



AUMENTAR A SEGURANÇA E PROTECÇÃO MARÍTIMA EM ÁFRICA: DIÁLOGO MARÍTIMO PARA ÁFRICA NO SEU TODO 2021

Diálogo Virtual
27 a 28 de julho de 2021

VISÃO GERAL

Desde julho de 2017, o Centro África de Estudos Estratégicos tem realizado várias séries de Diálogos Marítimos para África no seu Todo, começando com um evento em Yaoundé, nos Camarões, sobre “Coordenação Inter-regional para Segurança e Proteção Marítima”. Os subsequentes Diálogos Marítimos para África no seu Todo foram realizados em Vitória, Seicheles, em março de 2018, e em Windhoek, Namíbia, em maio de 2019. Estes eventos envolveram discussões ricas entre os participantes de todo o litoral africano. No entanto, desde o evento na Namíbia, todas as nossas vidas foram interrompidas pela pandemia da COVID-19, que continuamos a enfrentar. Ainda assim, o Centro África tem o prazer de realizar sessões virtuais de Diálogo Marítimo para África no seu Todo 2021, com a participação de antigos alunos dos setores da segurança e proteção marítima do Centro África e seus convidados, para fazer um balanço do domínio da segurança marítima africana num contexto global decididamente diferente.

Embora a pandemia da COVID-19 tenha afetado estados e regiões de muitas formas, o domínio marítimo continuou a operar durante esses tempos desafiantes. O mesmo ocorre com os criminosos do espaço marítimo. O Diálogo Marítimo para a África no seu Todo 2021 fará um balanço dos principais desenvolvimentos no domínio marítimo africano, desde o nosso último diálogo em maio de 2019, e considerando os efeitos da pandemia. O que se segue representa alguns dos destaques do que aconteceu no domínio marítimo africano nos últimos dois anos, considerando ameaças no mar e ações marítimas governamentais, região por região, bem como os vários desenvolvimentos no domínio marítimo global que desejemos discutir.

ÁFRICA DO MAR VERMELHO

Acidentes marítimos graves na área do Mar Vermelho tiveram grandes impactos na economia e segurança marítima de África. As políticas de bases e cooperação marítima continuam a moldar a dinâmica da segurança marítima no Mar Vermelho.

Ameaças no mar:

O incidente do EVER GIVEN no Canal do Suez:

O EVER GIVEN captou a atenção do mundo em março de 2021, quando ficou preso no Canal do Suez durante seis dias, bloqueando o comércio pelo Mar Vermelho. O mundo foi momentaneamente lembrado de que 90% do comércio mundial se faz por mar e 10% do mesmo transita pelo Mar Vermelho. O bloqueio levou a picos nos preços dos combustíveis e alimentos, ao racionamento de combustível em alguns locais e a grandes prejuízos financeiros. Especificamente, gerou um mil milhão de dólares em reivindicações pela Autoridade do Canal de Suez e uma perda estimada de 416 milhões de USD por hora, para o transporte global. Embora tenha sido oficialmente considerado um acidente, vários especialistas informáticos questionam que possa ter sido, na verdade, um ciberataque, envolvendo a operação remota do sistema de propulsão e do leme.

- Joe Weiss, “Was the Ever Given hacked in the Suez Canal?” *Control Global* (blog), 13 de abril de 2021, <https://www.controlglobal.com/blogs/unfettered/was-the-ever-given-hacked-in-the-suez-canal/>

O potencial derramamento da plataforma flutuante (FSO) SAFER:

A plataforma flutuante (FSO) SAFER continua a ser uma ameaça iminente para a região, e os esforços da ONU para sequer aceder ao SAFER falharam, tornando cada vez mais provável que se torne num dos maiores e mais devastadores derramamentos de petróleo da história mundial.

- Ian Ralby, David Soud, Rohini Ralby, “The United Nations Security Council Needs to Authorize Military Action to Prevent the Spill of the FSO SAFER,” *Atlantic Council*, 14 março 2021, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/the-united-nations-security-council-needs-to-authorize-military-action-to-prevent-the-spill-of-the-fso-safer/>.

Ações marítimas governamentais:

Base naval russa no Sudão: A Rússia anunciou a criação de uma base naval no Sudão, o que significa que quatro dos cinco membros permanentes do Conselho de Segurança das Nações Unidas teriam bases no Mar Vermelho (China, França e EUA em Djibouti e Rússia no Sudão). Em abril de 2021, o Sudão suspendeu a autorização para a Rússia prosseguir e o destino do projeto permanece incerto.

- “Sudan puts Russia naval base deal under review,” *Al-Monitor*, 2 de junho de 2021, <https://www.al-monitor.com/originals/2021/06/sudan-puts-russia-naval-base-deal-under-review>.

Estabelecimento do Conselho do Mar Vermelho:

Em 6 de janeiro de 2020, sete estados estabeleceram um Conselho multinacional do Mar Vermelho para atender à segurança e à estabilidade do Mar Vermelho. Os sete países são a Arábia Saudita, o Egito, a Jordânia, a Eritreia, o Iémen, o Sudão, o Jibuti e a Somália. O objetivo é a cooperação para o reforço da segurança marítima e regional e, para este efeito, foram realizados vários exercícios. A pandemia interrompeu alguns dos planos de desenvolvimento deste regime cooperativo, bem como os conflitos na região.

- Desirée Custers, Red Sea Multilateralism: Power Politics or Unlocked Potential, Stimson Center, 7 de abril de 2021, <https://www.stimson.org/2021/red-sea-multilateralism-power-politics-or-unlocked-potential/>.

ÁFRICA DO OCEANO ÍNDICO

Apesar de alguns contratemplos, a tendência generalizada de sucesso no combate à pirataria na região marítima da Somália continua. Ao mesmo tempo, as ameaças pré-existentes de pesca ilegal não regulamentada e não declarada (INN), o tráfico de heroína e o contrabando inseguro de imigrantes continuam a ser sérios desafios.

Ameaças no mar:

Derramamento de petróleo do MV WAKASHIO:

A 25 de julho, o MV WAKASHIO, na tentativa de chegar suficientemente perto da costa para receber um telefonema em comemoração do aniversário de um dos membros da tripulação, encalhou num recife numa área marinha protegida intocada das Ilhas Maurícias. Após duas semanas de inatividade, para mitigar as consequências do encalhamento ou para evitar um derramamento, o WAKASHIO rompeu-se, derramando 8450 barris de petróleo. Além de prejudicar o ambiente marinho (e portanto a economia azul, nomeadamente as pescas e o turismo costeiro), o derramamento revelou que o combustível marítimo (*bunker fuel*) está a comportar-se de maneira diferente na água, graças às mudanças na sua composição química exigidas pelas recentes mudanças na Convenção Internacional para a Prevenção de Poluição por Navios (MARPOL), Anexo VI.

- Nishan Degnerain, “Satellites Make New Discovery About Mauritius Oil Spill Ship Wakashio,” Forbes, 22 de janeiro de 2021, <https://www.forbes.com/sites/nishandegnarain/2021/01/22/satellites-make-new-discovery-about-mauritius-oil-spill-ship-wakashio/>.

Pesca ilegal não declarada e não regulamentada (INN) iraniana:

Um importante relatório da Global Fishing Watch e da Trygg Mat Tracking mostrou que várias centenas de embarcações de pesca iranianas estão a pescar ilegalmente nos mares territoriais da Somália e do Iémen. As imagens do relatório mostram um quadro convincente do volume da atividade pesqueira ilícita na região e da extensão do menosprezo dos direitos económicos ou mesmo soberanos dos estados costeiros. Os detalhes também ajudam a demonstrar como o crime pesqueiro pode estar dissimulado nessa prática generalizada de pesca INN.

- “Fisheries Intelligence Report – Northwest Indian Ocean,” Trygg Mat Tracking and Global Fishing Watch, 26 de maio de 2020, <https://globalfishingwatch.org/wp-content/uploads/GFW-TMT-2020.pdf>.

Mudanças no tráfico de drogas:

A Iniciativa Global contra o Crime Organizado Transnacional seguiu o seu relatório de 2018 “The Heroin Coast: A Political Economy Along the East African Seaboard” (Uma economia política ao longo da costa oriental africana) com um novo relatório: “Changing Tides : The Evolving Illicit Drug Trade in the Western Indian Ocean” (Mudança de marés: A evolução do comércio de drogas ilícitas no Oceano Índico Ocidental). O relatório detalha as principais rotas, intervenientes e dinâmica, bem como as mudanças na pegada geográfica do mercado ilícito.

- Lucia Bird, Julia Stanyard, Vel Moonien, Riana Raymonde Randrianarisoa, “Changing Tides: The Evolving Illicit Drug Trade in the Western Indian Ocean,” Global Initiative, junho de 2021, <https://globalinitiative.net/analysis/drug-trade-indian-ocean/>.

Mortes de imigrantes marítimos entre Comoros e Maiote:

A migração entre Comoros e Maiote durante a pandemia continuou a demonstrar que, embora as rotas de viagem formais tenham sido fechadas, as pessoas continuaram a movimentar-se. A morte de 10 imigrantes, incluindo uma criança, em setembro de 2020, é uma lembrança sombria de que cerca de 50 000 pessoas já morreram, naquela que é uma das rotas migratórias menos visíveis em todo o mundo. Também sublinha uma crescente tensão regional com alguns parceiros europeus.

- “Ten Migrants, including child, drown in attempt to reach French territory Mayotte,” Al Jazeera, 25 de setembro de 2020, <https://english.alarabiya.net/News/world/2020/09/25/Ten-migrants-including-child-drown-in-attempt-to-reach-French-outpost-Mayotte>.

Ações marítimas governamentais:

Libertação de reféns na Somália:

A 20 de agosto de 2020, os últimos reféns detidos por piratas na Somália foram libertados. Três reféns iranianos voltaram para casa, no Irão, após terem sido raptados da sua embarcação de pesca, o FV SIRAJ, em maio de 2015.

- “Iranian hostages held by Somali pirates since 2015 freed: Adviser,” Al Jazeera, 20 agosto 2020, <https://www.aljazeera.com/news/2020/8/20/iranian-hostages-held-by-somali-pirates-since-2015-freed-adviser>.

Incidente de embarque na Somália:

Em 20 de agosto de 2020, o embarque de uma milícia local, ao largo da Somália, foi inicialmente relatado como um incidente de pirataria, indicando que as tensões permanecem em alta. Apesar dessa realidade, algumas das estruturas estabelecidas para combater a pirataria, incluindo o acordo de transferência de prisioneiros para permitir que piratas julgados nas Seicheles ou no Quênia cumpram as suas sentenças na Somália e o Contact Group for Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS), começaram a ver os seus integrantes sair.

- Katherine Houreld, “Piracy: Aegean II is safe and underway,” gCaptain, 23 agosto 2020, <https://gcaptain.com/piracy-aegean-ii-is-safe-and-underway/>.

ÁFRICA ATLÂNTICA

Durante este período, o Golfo da Guiné enfrentou desafios muito sérios em termos de pirataria, assaltos à mão armada e raptos. Apesar de alguns êxitos destacados, as respostas gerais a estes desafios tiveram resultados mistos.

Ameaças no mar:

Pirataria, sequestro e respostas no Golfo da Guiné:

Em 2020, mais de 90% de todos os marítimos raptados no mar, em todo o mundo, foram levados no Golfo da Guiné. Com os preços futuros do petróleo negativos a determinada altura e os preços muito baixos, as modalidades mais tradicionais de pirataria, envolvendo o roubo de combustível, foram substituídas por raptos para obtenção de resgate. Um relatório recente do Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC) fornece algumas das análises mais detalhadas das redes de piratas que continuam a atacar toda a região. Embora a Nigéria tenha sido bem-sucedida na implementação do seu programa de tecnologia de ponta, denominado *Deep Blue*, a pirataria espalhou-se por toda a região, sobrecarregando ainda mais a Guiné Equatorial, os Camarões, o Gabão, São Tomé e Príncipe, o Benin, o Togo, o Gana e a Costa do Marfim.

- Ifesinachi Oakafor-Yarwood, Timothy Walker, Denys Reva, “Gulf of Guinea Piracy: A Symptom, Not a Cause, of Insecurity,” ISS Africa, 10 fevereiro 2021, <https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity>.

Ataques a embarcações pesqueiras:

Em 2020, também houve um aumento acentuado nos ataques a embarcações pesqueiras. Isso faz sentido, dada a mudança de foco para raptos com pedido de resgate, mas significa que há uma preocupação maior com as atividades das embarcações pesqueiras. No entanto, a análise atenta desta atividade com novas ferramentas analíticas revela condutas fraudulentas e enganosas consideráveis por parte de uma diversidade de embarcações de pesca, incluindo o uso da mesma identidade.

- Ian Ralby, “Looking Past Gulf of Guinea Piracy: Chinese Twins, “Ghanaian” Fishing and Domain Awareness,” CIMSEC, 20 de março de 2021, <https://cimsec.org/looking-past-gulf-of-guinea-piracy-chinese-twins-ghanaian-fishing-and-domain-awareness/>.

Ações marítimas governamentais:

Recaptura do HAI LU FENG 11:

Uma das embarcações de pesca atacada, o HAI LU FENG 11, associou-se ao MT MAXIMUS, como um dos exemplos de êxito da cooperação operacional. A embarcação foi sequestrada da Costa do Marfim em maio de 2020 e, através da partilha de informações em toda a região e da cooperação operacional entre o Benin e a Nigéria, a embarcação foi recapturada com sucesso. Os piratas neste caso serão os primeiros piratas a ser julgados de acordo com a nova lei de pirataria da Nigéria, a “Suppression of Piracy and Other Maritime Offenses Act (SPOMO)”. Esta lei representa um importante desenvolvimento na busca por resultados legais significativos na região.

- Ian Ralby, “Nigerian Navy Thwarts Hijacking of Chinese Fishing Vessel,” The Maritime Executive, 18 de maio de 2020, <https://www.maritime-executive.com/article/nigerian-navy-successfully-interdicts-maritime-kidnapping-attempt>.

Apreensões de drogas bem-sucedidas:

Nos últimos dois anos, vários países, particularmente Cabo Verde, o Senegal e a Costa do Marfim, bateram recordes de apreensão de drogas. Isto é resultante das melhorias impressionantes da região na apreensão de drogas mas também de fluxos mais extensos na região.

- Lucia Bird, “West Africa’s Cocaine Corridor,” Global Initiative, abril de 2021, <https://globalinitiative.net/analysis/west-africas-cocaine-corridor/>.

ÁFRICA MEDITERRÂNICA

A política externa e as ações navais no Mediterrâneo continuam a ter impactos significativos no ambiente marítimo africano. Isto está presente tanto em termos dos esforços navais da UE para combater o contrabando e a imigração, como também na concorrência pelos recursos marítimos.

Ameaças no mar:

O contrabando persistente de imigrantes e o caso do MAERSK ETIENNE:

Embora as notícias internacionais tenham praticamente parado de divulgar o contrabando de imigrantes no Mediterrâneo, o movimento de pessoas da África para a Europa continuou durante a pandemia. Um dos casos mais ilustrativos de uma variedade de desafios marítimos concorrentes foi o do MAERSK ETIENNE. Em agosto de 2020, após resgatar 27 migrantes do naufrágio da sua embarcação, o MAERSK ETIENNE seguiu para Malta. Aí, as autoridades recusaram-se a permitir o desembarque dos imigrantes devido a preocupações em torno da COVID-19. Como resultado disso, o navio ficou encalhado durante cinco semanas, sem poder continuar as suas operações ou de desembarcar os migrantes que resgatara cinco semanas antes. Finalmente, uma ONG concordou em reunir-se com o navio da Maersk e levar os migrantes, para que o navio pudesse retomar as suas operações comerciais. No entanto, esta ONG levou os migrantes para a Sicília, onde foi alvo de um processo judicial, por uma série de alegadas violações da lei.

- “NGO Accused of Taking on Maersk Etienne’s Migrants for Pay,” Maritime Executive, 1 de março de 2021, <https://www.maritime-executive.com/article/ngo-accused-of-taking-on-maersk-tanker-s-rescued-migrants-for-pay>.

Tensões nos recursos submarinos:

Atualmente, um dos maiores problemas marítimos no Mediterrâneo diz respeito às crescentes tensões em torno das reivindicações de recursos submarinos no Mediterrâneo Oriental. Embora os focos da tensão sejam a Grécia e a Turquia, intensificando-se até ao ponto de colisões entre navios de guerra, este conflito pode facilmente expandir-se e afetar os estados do norte africano.

- Michele Kambas, Tuvan Gumrukcu, “Greek, Turkish warships in ‘mini collision’ Ankara calls provocative,” Reuters, 14 de agosto de 2020, <https://www.reuters.com/article/us-greece-turkey-warships/greek-turkish-warships-in-mini-collision-ankara-calls-provocative-idUSKCN25A161>.

Ações marítimas governamentais:

Missões da EUNAVFOR para combater o contrabando e o tráfico de armas:

Em 30 de março de 2020, foi formalmente encerrada a Operação SOFIA, a missão da Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR) no Mediterrâneo para lidar com o contrabando de migrantes e monitorar o contrabando de combustível. No entanto, foi substituída pela Operação IRINI, uma missão da EUNAVFOR para combater o tráfico de armas para dentro e fora da Líbia. Apesar das fortes críticas à sua ineficácia, a IRINI foi renovada em março de 2021.

- Emma Wallis, “Irimi mission: One year, no migrant rescues,” InfoMigrants, 7 abril de 2021, <https://www.infomigrants.net/en/post/31367/irini-mission-one-year-no-migrant-rescues>.

CONSIDERAÇÕES GLOBAIS

Embora não seja específica de nenhuma região da África mas aplicável a todo o domínio marítimo global, a pandemia levantou algumas questões que precisam de ser abordadas.

Quarentenas de COVID-19 pressionam as indústrias marítimas:

A falta de cooperação entre os estados sobre como lidar com o desembarque de tripulantes de diferentes nacionalidades resultou, entre março de 2020 e março de 2021, em cerca de 400 000 marítimos retidos no mar, esperando para desembarcar dos seus navios mas sem poderem fazê-lo. Ao mesmo tempo, havia 400 000 marítimos presos em terra, esperando para embarcar nos navios e retomar o seu trabalho, mas sem poderem também fazê-lo. Isso significava que marítimos exaustos e sobrecarregados, alguns dos quais estiverem no mar, sem colocar os pés na costa, durante mais de 17 meses, tornaram-se os guardiões da economia global e das cadeias de abastecimento críticas que mantinham a vida a funcionar em terra. Esta crise realçou a necessidade de maior cooperação global para a resolução de emergências inesperadas.

- Ian Ralby, “Navigating Maritime Governance Challenges and the Future of the Global Economy,” The Diplomatic Courier, 5 de setembro de 2020, <https://www.diplomaticcourier.com/posts/navigating-maritime-governance-challenges-and-the-future-of-the-global-economy>.

Incumprimento financeiro no transporte marítimo cria risco:

Houve também um aumento exponencial no incumprimento financeiro de embarcações, levando ao abandono de embarcações e tripulações no mar. Este foi o tipo de situação que levou à explosão em Beirute, a 4 de agosto de 2020. A falha em lidar com este problema crescente causará problemas para os portos a nível global.

- K Oanh Ha, “Tycoon’s Downfall Pushes Trapped Seafarers to Hunger Strike,” Bloomberg, 16 de fevereiro de 2021, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-02-16/tycoon-s-fallen-empire-pushes-trapped-seafarers-to-hunger-strike?fbclid=IwAR0o9tPr-gfVD6nV2K91hGnnmMjvVJUd8QVe0CVKMhRSFR7U7L5K3ddReQE>.

Desafios crescentes da cibersegurança:

A cibersegurança é uma preocupação crescente para todos os navios e existe uma ampla gama de problemas que devem ser resolvidos. Ataques de *ransomware* na Colonial Pipeline nos EUA e a uma importante produtora de carne indicam a vulnerabilidade global a este tipo de ataques, remissivos do ataque de Notpetya de 2017, que custou à Maersk 300 milhões de USD para solucionar. No entanto, estão a surgir novas preocupações em relação à falsificação (*spoofing*) de sistemas de navegação, bem como de dados de AIS. Há muito trabalho a ser feito na monitorização dos problemas informáticos marítimos e no desenvolvimento de respostas aos mesmos a nível nacional.

- H I Sutton, "Positions of Two NATO Ships Were Falsified Near Russian Black Sea Naval Base," US Naval Institute, 21 de junho de 2021, <https://news.usni.org/2021/06/21/positions-of-two-nato-ships-were-falsified-near-russian-black-sea-naval-base>.