

NOTAS E REFLEXÕES

A PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Henrique Portela Guedes

maildoportela@gmail.com

Capitão-de-mar-e-guerra da Marinha Portuguesa (Portugal), licenciado em Ciências Militares Navais, pela Escola Naval, pós-graduado em Direito Internacional Humanitário e Direitos Humanos em situações de conflito, pelo Instituto Europeu/IDN, e em Estudos Avançados de Geopolítica, pela Universidade Autónoma de Lisboa/IDN. Atualmente é Assessor e investigador no Instituto da Defesa Nacional (IDN). Tem um vasto conjunto de artigos publicados sobre Pirataria Marítima, em Portugal, Espanha, Brasil e Reino Unido, é autor do livro 'A Pirataria Marítima Contemporânea: as últimas duas décadas' e coautor de dois subcapítulos no livro 'A Segurança no Mar: Uma visão holística'.

A Pirataria marítima já remonta aos primórdios da navegação marítima, quando se iniciaram as primeiras trocas comerciais por mar, tendo sido considerada praticamente extinta no século XIX.

Começou paulatinamente a aumentar a partir dos finais da década de 1980, contudo o mundo só acordou para esta realidade com o surto de pirataria marítima nas águas da Somália, em 2008. Desde então, até aos nossos dias, este fenómeno tornou-se uma séria ameaça à segurança marítima global.

Atualmente é o Golfo da Guiné a grande preocupação da comunidade internacional, devido ao elevado número de atos de pirataria que aí se vêm registando.

Este crescimento deve-se a diversos fatores, na sua maioria comuns a praticamente todos os países que fazem parte deste Golfo, tais como: políticas sociais deficitárias, existência de grande corrupção, elevada demografia, taxas de desemprego altas e enorme proliferação de redes criminosas. São esses fatores que, associados às faltas de políticas marítimas por parte dos Estados da região e de meios navais para assegurarem a vigilância das suas águas, têm feito com que esta zona esteja a registar um cada vez maior número de ataques piratas e, conseqüentemente, seja considerada como uma das mais perigosas do mundo para a navegação marítima.



1. Causas, preocupações e ações de mitigação

Existem vários locais a nível mundial que são considerados *hotspots* da Pirataria marítima¹ e dos Assaltos à Mão Armada Contra Navios (AMACN)², ou seja, lugares que por diversos fatores se tornaram propensos a este tipo de atos. Esses locais, situados na proximidade de grandes rotas marítimas, estão normalmente associados à existência de Estados com governos frágeis ou falhados, onde as políticas sociais são deficitárias ou inexistentes, as taxas de desemprego muito elevadas, os níveis de pobreza são extremamente altos e têm uma grande densidade demográfica, na sua grande maioria jovens. Muitos destes fatores estão presentes, em maior ou menor grau, nos países do Golfo da Guiné (GG), o que tem contribuído muito para o recrudescimento da pirataria marítima/AMACN na região, nomeadamente nas águas da Nigéria.

A região do GG está localizada³ entre a Costa do Marfim e o Gabão, e inclui, além destes países, o Gana, o Togo, o Benim, a Nigéria, os Camarões, a Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe. Geograficamente contém o cruzamento da linha do Equador com o meridiano de Greenwich.

Este Golfo tornou-se, nas últimas décadas, um local de excelência para a navegação comercial. Este protagonismo está muito associado aos enormes jazigos de hidrocarbonetos existentes nesta zona e à localização geográfica da região (proximidade com a Europa e com os EUA).

Apesar de toda esta prosperidade este Golfo é, presentemente, uma das zonas marítimas mais perigosas do mundo, devido à grande insegurança regional que aí se faz sentir. Caso essa não seja ultrapassada num futuro próximo, poderá vir a colocar em risco toda a estratégia económica mundial para esta região do globo, sobretudo a que está relacionada com o comércio do "ouro negro" e do gás natural proveniente da Nigéria.

A existência de um número cada vez maior de redes criminosas em terra, associado à falta de políticas marítimas por parte dos Estados da região, tem feito com que algumas dessas se dediquem à pirataria marítima/AMACN. Esses grupos rebeldes, na sua grande maioria oriundos da Nigéria, iniciaram a sua atividade na costa nigeriana, contudo, paulatinamente, foram estendendo a sua área de atuação às águas do Benim, do Togo, do Gana, dos Camarões, da Guiné Equatorial e de São Tomé e Príncipe. O aumento da pirataria marítima/AMACN nesta zona de África é atualmente uma grande preocupação para a comunidade internacional, pois os Estados da região não conseguem garantir a segurança marítima nas suas águas. A apreensão com esta insegurança no mar é denotada até pelos próprios países africanos, pois esses ataques estão a tornar-se um sério problema para o transporte marítimo, o que tem vindo a causar um ligeiro decréscimo no comércio da região e, conseqüentemente, uma redução nas receitas dos portos, em virtude de haver menos navios a praticá-los.

¹ Atos ilícitos de violência e/ou de detenção e/ou de pilhagem cometidos, para fins privados, pela tripulação e/ou pelos passageiros de um navio privado, e dirigidos contra um navio e/ou pessoas e/ou bens a bordo do mesmo, cometidos para além das 12 milhas náuticas (mar territorial).

² Atos ilícitos idênticos aos da pirataria, só que cometidos no mar territorial ou em águas interiores, sendo que o mar territorial consiste numa zona marítima, sob soberania nacional, que vai até às 12 milhas náuticas, contadas a partir da "linha de costa" (linha de base recta ou normal) de um Estado. Uma milha náutica são 1852 metros.

³ De acordo com a *International Hydrographic Organization*. Por vezes considera-se que este Golfo se estende desde o Senegal até Angola, ou seja, que fica situado entre os paralelos 15°0'0"N e 15°0'0"S.



Nos últimos anos os Estados deste Golfo começaram a desenvolver algumas políticas marítimas, pois nas últimas décadas as suas atenções têm estado quase sempre viradas para o controlo dos seus territórios no continente, não tendo por isso dedicado muita atenção ao seu mar. Como resultado, as suas forças navais estão mal equipadas, pouco treinadas e subfinanciadas para poderem assegurar a autoridade do Estado no mar nas suas águas.

O aumento da pirataria marítima/AMACN no GG fez com que a ONU passasse a acompanhar regularmente, e com grande preocupação, esta situação. A comprová-lo está a aprovação pelo seu Conselho de Segurança de duas Resoluções relacionadas com esta temática, a Resolução 2018 (2011), de 31 de outubro, e a Resolução 2039 (2012), de 29 de fevereiro. Nessas ficou bem presente a necessidade de uma ação concertada dos países da região para lidar com a pirataria marítima/AMACN, através do desenvolvimento de uma estratégia regional abrangente e estruturada, que inclua a troca de informações e o desenvolvimento de mecanismos de coordenação operacionais.

As várias organizações sub-regionais, desde então, têm-se mostrado muito disponíveis para ajudar a combater os vários tipos de atividades ilegais na região. A Comunidade Económica dos Estados da África Central⁴ (CEEAC) tem colaborado com os Estados deste Golfo na implementação de uma estratégia de segurança marítima, na qual se inclui o apoio às suas marinhas e o auxílio na organização de exercícios conjuntos por forma a combater a insegurança que se vive na região do GG.

Por outro lado, a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental⁵ (CEDEAO) também se tem mostrado interessada em colaborar. Uma boa cooperação entre a CEEAC e a CEDEAO poderá vir a permitir ações de patrulha marítima conjuntas, assim como o direito de perseguição para além das fronteiras marítimas. A Comissão do Golfo da Guiné⁶ (CGG) também se tem mantido ativa nos últimos anos e é de todas estas organizações africanas aquela cujo mandato lhe confere especial abertura para poder tratar especificamente das questões marítimas.

Todas as políticas de colaboração que têm vindo a ser adotadas em África sobre segurança marítima ainda estão numa fase embrionária e, se não forem acompanhadas de perto por uma presença contínua no mar, não passarão de meras ações simbólicas. Algumas das potências ocidentais com interesses na região têm-se mostrado disponíveis para apoiar estas iniciativas quer financeiramente quer com a troca de conhecimentos na área da segurança. Nos últimos anos, países como os EUA, a França e Portugal, entre outros, têm estado muito atentos aos problemas da região e, através de programas de cooperação, têm participado com navios seus em exercícios conjuntos com as marinhas do GG. O objetivo principal desses é aumentar a capacidade de resposta por parte dessas marinhas à pirataria marítima/AMACN ou a qualquer outro tipo de criminalidade marítima, através da melhoria da interoperabilidade das comunicações, da partilha de informações e de ações de formação e treino no âmbito das atividades operacionais relacionadas com a segurança marítima.

⁴ É constituída por dez países membros: o Burundi, os Camarões, a República Centro-Africana, o Chade, o Congo, a Guiné Equatorial, o Gabão, São Tomé e Príncipe, a República Democrática do Congo e Angola.

⁵ Os quinze países membros são: o Benim, o Burkina Faso, Cabo Verde, a Costa do Marfim, a Gâmbia, o Gana, a Guiné, a Guiné-Bissau, a Libéria, o Mali, o Níger, a Nigéria, o Senegal, a Serra Leoa e o Togo.

⁶ É constituída por oito países: Angola, os Camarões, a República Democrática do Congo, o Congo, o Gabão, a Guiné Equatorial, a Nigéria e São Tomé e Príncipe.



De entre os vários exercícios/atividades⁷ multinacionais que se realizam regularmente na região oeste de África, o exercício *OBANGAME EXPRESS*, realizado anualmente desde 2011, inclusive, é aquele que conta com o maior número de países/organizações participantes e tem o patrocínio dos EUA, através do *U.S. Africa Command*. Em março de 2019, realizou-se a sua 9.^a edição, que reuniu forças de África, da Europa e das Américas do Sul e do Norte, num total de 31 países⁸, dos quais 20 africanos, tendo contado ainda com a colaboração de várias organizações regionais e internacionais, como a CEEAC e a CEDEAO, entre outras.

Apesar de todas estas iniciativas para combater a criminalidade marítima, existem sérias dúvidas em relação à sua eficácia e sustentabilidade, pois os meios serão sempre poucos e os criminosos rapidamente passarão das áreas mais patrulhadas para as menos vigiadas. Facilmente se antevê que se não houver o envolvimento das instituições internacionais, com vista a uma estratégia global de segurança marítima para a região, dificilmente com medidas avulsas se conseguirá levar a bom porto esta árdua tarefa de combater a pirataria marítima/AMACN no GG.

2. Piratas nigerianos: os protagonistas da insegurança

A Nigéria, apesar de ser o país com a maior economia da região e possuir as maiores forças armadas do GG, é considerada pelos países vizinhos como o foco dos problemas deste Golfo, muito devido ao facto de não conseguir estabilizar a sua região do delta do rio Níger⁹, zona densamente povoada e donde provém a maior parte do petróleo explorado em terra. A economia nigeriana está, ainda, refém da indústria petrolífera, a qual não tem trazido só benefícios ao país, pois também tem contribuído de forma significativa para acabar com grande parte dos meios tradicionais de subsistência nesse Delta, como sejam a agricultura e a pesca. A poluição causada pela exploração do petróleo tem vindo paulatinamente a contaminar as terras devido ao depósito de uma grande quantidade de resíduos perigosos, o que tem levado ao abandono de muitos terrenos agrícolas, aumentando assim, ainda mais, as dificuldades de subsistência por parte da população. Esta última também deixou de poder contar com a pesca em grande parte dos seus lagos e rios, pois a poluição tem provocado a falta de oxigénio nas águas e, conseqüentemente, uma diminuição do quantitativo de peixes e o aumento das doenças transmitidas pela água.

Por outro lado, o rápido crescimento demográfico que se tem feito sentir na Nigéria, em que cerca de 62,3%¹⁰ da população, ou seja, 126 679 957 de nigerianos, tem menos de 25 anos, tem sido, sem dúvida, determinante para justificar o quantitativo de jovens nigerianos que se têm associado à pirataria marítima/AMACN.

Se a situação em terra é de instabilidade, quer na Nigéria quer em praticamente todos os outros Estados do GG, no mar, a atividade ilícita, em geral, e a pirataria

⁷ Destaca-se a operação *CORYMBE*, que tem vindo a ser levada a cabo pela França, de forma quase contínua, desde 1990, o exercício *GRAND AFRICAN NEMO*, também liderado pela França, e a iniciativa *MAR ABERTO* realizada por Portugal.

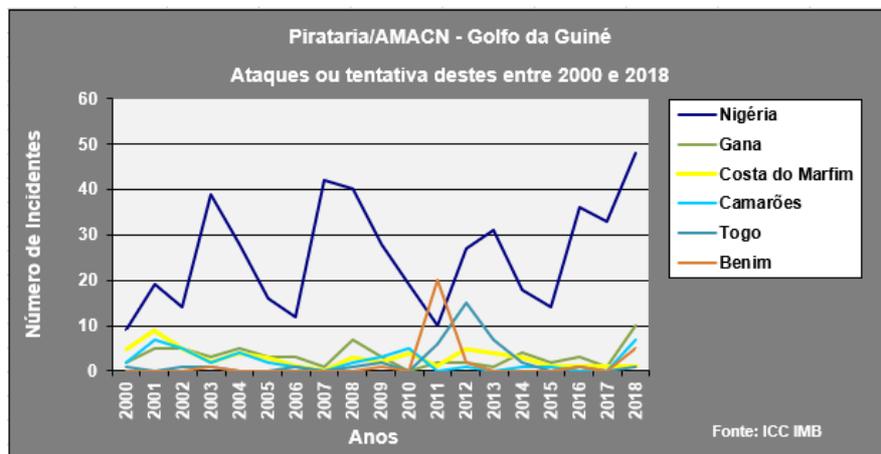
⁸ Angola, Bélgica, Benim, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Canadá, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Dinamarca, França, Gabão, Gâmbia, Alemanha, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Marrocos, Namíbia, Holanda, Nigéria, Portugal, República do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Espanha, Togo, Turquia e Estados Unidos.

⁹ Inclui os estados de Cross River, Akwa Ibom, Rivers, Bayelsa, Delta e Edo.

¹⁰ *The World Factbook*.

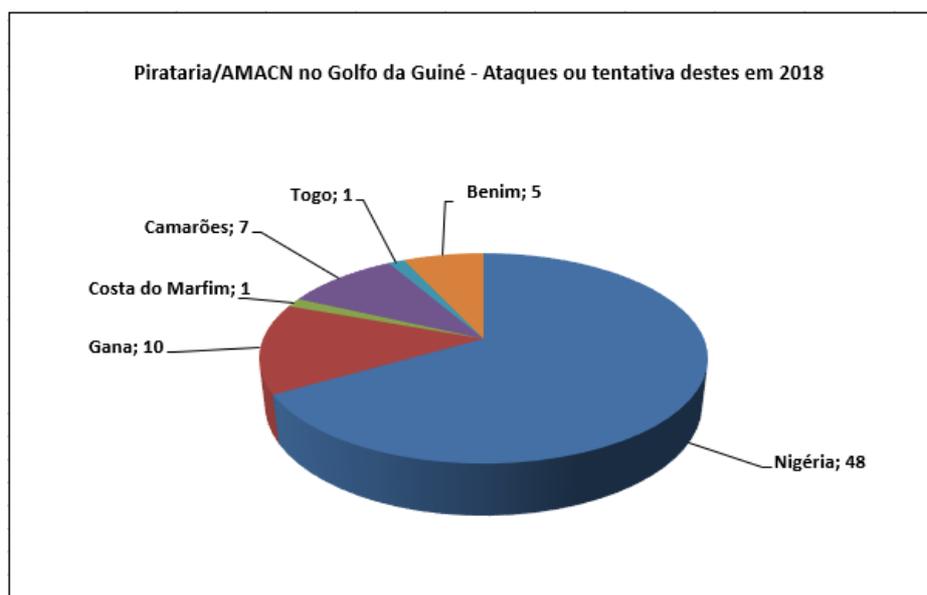
marítima/AMACN, em particular, têm flagelado muito a região nos últimos anos. No período compreendido entre os anos 2000 e 2018, inclusive, de acordo com os registos do IMB¹¹, ocorreram neste Golfo uma média de 38 atos de pirataria marítima/AMACN por ano, sendo as águas da Nigéria consideradas as mais perigosas, com uma média de 25 atos, por ano, no mesmo período de tempo.

Figura 1 - Atos de pirataria marítima/AMACN no GG entre 2000 e 2018



Só no ano de 2018 ocorreram 72 atos de pirataria marítima/AMACN neste Golfo, dos quais 48 na Nigéria, o que faz com esse ano seja considerado o pior de sempre, no que respeita a este fenómeno, nos últimos 28 anos¹², quer neste Golfo quer na Nigéria.

Figura 2 - Atos de pirataria marítima/AMACN no GG em 2018



¹¹ IMB – *International Maritime Bureau*.

¹² O IMB faz o registo do número de atos de pirataria marítima/AMACN a nível mundial desde 1991.



Os anteriores máximos tinham sido de 54 atos, em 2008, e de 42 atos, em 2007, respetivamente no GG e na Nigéria. Consta que, no caso da Nigéria, o número de atos reportados poderá nem chegar a 50% dos que têm ocorrido na realidade.

Apesar dos números evidenciarem o contrário, tem havido desde 2015 uma melhoria do patrulhamento por parte da Marinha nigeriana, o que, associado ao abaixamento do preço do crude, fez com que o *Modus Operandi* dos piratas mudasse. Neste momento, praticamente não existem sequestros de navios para roubo de crude (*Bunkering*) e posterior venda no mercado negro, o que vinha sendo uma prática habitual nos últimos anos. Um ato de *Bunkering* pode levar um ou mais dias a consumir, com a forte possibilidade de os facínoras serem descobertos e presos pelas autoridades. Por outro lado, tem aumentado o número de ataques com a finalidade de sequestrar tripulantes dos navios, com vista à obtenção de quantias elevadas pelo seu resgate. Este é o atual *Modus Operandi* dos piratas. A sua destreza já é tal que conseguem consumir os seus atos em períodos de tempo relativamente curtos, por vezes cerca de 30 minutos, o que lhes possibilita ter uma taxa de sucesso bastante elevada nas suas ações. Devido ao facto de a atividade dos piratas deste Golfo estar agora muito direcionada para o sequestro de marítimos, para obtenção de resgates, os quantitativos de tripulantes sequestrados têm vindo a aumentar bastante nos últimos tempos, prevendo-se que a situação possa ainda vir a piorar num futuro a curto prazo.

3. Conclusões

Apesar da região do GG ser muito rica em recursos naturais, o empobrecimento das populações, a corrupção, a anarquia e a desarticulação social são comuns a praticamente todos os países deste Golfo. São estes fatores que, associados à grande proliferação de armamento ilegal e à proximidade de grandes rotas comerciais, têm incentivado o ressurgimento da pirataria marítima/AMACN na região.

Na Nigéria, país donde provém a maioria dos piratas que atuam no GG, as tensões interétnicas, causadas pela instabilidade social que se vive naquele país, têm gerado muita violência entre grupos armados e entre estes e o governo, em especial nos vários estados do delta do rio Níger. Alguns desses grupos começaram a dedicar-se à pirataria marítima/AMACN como forma de arranjar dinheiro "fácil", pois veem nesta uma atividade rentável e de perigosidade não muito elevada, que lhes permite não só financiar as suas atividades como, por vezes, o seu sustento e o dos seus.

Uma vez que nunca se conseguirá erradicar dos mares a pirataria marítima/AMACN, os esforços dos governos deverão ser feitos no sentido de a minimizar, sendo para tal necessário que os países do GG adotem medidas de desenvolvimento social que proporcionem melhores condições de vida, a criação de emprego e promovam a literacia e a justiça social. No caso particular da Nigéria as avultadas quantias obtidas com a venda do petróleo deverão ser primeiramente empregues nas áreas donde o mesmo é extraído, dando mais bem-estar às populações locais.

O combate à pirataria marítima/AMACN no GG, para ser mais efetivo, tem que passar pelo envolvimento de todos, o que só se conseguirá com uma maior consciencialização da importância da segurança marítima, quer por parte dos governantes quer das populações locais. Cada vez mais é pelo mar que passam os interesses nacionais, regionais e globais dos países - em áreas como o comércio, o transporte marítimo, a



pesca, a atividade turística e a exploração dos recursos marinhos, entre muitas outras atividades -, cujo sucesso só será possível com a pirataria marítima/AMACN reduzida ao mínimo, uma vez que nunca se conseguirá erradicá-la de vez.

Referências Bibliográficas

1. Livros

Guedes, Henrique, 2014. *A Pirataria Marítima Contemporânea: as últimas duas décadas*. 1.ª Ed. Lisboa: Edições Revista de Marinha. ISBN 978-972-96535-5-1.

Payne, John C., 2010. *Piracy Today – Fighting Villainy on the High Seas*. 1.ª Ed. New York – USA: Sheridan House Inc. ISBN 978-1-57409-291-2.

Lehr, Peter, 2007. *Violence at Sea: Piracy in the age of global terrorism*. 1.ª Ed. New York – USA: Taylor & Francis Group, LLC. ISBN 0-415-95320-0.

2. Relatórios

International Maritime Bureau, 2019. *Piracy and Armed Robbery Against Ships, Annual Report 2018*, United Kingdom: ICC

The Economist. *Democracy Index 2018: Me too?*, The Economist Intelligence Unit Limited 2019

United Nations Development Programme (UNDP). *Human Development Indices and Indicators: 2018 Statistical Update*, 1 UN Plaza, New York, NY 10017 USA

3. Fontes eletrónicas on-line

International Maritime Bureau. Disponível em: <http://www.icc-ccs.org> [acesso em 15 de março de 2019].

RINKEL, Serge - 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> [acesso em 10 de março de 2019].

The World Factbook. Disponível em: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/ni.html> [acesso em 5 de março de 2019].

Transparency International. Disponível em: www.transparency.org [acesso em 5 de março de 2019].

4. Convenções

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 10 de dezembro de 1982.



5. Resoluções do CSNU

Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas N.º 2018 (2011), adotada na sua reunião N.º 6645, de 31 outubro 2011.

Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas N.º 2039 (2012), adotada na sua reunião N.º 6727, de 29 fevereiro 2012.

Como citar esta nota

Guedes, Henrique Portela (2020). "Apirataria marítima no Golfo da Guiné". *JANUS.NET e-journal of International Relations*, Vol. 11, N.º 1, Maio-Outubro 2020. Consultado [em linha] em data da última consulta, <https://doi.org/10.26619/1647-7251.11.1.01>

