das condições do que concerne à Segurança Marítima e temos exemplos nas ações de instrução e treino que temos desenvolvido nesses países, a cooperação naquilo que é o conhecimento do mar que damos nesses países através da cooperação que temos feito no IH, com o que fazemos em STP que é um exemplo único na região que se prende com o assinalamento marítimo um trabalho feito em parceria com a Direção de Faróis de Portugal, aquilo que é o apoio que temos dado a STP e CV na área da autoridade marítima e reforço das competências nessa área. Temos vindo a desenvolver aquilo que é uma parceria no apoio nas ações cooperativas como é o exemplo dos exercícios que fazemos no âmbito “Obangame Express” na área do Golfo da Guiné onde trabalhamos em parceria com todas as marinhas do Golfo da Guiné seja da Nigéria, Gabão, Angola, STP e inclusive CV que tem vindo também a participar; é nesse reforço de capacitação das Marinhas e GC da região que temos vindo a trabalhar.

## **8. Quais os principais desafios enfrentados nessas missões?**

**R:**Se falarmos em desafios é sempre importante porque encontramos na região Marinhas e Guardas Costeiras e entidades responsáveis por aquilo que respeita a Segurança Marítima com níveis de evolução e maturação distintos. Se formos a Europa encontramos linhas muito idênticas de linhas de ação e orientação, mas existem sempre as diferenças culturais. África tem uma relação com o mar distinta, aliás sempre teve, desde a independência em África, e a transformação das antigas colónias pelos movimentos de libertação que foram sempre orientados maioritariamente em Terra. A componente aérea apesar de ter sido tardia apareceu de seguida e no final disto faltava a componente orientada para o mar mas como não havia muita apetência a Marinha e a CG começaram após a consolidação destes movimentos de libertação. Enquanto tínhamos exércitos criados estes desenvolveram a sua ação no terreno, aquilo que era a componente Naval era mais insipiente há aqui um caminho um esforço adicional nessa consolidação das Marinhas e GC logo é natural que se possa olhar o desenvolvimento das FA, o exército e a força aérea numa dimensão mais expressiva do que é a Marinha. As fronteiras terrestres estavam bem definidas em determinado momento da História com a divisão designada do mapa cor-de-rosa houve de facto aqui uma definição de fronteiras, porém nunca houve divisão de fronteiras no mar.

### **9. Como vê a atuação das forças locais?**

**R:**Com a lapidação dos recursos, os países começaram a ver a necessidade de ganhar capacitação de controlar e fiscalizar todos esses mesmos recursos. STP é um bom exemplo pois quando se formou a GC inicialmente com alguns meios, mas com uma dificuldade de sustentar esses mesmos meios ao qual acrescia a necessária maturidade dos elementos que constituíam a GC em determinados setores, olhando de forma holística (doutrina e organização, logística e o emprego operacional), existe uma dificuldade dessa matéria, meios que foram atribuídos a STP na altura que operavam porém quando houve necessidade de intervir em termos da sustentação e maturação não havia estrutura organizacional e logística para dar continuidade e é isso que está-se a tentar fazer com o NRP Zaire e outras ações em todo o continente.

### **10. Como tem sido a avaliação do projeto Zaire?**

**R:**Avalisar um navio de guarnição integrada (23Pt/11stp) não é propriamente fácil isto porque a formação das pessoas não se faz por geração espontânea (osmose) importa que

haja a vontade e o conhecimento, para que haja a vontade de fazer e claramente esta vontade esta lá. Existem sempre uma desconfiança relativamente as FA e do quão pode ser pouco aglutinador no desenvolvimento do país. Vejo pessoal capaz dentre os elementos da GC santomense e de facto têm tido uma avaliação positiva, tenho visto também bons exemplos em CV e Angola nos últimos anos. A diferença de ter militares com formação de base em Portugal e outros sem conhecimento de Marinha e nesse momento uma Guarda Costeira com elementos de formação díspar cria sempre aqui alguma flutuação, contudo há que encontrar um denominador comum uma estabilização, uma estrutura de quadros que dê uma coesão que são perceptíveis; claramente existem as dificuldades do país que poderão ser ultrapassadas se o país tiver vontade para tal e que claramente serão sentidas na própria estrutura do mesmo.

**11. Como vê a atuação das forças militares locais quando atuam sem a supervisão dos parceiros?**

**R:** O trabalho da cooperação tem como génese, apoiar na edificação da capacitação da capacidade ou seja criar na organização a estrutura para que ela se possa perenizar no terreno sem o apoio de terceiros, o que efetivamente acontece, fazer isso nesse preciso momento em termos de estrutura e de pessoas foi simples pois é necessário uma mudança de paradigma.

**12. Que melhorias foram conseguidas com a ida do NRP Zaire para STP?**

**R:** STP agora com o NRP Zaire é o novo paradigma na abordagem da cooperação das políticas de Defesa daquilo que já se fazia em terra veio dar um salto significativo naquilo que era a salvaguarda dos seus recursos e aquilo que é a intervenção no seu espaço de jurisdição e soberania. O Zaire é um projeto que se vai mantendo na medida em que é objeto de interesse mútuo. Que veio colocar STP no foco da atenção relativamente as outras GC e países da região, pois era uma zona de sombra, os meios não permitiam essas ações de intervenção e fiscalização e com o Zaire tem-se dado um salto naquilo que diz respeito a atuação de STP no GdG e naquilo que é a prevenção de ações ilícitas

**13. Como tem sido o posicionamento da comunidade internacional diante de tais flagelos?**

**R:** Primeiramente houve uma preocupação da comunidade internacional em reforçar a Segurança Marítima na região e apoiar o reforço dessa segurança através da capacitação

da região e em particular dos países da região, temos vindo a observar de facto progressos dos países da região. Porém estas colaborações devem ser coordenadas e consertadas com outras entidades mas acima de tudo sem apropriar aquilo que é a responsabilidade do país pois o problema da Segurança Marítima é um problema da região, dos países da região em primeiro lugar Portugal e outros parceiros que apoiam a capacitação desses países estão exatamente prontos para apoiar esta vontade para que os países possam atuar em primeiro lugar autonomamente e depois em parceria.

## **Apêndice E- Guião de entrevista ao Sub-Tenente Wilker Viegas**

Sub-Tenente Wilker Viegas, licenciado em Economia na Universidade Lusíadas de STP, atualmente desempenha a função de Comandante, interino, da Unidade de Fuzileiros Navais das Forças Armadas de STP e foi um dos Oficiais santomenses no Projeto Zaire.

### **1. De quanto tempo foi a sua comissão no NRP Zaire e que funções desempenhava?**

**R:** Pertenci à primeira guarnição como 3º Oficial<sup>68</sup> e Imediato santomense em comissão no navio Zaire, funções que exerci por um ano e sete meses.

### **2. Como avalia essa experiência?**

**R:** Considero ter sido uma experiência bastante positiva, uma vez que muitas das atividades empreendidas pelo navio são vitais para a vida no mar. Durante o tempo de missão o navio pôde promover missões SAR, auxiliar nas fiscalizações dos navios ilegais pesqueiros, além de ter beneficiado a guarnição com exercícios de capacitação, que a muito que eram necessárias.

### **3. Quais os principais desafios enfrentados pela guarnição?**

**R:** Admito que inicialmente existiram muitos desafios alguns dos quais puderam ser ultrapassados, como a falta de conhecimento em Marinharia e Navegação de alguns praças que não possuíam e que foi necessário despender algum tempo para a instrução destas mesmas áreas.

### **3. Que melhorias puderam ser observáveis por si?**

**R:** Saliento como melhorias, a drástica diminuição da atuação dos navios ilegais pesqueiros nas águas santomenses e o aumento do conhecimento prático que anteriormente os oficiais e sargentos não possuíam devido a falta de meios de tamanha envergadura.

### **4. Qual é para si a principal desmotivação de muitos desses homens?**

**R:** Infelizmente é de destacar a falta de reconhecimento e a inexistência de um subsídio de embarque para esses homens, que têm manifestado uma enorme vontade em aprender e em dar o seu melhor, em virtude de estarem vulneráveis aos perigos do mar.

---

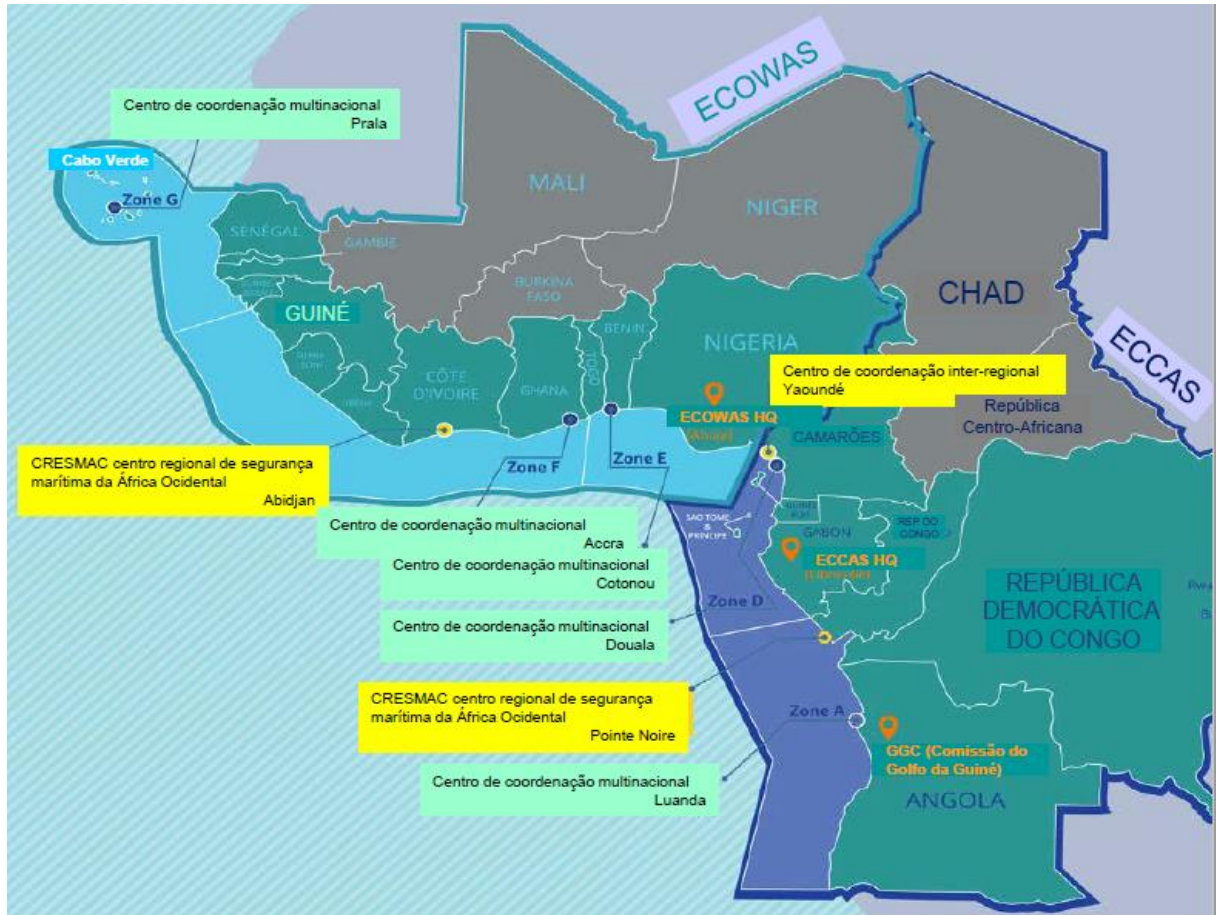
<sup>68</sup> Oficial que detinha as funções de comunicativo, navegador e operações por acumulação de funções

### **5. Que recomendações daria num projeto futuro?**

**R:** Manter um navio de tal pujança não é tarefa fácil, mas é um passo que já foi dado como tal proponho a existência futura de um navio menor pela Guarda Costeira como forma de prosseguir com a aquisição de conhecimentos que foram adquiridos por toda a guarnição santomense durante o tempo de missão no navio.

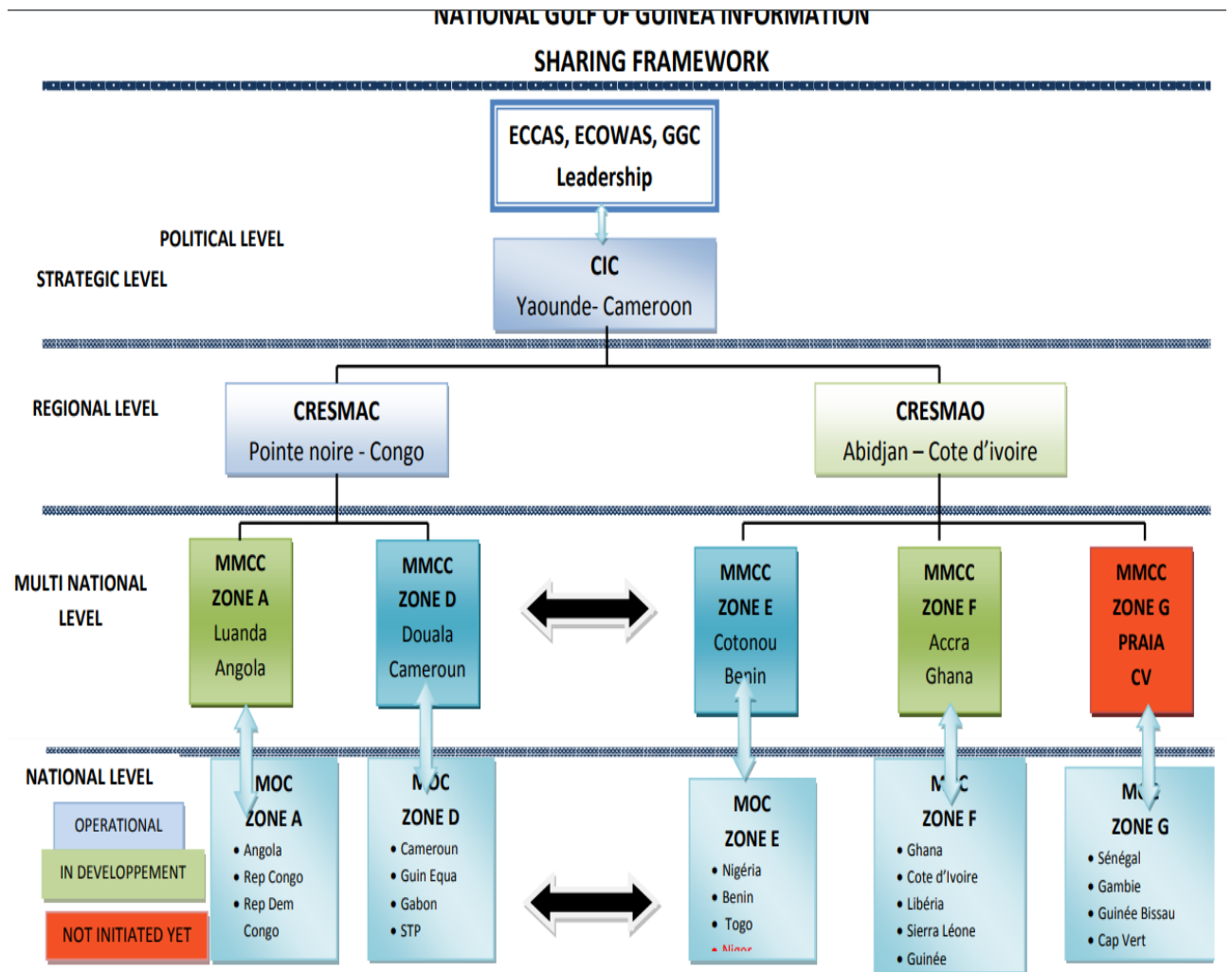
## Anexos

### Anexo A-Arquitetura da Segurança Marítima no GdG<sup>69</sup>



<sup>69</sup> Retirado do Centro de Estudos Estratégicos de África.

Anexo B-Arquitetura atual para o combate a criminalidade<sup>70</sup>



<sup>70</sup> Retirado do Centro Inter-regional de Coordenação

### **Anexo C- Regulamentação e iniciativas marítimas em curso em África <sup>71</sup>**

A Estratégia Marítima Integrada de África 2050 deve ser implementada em conjunto com todas as iniciativas da União Africana, com os quadros de regulamentação regionais e internacionais, que incluem, mas não estão limitados a (UA, 2012, p.16):

i) Instituições e associações regionais especializadas, o Memorando de Entendimento (MdE) do Oceano Índico, MdE do Mediterrâneo, e o MdE da África Ocidental e Central sobre a Inspeção do Estado do Porto (MdE de Abuja), que são instrumentos criados em resposta à iniciativa global para a erradicação de navios que não obedecem aos padrões legais, condições de trabalho para os marinheiros e preservação do ambiente marinho;

ii) A Convenção das Nações Unidas sobre o contrato de mercadorias internacionais transportadas totalmente ou parcialmente através do mar (Regras de Roterdão de 2009), a Convenção das Nações Unidas sobre o comércio de trânsito dos Estados sem litoral (1965) e a Convenção sobre a facilitação do Transporte Marítimo internacional (Convenção FAL-1965);

iii) O MdE da MOWCA (2008) sobre a criação de uma rede integrada de Guardas Costeiras;

iv) O Sea Power for Africa Symposium, uma reunião periódica dos Almirantes da Marinha e das Guardas Costeiras africanas;

v) Declaração de Abuja sobre as pescas e aquicultura sustentável em África (2005);

vi) Plano de Ação de Ouagadougou da UA (2007) para Luta contra o Tráfico de Seres Humanos, especialmente mulheres e crianças;

vii) O Centro Multinacional de Coordenação (CMC) da Zona D do Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC);

viii) A African Maritime Transport Charter de 2010, bem como a Resolução de Durban (2009) sobre segurança marítima e proteção do ambiente marinho na África;

ix) O Código da Comunidade da Marinha Mercantil da ECCAS;

---

<sup>71</sup> Retirado da EMIA 2050

x) As operações internacionais contra a pirataria e programas de capacitação marítima sob o African Partnership Station (APS).

## **Anexo D-Iniciativas da União Europeia para o Golfo da Guiné<sup>72</sup>**

i) Estratégia da União Europeia para o Golfo da Guiné:

- Baseada em três princípios (ConselhoUE, 2014, pp. 1-8):
- Parceria com os países do Golfo da Guiné e estreita coordenação com as suas organizações regionais (ECOWAS, ECCAS, CGG e MOWCA), e outras organizações internacionais que operem na região (UNOCA, UNOWA, UNODC, IMO, INTERPOL, WCO, entre outras);
- Uma abordagem abrangente para os problemas, garantindo que os assuntos de segurança, desenvolvimento e governança estão integrados num único quadro estratégico;
- Aplicação das lições aprendidas das estratégias em outras regiões de África, especialmente no Corno de África.

ii) O Plano de Ação da União Europeia para o Golfo da Guiné 2015-2020:

Este plano incide do desenvolvimento das seguintes atividades (2015, p. 21):

- Seaport Cooperation Project (SEACOP): o projeto tem como objetivo edificar um sistema para troca de informação interagências e criar estruturas para controlo de cargas suspeitas e incentivar a cooperação regional e transregional contra o tráfico ilícito através de rotas marítimas;
- Airport Communication Project (AIRCOP): o projeto tem como finalidade a criação de task forces de interdição em aeroportos selecionados e conectá-los às bases de dados jurídicas internacionais;
- West Africa Police Information System (WAPIS): o Sistema tem como objetivo a criação de bases de dados nacionais e regionais para recolha de informação policial relevante;
- Anti-Money Laundering-West Africa (AML-WA): o projeto tem como propósito incentivar o esforço inter-regional e internacional de combate à lavagem de dinheiro;
- Apoio ao programa do transporte marítimo em África: constituído por três projetos orientados para a segurança marítima, eficiência dos portos e respetivo controlo da África ocidental e central;
- Conjunto de atividades orientadas à deteção da pesca ilegal não declarada e não regulamentada (Illegal Unreported and Unregulated – IUU).

iii) O Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme: (CRIMGO)

O CRIMGO, criado em 2013, foi estendido até janeiro de 2017. Atualmente este projeto tem especialistas destacados no Inter-Regional Coordination Centre, em Yaoundé, e já formou mais de 60 investidores locais, tendo também ministrado ações de treino de resposta à crise no Benim, Togo, aos Camarões e Nigéria (ConselhoUE, 2015, p. 20).

iv) O Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics:

O MAOC-N é uma iniciativa de sete países da União Europeia, designadamente, França, Irlanda, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal (sede em Lisboa) e Reino Unido, com o apoio financeiro do programa Prevention of and Fight against Crime (ISEC) da União Europeia. O Centro constitui um fórum de cooperação multilateral criado com a

---

<sup>72</sup> Retirado do Apêndice do trabalho de Dinis Cabrita

finalidade de combater o tráfico de estupefacientes para a Europa e costa Ocidental Africana, por via marítima e aérea (MAOC-N, 2016; ConselhoUE, 2015, p. 11).

Esta organização trabalha em estreita colaboração com o European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (EMCDDA), a European Maritime Safety Agency (EMSA), o United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), o European External Action Service (EEAS), o European Defence Agency (EDA), EUROJUST, FRONTEX e o US's Drug Enforcement Administration, bem como com países africanos chave, como é o caso de Cabo-Verde e Guiné-Bissau (ConselhoUE, 2015, p. 11).

v) Maritime Trade and Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea:

Um projeto de sucesso foi a criação do MTISC-GdG perto de Tema, no Gana. Esta foi uma iniciativa da indústria suportada por diversos países do G7++FOGG em parceria com a IMO e a INTERPOL. O MTISC-GdG fornece um serviço gratuito que visa proporcionar a segurança da navegação a operar ao largo da costa ocidental de África através do desenvolvimento de uma boa imagem situacional marítima e da sua distribuição (MTISC-GoG, 2016).

vi) Instrument Contributing to Stability and Peace:

No âmbito da componente de longo prazo do Instrument Contributing to Stability and Peace (IcSP)<sup>8</sup> e em suporte à Estratégia e ao Plano de Ação da União Europeia para o Golfo da Guiné, está programado um financiamento adicional de 7,5 milhões de euros para um apoio mais amplo à segurança marítima no Golfo da Guiné (desde o Senegal até Angola). Inclui comunicações entre centros, partilha de informações e desenvolvimento de capacidades das zonas D e E (conforme apêndice C), gradualmente expandido a todas as outras zonas (ConselhoUE, 2015, p. 20).

## **Anexo E-Resolução 2018(2011)**

1. Condena todos os atos de pirataria e assalto à mão armada no mar cometidos fora do costa dos Estados do Golfo da Guiné;
2. Congratula-se com a intenção de convocar uma cimeira de Chefes de Golfo da Guiné Estado, a fim de considerar uma resposta abrangente na região e incentivar Estados da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), o Comunidade Econômica dos Estados da África Central (ECCAS) e Golfo da Guiné Comissão (GGC) a desenvolver uma estratégia abrangente, incluindo:
  - a. o desenvolvimento de leis e regulamentos internos, quando estes não estiverem em criminalizar a pirataria e assalto à mão armada no mar;
  - b. o desenvolvimento de uma estrutura regional para combater a pirataria e armas roubo no mar, incluindo compartilhamento de informações e coordenação operacional mecanismos na região;
  - c. o desenvolvimento e fortalecimento de leis e regulamentos internos, conforme apropriado, implementar acordos internacionais relevantes que tratem da segurança e segurança da navegação, de acordo com o direito internacional;
3. Incentiva os Estados da CEDEAO, ECCAS e GGC, através de ação concertada para combater a pirataria e assalto à mão-armada no mar no Golfo da Guiné através da condução de patrulhas marítimas bilaterais ou regionais, consistentes com as lei internacional; e solicita aos Estados envolvidos que tomem as medidas apropriadas para garantir que as atividades que realizam de acordo com esta resolução não tenham um efeito prático de negar ou prejudicar a liberdade de navegação no alto mar ou o direito de passagem inocente no mar territorial para navios de países terceiros;
4. Convida os Estados, em cooperação com o setor de transporte marítimo, a indústria de seguros e a Organização Marítima Internacional (OMI) a emitir para navios autorizados a arvorar a bandeira, aconselhamento e orientação adequados no contexto da Golfo da Guiné, sobre técnicas de evasão, evasão e defesa e medidas para

tomar, se estiver sob a ameaça de ataque, ou ataque ao navegar nas águas do Golfo de Guiné;

5. Solicita ainda aos Estados da CEDEAO, ECCAS e GGC, em conjunto Estados de bandeira e de nacionalidade das vítimas ou dos autores de atos de pirataria ou assalto à mão armada no mar, para cooperar no processo de suposta perpetradores, incluindo facilitadores e financiadores de atos de pirataria e roubo no mar cometido ao largo da costa do Golfo da Guiné, em conformidade com lei internacional aplicável, incluindo lei de direitos humanos;

6. Incentiva a comunidade internacional a ajudar, mediante solicitação, a Estados interessados na região, CEDEAO, CECA, GGC e outros países relevantes organizações e agências no fortalecimento de seus esforços para combater a pirataria e roubo no mar, no Golfo da Guiné;

7. Congratula-se com a intenção do Secretário-Geral das Nações Unidas de implantar uma missão de avaliação das Nações Unidas para examinar a ameaça de pirataria e assalto à mão armada no mar, no Golfo da Guiné e explorar opções sobre a melhor forma de resolver o problema e aguarda com expectativa o recebimento do relatório da missão com recomendações sobre o assunto;

8. Decide permanecer apreendido do assunto.

## **Anexo F-Resolução 2039(2012)**

1. Congratula-se com o relatório da missão de avaliação do Secretário-Geral sobre pirataria no Golfo da Guiné, que foi despachada para a região de 7 a 24 de novembro de 2011;
2. Incentiva as autoridades nacionais, bem como as organizações regionais e internacionais parceiros considerem implementar as recomendações da missão de avaliação, como apropriado;
3. Salienta a responsabilidade primária dos Estados do Golfo da Guiné em combater a pirataria e assalto à mão-armada no mar no Golfo da Guiné e, neste contexto exorta-os por meio da ECCAS, CEDEAO e GGC a trabalhar no sentido de convocar da Cúpula Conjunta Planejada dos Estados do Golfo da Guiné para desenvolver um estratégia antipirataria, em cooperação com a União Africana;
4. Solicita ao Secretário-Geral através do Escritório de Nações Unidas África Ocidental (UNOWA) e o Escritório das Nações Unidas da África Central (UNOCA) apoiar os Estados e organizações sub-regionais na convocação da Cúpula conjunta, conforme referenciado na resolução 2018 (2011), na medida do possível;
5. Exorta os Estados da região do Golfo da Guiné a tomarem medidas prontas, a níveis nacional e regional, com o apoio da comunidade internacional onde capaz, e de comum acordo, desenvolver e implementar políticas marítimas nacionais estratégias de segurança, inclusive para o estabelecimento de uma estrutura legal para a prevenção e repressão da pirataria e assalto à mão armada no mar e julgamento de pessoas envolvidas nesses crimes e punição dos condenados desses crimes e incentiva a cooperação regional a esse respeito;
6. Incentiva o Benin e a Nigéria a estender suas patrulhas conjuntas além de março 2012, enquanto os países do Golfo da Guiné continuam trabalhando na construção suas capacidades para proteger suas costas de forma independente e também incentiva parceiros internacionais a considerar fornecer apoio, conforme necessário, a esse respeito e a extensão viável;
7. Incentiva os Estados do Golfo da Guiné, CEDEAO, CECA e GGC, para desenvolver e implementar segurança marítima transnacional e transregional centros de coordenação que cobrem toda a região do Golfo da Guiné, com base em

iniciativas existentes, como aquelas sob os auspícios do International Maritime Organization (OMI);

8. Incentiva os parceiros internacionais a apoiar os Estados regionais e organizações para o aprimoramento de suas capacidades para combater a pirataria e assalto à mão armada no mar no Golfo da Guiné, incluindo sua capacidade de conduzir patrulhas regionais, para estabelecer e manter centros conjuntos de coordenação e centros de compartilhamento de informações e para a efetiva implementação dos programas regionais estratégia, uma vez adotada;

9. Solicita ao Secretário-Geral que apóie os esforços para mobilizar recursos após a criação da estratégia regional para ajudar na construção capacidades nacionais e regionais em estreita consulta com os Estados e com as organizações extra-regionais;

10. Solicita ainda ao Secretário-Geral que mantenha o Conselho de Segurança regularmente informados através da UNOWA e UNOCA, sobre a situação da pirataria e assalto à mão armada no mar no Golfo da Guiné, inclusive sobre os progressos realizados Cúpula Conjunta, bem como pela CEDEAO, ECCAS e GGC, para desenvolver um estratégia abrangente para combater a pirataria e assalto à mão armada no mar;

11. Decide permanecer apreendido do assunto.


**Anexo G- Quadro resumo do impacto ambiental, social e económico da pesca INN<sup>73</sup>**

<b>Parâmetros</b>	<b>Indicadores</b>	<b>Impacto</b>
<b>Ambiental</b>	Destruição do ecossistema	-Redução das capturas e da biodiversidade nas zonas costeiras -Perda de valor das zonas de pesca danificadas.
<b>Económico</b>	Receitas anuais de exportação	-Através da redução dos desembarques locais e do não-pagamento das taxas de acesso reduzirá as exportações reais e potenciais rendimentos. -Redução da contribuição da ZEEe consequentemente, a perda de renda de recursos.
	Receitas portuárias e taxas de transbordo	-Aumento das taxas portuárias, de manutenção e abastecimento do navio -Restrição no potencial de desembarques local devido o valor acrescentado. - Contribuição da pesca para o PIB
	Receitas de serviços e impostos dos operadores legítimos	-Dificuldade no pagamento de taxas de licença, receitas das empresas disponibilização de instalações de VMS, observadores, etc, -Redução de recursos e receitas as empresas que prestam serviços de pesca legítimos.
<b>Social</b>	Emprego	-Diminuição do emprego gerado pelas frotas locais -Redução dos rendimentos para as comunidades piscatorias
	Segurança Alimentar	-Diminuição da disponibilidade de peixe nos mercados locais. -Redução da disponibilidade de proteínas e a segurança alimentar nacional. -Aumento do risco de subnutrição na comunidades.

<sup>73</sup> Retirado em <http://www.oecd.org/greengrowth/fisheries/29468002.PDF>, adaptado pela autora

	Conflitos entre as frotas industriais e artesanais	-Redução do valor das capturas das frotas de pesca locais. -Aumento dos riscos para a saúde e segurança da comunidade.
--	--	---

## Anexo H: Indicadores de fragilidade dos países do GdG do ano de 2020<sup>74</sup>

Countries	Rank	Total												
			SA	FE	GG	EC	UD	HF	SL	PS	HR	DP	RD	EX
Angola	34th	87,3	7,1	7,2	7,8	9,0	6,3	8,0	8,7	6,4	8,8	6,2	4,9	6,9
Benin	77th	72,5	5,6	6,7	2,9	8,2	6,8	4,9	8,2	4,6	7,6	4,8	5,8	6,5
Cameroon	11th	97,9	8,2	9,3	8,6	7,7	7,6	8,9	8,3	7,8	8,8	8,6	7,3	6,8
Cote d'Ivoire	32nd	89,7	7,1	9,1	7,6	7,5	6,7	7,0	8,1	7,0	8,2	6,9	8,1	6,4
Congo Republic	25th	92,1	7,3	6,7	8,1	8,4	7,1	9,1	8,6	8,1	8,0	6,7	6,2	7,8
Ghana	108th	64,2	4,9	4,9	3,5	6,0	7,5	3,3	6,9	4,7	6,8	4,3	6,0	5,4
Equatorial Guinea	45th	83,0	6,2	8,2	6,6	8,0	4,6	9,8	8,4	8,3	8,2	4,8	4,1	5,7
Gabon	90th	69,1	5,1	8,3	2,9	5,6	5,5	7,8	6,0	7,2	6,6	3,6	4,8	5,7
Liberia	31st	90,0	6,9	8,3	4,9	7,5	7,2	7,1	9,0	6,2	8,5	7,8	8,4	8,3
Nigeria	14th	97,3	8,7	9,9	9,1	7,8	6,6	8,1	8,9	8,4	9,3	6,9	5,7	7,9
Congo, D.R.	5th	109,4	8,5	9,8	9,7	8,6	6,9	9,7	9,5	9,5	9,8	10,0	9,4	8,0
Sao Tome and Principe	83rd	70,3	5,0	6,3	4,2	5,7	8,2	4,7	5,6	3,0	6,4	5,1	8,2	7,9

Cohesion Indicators	<b>SA:</b> Security Apparatus <b>FE:</b> Factionalized Elites <b>GG:</b> Group Grievance
Economic Indicators	<b>EC:</b> Economic Decline <b>UD:</b> Uneven Economic Development <b>HF:</b> Human Flight and Brain Drain
Political Indicators	<b>SL:</b> State Legitimacy <b>PS:</b> Public Services <b>HR:</b> Human Rights and Rule of Law
Social Indicators	<b>DP:</b> Demographic Pressures <b>RD:</b> Refugees and IDPs <b>EX:</b> External Intervention

O Índice dos Estados Frágeis é baseado em um quadro de avaliação de conflitos conhecido como "CAST" para avaliar a vulnerabilidade dos Estados, projetado para medir essa vulnerabilidade em situações de pré-conflito, conflito ativo e pós-conflito, e continua a ser amplamente utilizado por formuladores de políticas, profissionais de campo e redes comunitárias locais. A metodologia utiliza tanto indicadores qualitativos quanto quantitativos, baseia-se em dados de fontes públicas e produz resultados quantificáveis através dos indicadores de risco de conflito, que são usados para medir a condição de um estado em um determinado momento (Fragile State Index).

<sup>74</sup> Retirado do <https://fragilestatesindex.org/data/>, acessado a 09 de junho de 2020.