



INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Desafios de Governança de Segurança Marítima: Uma Análise das Políticas e Estratégias no Canal de Moçambique

Charmila Sarandaz Abdulssatar Alibhai

Mestrado em Governança e Sustentabilidade do Mar

Orientadora:

Doutora Cátia Miriam Costa, Investigadora Auxiliar

ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa

Setembro, 2025

Escola de Ciências Sociais e Humanas

Desafios de Governança de Segurança Marítima: Uma Análise das Políticas e Estratégias no Canal de Moçambique

Charmila Sarandaz Abdulssatar Alibhai

Mestrado em Governança e Sustentabilidade do Mar

Orientadora:

Doutora Cátia Miriam Costa, Investigadora Auxiliar

ISCTE – Instituto Universitário de Lisboa

Setembro, 2025

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço a Deus, pela força e resiliência ao longo desta caminhada.

Aos meus pais, Abdulssatar Mussa Alibhai e Eva Sarandaz Jandad Khan, a minha eterna gratidão: ao meu pai, pelo suporte incondicional e por ter ficado com o meu filho, permitindo-me perseguir este sonho; e à minha mãe, pelo incentivo contante ao estudo e pelo carinho ao cuidar do netinho.

À minha irmã Mamiza Muteia, que me convenceu a vir a Portugal e deu o primeiro passo nesta jornada comigo, *Sis you I appreciate you*.

Ao meu tio, Sulthan Khan, o meu maior crítico e debatedor incansável, obrigado pelas discussões intensas que tanto contribuíram para o amadurecimento deste trabalho.

Às minha amigas, pelo apoio e palavras de encorajamento nos momentos difíceis, vosso apoio foi fundamental.

À minha orientadora, Professora Cátia Costa, que escolhi desde o primeiro dia de aulas, e com dedicação, paciência guiou-me até aqui. A si, dedico a minha admiração e profundo respeito.

Ao Dino, obrigada por aceitar o convite e por me direccionar.

Aos entrevistados, pela generosidade de partilharem tempo e conhecimento, a todos o fica aqui o meu *Khanimambo*, em especial ao General Carlos Castanheira, Dr. José Arriscado, e ao Hosten Aly.

E finalmente, a todos que de alguma forma, me apoiaram e incentivaram nos momentos mais desafiadores desta jornada, deixo aqui expressa a minha eterna gratidão.

RESUMO

A segurança marítima constitui um elemento estratégico para a soberania e o desenvolvimento económico dos países costeiros, abrangendo a proteção das infraestruturas, recursos naturais e a integridade das rotas de navegação. Em Moçambique, desafios como pirataria, pesca ilegal, exploração de hidrocarbonetos, crimes transnacionais e poluição tornam o canal de Moçambique um espaço crítico para implementação de políticas eficazes de proteção marinha. Este estudo examina os desafios de Segurança Marítima em Moçambique, com enfoque no Canal de Moçambique, buscando avaliar a eficácia das políticas e estratégias nacionais. A investigação seguiu uma abordagem qualitativa, baseada no levantamento dos instrumentos jurídicos nacionais, regionais e internacionais, complementada por entrevistas com atores-chave do setor. Os resultados indicam que Moçambique dispõe de um quadro jurídico robusto, mas persistem limitações significativas na implementação, caracterizadas pela falta de coordenação institucional, insuficiência de recursos, dependência de apoio externo, e sobreposição de mandatos institucionais. As entrevistas evidenciam um consenso sobre a importância da cooperação regional e da integração comunitária, embora haja divergências sobre a efetividade do quadro jurídico vigente. Conclui-se que as políticas em vigor respondem parcialmente às ameaças híbridas, pois não abrangem todos os tipos de risco e a implementação é limitada.

Palavras-Chaves: Segurança Marítima, Governança, Canal de Moçambique, Ameaças, Estratégias, Integração.

ABSTRACT

Maritime Security is a strategic element for the sovereignty and economic development of coastal countries. It encompasses the protection of infrastructure, natural resources and the integrity of shipping routes. In the case of Mozambique, challenges such as piracy, illegal fishing, hydrocarbon exploration, transnational crime, and pollution make the Mozambique Channel a critical space for implementing effective marine protection policies. This study examines Maritime Security challenges in Mozambique, with a Focus on the Mozambique Channel, aiming to assess the effectiveness of institutional policies and strategies. The research followed the qualitative approach, based on a review of national, regional, and international legal instruments, complemented by interviews with key stakeholders. The results indicate that Mozambique has a robust legal framework, yet significant implementation gaps persist, characterized by a lack of institutional coordination, insufficient resources, reliance on external support, and overlapping mandates. Interviews reveal a consensus on the importance of regional cooperation and community integration, although there are differing views on the effectiveness of the current legal framework. It is concluded that the existing policies only partially address hybrid threats, as they do not cover all types of risks and suffer from limited implementation.

Keywords: Maritime security, Mozambique Channel, threats, Governance, Strategies, integration

Índice

AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO	v
ABSTRACT	vii
GLOSSÁRIO DE SIGLAS	xi
INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1	5
1. REVISÃO DE LITERATURA	5
1.1. Quadro teórico-conceitual.....	5
1.2. Contexto Geoestratégico do Canal de Moçambique.....	6
1.3 Governança oceânica: Perspetiva Multiescalar e Multiuso	7
1.4. Panorama da Governança Marítima em Moçambique	11
1.5. Segurança Marítima: Conceitos e Aplicação	14
1.6. Papel da Marinha de Guerra de Moçambique na Segurança Marítima	15
1.7. Atividades Marítimas de Relevância para a Segurança Marítima	17
CAPÍTULO 2	37
2. ENQUADRAMENTO TEÓRICO E METODOLÓGICO	37
2.1. Abordagem Multinível e Multiuso na Governança Oceânica	37
2.2. Método de pesquisa	39
2.3. Tipo de Estudo	40
2.4. Participantes no estudo	40
2.5. Instrumentos de Coleta de Dados	41
CAPÍTULO 3	43
3. DADOS E DISCUSSÃO	43
3.1. Análise Crítica do Quadro Jurídico	43

3.2. Categorias de análise aplicadas às entrevistas	46
3.3 Resultado e Análises por Categorias.....	48
CONCLUSÃO	53
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	55
APÊNDICE	67

Índice de Tabelas

Tabela 1: Análise Crítica do quadro Jurídico.	44
Tabela 2: Categorização de perguntas de entrevistas	48

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

AMPs	Áreas Marinhas Protegidas
ASWJ	Ahlu Sunnah Wa-Jamma
CBD	Convenção sobre Diversidade Biológica
CCP	Conselhos Comunitarios de Pesca
CIP	Centro de Integridade Pública
CITES	Convenção Internacional de Espécies de Fauna e Flora Ameaçadas de Extinção
CMIO	Comissão Mundial Independente para os Oceanos
CMS	Convenção sobre Espécies Migratórias
CNUDM.....	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CNUMAD.....	Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento
EDEA	Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul/
EGIZC.....	Estratégia para a Gestão Integrada da Zona Costeira
EIIL	Estado Islâmico do Iraque e ao Levante
EMATUM	Empresa Muçambicana de Atum
EUTM-MOZ	Missão de Formação Militar da União Europeia em Moçambique
FADM	Forças Armadas de Defesa de Moçambique
FAO	Food and Agriculture Organization
FLNG	Floating Liquefied Natural Gas
GNL	Gás natural liquefeito
IMO	Organização Marítima Internacional
INAHIMA.....	Instituto de Hidrografia e Navegação
INAMAR	Instituto do Mar e Fronteiras, Instituto Nacional da Marinha
INN	Ilegal Não Regulamentada Não Reportada
INTERPOL	Organização internacional de cooperação policial
INTRASMAR.....	Instituto Nacional de Transporte Marítimo
IOA	Autoridade do Oceano Índico
<i>IORS</i>	Indian Ocean Regional System
MARPOL.....	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MCSCC.....	Centro de Monitorização, Controlo e Fiscalização
MGM	Marinha de Guerra de Moçambique

MIMAIP.....	Ministério Do Mar, Águas Interiores E Pescas
MITADER	Ministério da terra Ambiente e Desenvolvimento Rural
ODS	Objectivo de Desenvolvimento Sustentável
POLMAR.....	Política e Estratégia do Mar
PSMA.....	Port State Measures Agreement
SADC.....	Southern Africa Development Community
SAM.....	Sistema de Autoridade Marítima
SAMIM.....	Southern Africa Development Community Mission in Mozambique
SERNIC	Serviço Nacional de Investigação Criminal
SIF.....	Stop Illegal Fishing
SISE	Serviços de Informação e Segurança do Estado
SUA	Suppression of Unlawful Acts Againsts the Safety of Maritime Navigation
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNODC	United Nations Office on Drugs and Crime
UNTOC.....	Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional
VHF	Very High Frequency
WWF.....	World Wide Fund for Nature
ZEE	Zona Económica Exclusiva

INTRODUÇÃO

Os oceanos desempenham um papel importante para o desenvolvimento das nações, pois proporcionaram a expansão do comércio, aumento das trocas de conhecimento e o avanço tecnológico. Estes elementos são cruciais na economia global e na segurança nacional de muitos países. Paralelamente a esses benefícios, no mar também decorrem atividades nocivas como a pirataria, o tráfico e a logística de guerra (Alexandre, 2020).

Face aos desafios crescentes, a adoção de uma governança marítima sólida integrada, torna-se uma prioridade, em especial para os países costeiros, que se encontram em situações de vulnerabilidade, como é o caso de países africanos, como Moçambique. O mar representa não somente um ativo geoestratégica essencial para o comércio, defesa do território e sustentabilidade, mas acima de tudo uma fonte de recurso.

Essa realidade intensifica-se no canal de Moçambique, região marcada por crescente rivalidade geopolítica e presença de ameaças não convencionais, crimes transnacionais e insegurança energética. Esses fatores tornam o Canal de Moçambique vital tanto para o comércio global quanto para a segurança alimentar da região (Ngale, 2022), o que evidencia a vulnerabilidade das suas águas frente às limitações institucionais e operacionais do Estado moçambicano.

É nesse contexto que se insere o presente estudo, cujo objetivo geral visa analisar os desafios e ameaças à segurança marítima no Canal de Moçambique, avaliando desta forma a eficácia dos instrumentos de governança em vigor e a identificação de formas de melhoria. De forma a concretizar esse propósito foram definidos três objetivos específicos:

i) Examinar a efetividade das políticas e instrumentos legais de governança que estão em vigor em Moçambique, ii) Analisar os fatores que favorecem a permanência das ameaças marítimas, iii) Investigar a atuação das instituições envolvidas na segurança marítima de modo a elaborar recomendações que possam reforçar a coordenação entre as instituições e cooperação regional para a segurança marítima.

Cabo Delgado é rica em recursos naturais, como gás natural, rubis, grafite, madeira e marfim. No entanto, a população local tem sido amplamente excluída dos benefícios resultantes desses recursos (Chichava, 2020, p. 6–13). Segundo Habibe *et al.* (2019, p. 33), esses recursos naturais são também fatores que alimentam o conflito armado na região, ao financiarem redes ilícitas e grupos armados (Morier-Genoud, 2021, p. 6).

O recorte temporal deste estudo, compreende o período de 2020 a 2024, período este que ficou marcado pelo aumento das ameaças marítimas em Moçambique, devido a intensificação de focos de insurgência na província de Cabo Delgado, paralisação do megaprojeto de gás natural liquefeito em abril de 2021, como consequência do ataque armado à Vila de Palma (Morier-Genoud, 2021, p. 8).

A escolha deste tema parte, em primeiro lugar, de uma motivação pessoal. Crescendo e vivendo num país costeiro, sempre tive consciência da importância do mar não apenas como recurso natural, mas também como espaço de circulação de pessoas, bens e oportunidades. O Canal de Moçambique é um dos corredores marítimos mais estratégicos do mundo, e compreender como o meu país e a região lidam com os desafios de segurança neste espaço tornou-se uma questão que desperta o meu interesse e compromisso pessoal em contribuir para o debate e para soluções sustentáveis.

No campo científico, este estudo é relevante porque a segurança marítima continua a ser uma área pouco explorada na produção académica nacional. A análise das políticas e estratégias existentes no Canal de Moçambique permite identificar fragilidades, avanços e lacunas, ao mesmo tempo que contribui para o enriquecimento do conhecimento sobre governança no setor marítimo.

Do ponto de vista prático, analisar criticamente as políticas e estratégias em vigor pode oferecer subsídios práticos para o fortalecimento das instituições, a cooperação entre países vizinhos na proteção dos recursos marítimos, garantindo a sua preservação.

Face estes desafios, este estudo propõe uma abordagem multidisciplinar da segurança marítima, ao considerar não somente a visão militar ou operacional, mas também por enquadrar as esferas institucionais, jurídicas e sociais que determinam a governança de segurança marítima.

Conforme salienta Chingotuane (2015), as pesquisas acerca da segurança marítima no Canal de Moçambique são limitadas no contexto civil, focando nas restrições operacionais da Marinha de Guerra de Moçambique e na urgência do aprimoramento dos seus recursos. Ao posicionar-se nesse espaço negligenciado tanto em termos de conteúdo, quanto de representatividade, pretende-se ampliar o debate sobre a governança oceânica e desafiar as estruturas tradicionais, contribuir para uma abordagem mais plural, inclusiva e contextualizada na segurança marítima.

Para orientar a compreensão do estudo, esta dissertação encontra-se organizada em cinco capítulos.

Capítulo 1- Introdução: aborda-se o tema de pesquisa, apresenta a problemática, expõe os objetivos, a justificativa e relevância desta pesquisa. No capítulo 1 também são descritos o recorte temporal adotado, assim como os principais fundamentos que orientam a investigação.

Capítulo 2- Revisão da Literatura: São abordados neste capítulo os principais conceitos relacionados com a governança, segurança marítima, e as ameaças transnacionais abordando os instrumentos legais que formam o quadro jurídico moçambicano. Neste capítulo, também é abordado o papel da Marinha de Guerra de Moçambique e o panorama institucional moçambicano para a segurança marítima.

Capítulo 3- Metodologia e Enquadramento teórico: Neste capítulo são apresentados o enquadramento teórico e a abordagem metodológica deste estudo. Inicia-se pela exposição das teorias multiescalar e multiuso, que serviram de base do enquadramento analítico. Em seguida são descritos a metodologia de estudo, como foi feita a coleta de informações, a amostragem e o perfil dos informantes. Por fim, são apresentados o tipo de análise de dados empregada, e os critérios de validade científica utilizados.

Capítulo 4- Dados e Discussão dos Resultados: Este capítulo apresenta os principais dados obtidos como resultado da investigação. São discutidos os desafios enfrentados por Moçambique na área da segurança marítima, a eficácia dos instrumentos legais existentes, os padrões de atuação das autoridades e os mecanismos de cooperação regional.

Capítulo 5- Conclusão: Aqui é feita a sistematização das conclusões da pesquisa, destacando os avanços e as lacunas existentes. Faz parte deste capítulo as recomendações propostas para o fortalecimento da governança marítima, com enfoque em abordagens inclusivas e contextualizadas à realidade moçambicana.

E por último constam do trabalho as referências consultadas e apêndices.

CAPÍTULO 1

1. REVISÃO DE LITERATURA

Neste capítulo apresenta-se o quadro teórico e conceptual que ampara a abordagem da segurança marítima no Canal Moçambique. São analisadas a evolução das políticas oceânicas e a crescente preocupação internacional com a sustentabilidade, contextualizando a importância estratégica do Canal no âmbito regional do Oceano Índico. O capítulo explora os conceitos de segurança marítima e governança destaca as ameaças que afetam o canal de Moçambique e os desafios decorrentes da exploração de hidrocarbonetos, com base na literatura científica produzida sobre o assunto.

E por último, examina o papel da Marinha de Guerra de Moçambique, como é feita a vigilância, a segurança marítima, a proteção e resposta a incidentes no mar, assim como as políticas nacionais voltadas para a segurança marítima, incluindo atividades que demandam uma presença reforçada do Estado no mar, além de se apresentar os instrumentos internos, sua articulação com compromissos internacionais e regionais.

1.1. Quadro teórico-conceptual

A literatura sobre a segurança marítima no continente africano tem enfatizado, sobretudo nas últimas décadas, o fortalecimento das capacidades estatais de vigilância e resposta diante de ameaças transnacionais como a pirataria, o tráfico ilícito, a pesca ilegal e a imigração irregular.

Os países costeiros, independentemente do seu nível económico, buscam fortalecer as suas capacidades navais reforçando as suas Marinhas de Guerra, pela criação ou expansão de Guardas Costeiras, ou abordagem híbrida combinando os dois elementos (Chingotuane *et al.*, 2021). No entanto, a governança da segurança marítima não se limita apenas à dimensão militar, envolve a construção de capacidades institucionais, a adoção de instrumentos legais, o fortalecimento da cooperação regional entre Estados, práticas internacionais padronizadas.

A descoberta de gás na Bacia do Rovuma, norte de Moçambique, ampliou a relevância do Canal de Moçambique para o comércio global. Destacam Petula (2025) e Ramessane (2016) que Moçambique tornou-se um centro de interesse para investimentos internacionais, sobretudo no sector da indústria de gás natural e carvão, gerando novos desafios em termos de segurança marítima e para a governança das rotas comerciais. O aumento do tráfego marítimo, aliado à necessidade de proteger infraestruturas críticas e preservar os ecossistemas marinhos, exige mecanismos mais eficazes de governança e fiscalização.

Estudos evidenciam que para além do gás, Moçambique possui uma diversidade de recursos minerais, destacando-se o depósito de carvão da Bacia de Moatize, um dos maiores do mundo, areias, calcário, mármore, ouro, titânio, zircónio e pedras preciosas, como rubis e turmalinas, sem falar no potencial energético de nascentes termais na fronteira com a África do Sul e o Zimbábue (Peixoto, Anjo & Bonito, 2015), reforçam a posição geoestratégica do país, mas também expõem vulnerabilidades que exigem respostas integradas.

Diante deste potencial, o país tem o desafio de equilibrar os seus recursos de forma sustentável por meio de uma governança que seja eficaz, através de uma abordagem multiescalar e multiuso. A garantia de um fluxo marítimo comercial, somado a proteção de infraestruturas marítimas críticas são essenciais para a estabilidade económica do país, para a exploração segura dos recursos naturais, assim como para garantir a integridade territorial e a soberania de Moçambique, especialmente quando considerado as reservas de gás transfronteiriças compartilhadas com países vizinhos.

Nesse contexto, uma abordagem multinível é fundamental, pois observa os níveis nacional, subnacional, e regional, de forma permitir uma coordenação entre os governos, setor privado e comunidades costeiras. Esta cooperação entre diferentes níveis e setores garante respostas mais eficientes que se adaptam as crescentes ameaças, como pirataria, pesca ilegal e o tráfico marítimo, sem falar que favorece o uso sustentável dos recursos marinhos.

1.2. Contexto Geoestratégico do Canal de Moçambique

O Canal de Moçambique teve origem na separação das massas continentais Gondwana no Jurássico Inferior. Esse processo foi marcado pelo deslocamento da Antártida, Índia e Madagáscar, ao longo da zona de fratura de Davie (ou Cordilheira de Davie), processo que perdurou até o Cretáceo Superior (Charles *et al.*, 2020).

A história do comércio no Canal de Moçambique remonta a tempos antigos, marcada por intensas trocas culturais e económicas. Desde os séculos XI e XII, o canal integrou-se nas rotas comerciais do oceano Índico com a chegada de comerciantes árabes de Omã e da Pérsia, que estabeleceram postos ao longo da costa e iniciaram o tráfico de escravos para o Oriente Médio, além de disseminarem o Islão na chamada “Costa Suaíli” (Bergeron, 2014).

Posteriormente, a abertura do Canal de Suez, em 1869, trouxe uma redefinição das rotas comerciais marítimas, reduzindo drasticamente o tempo de navegação e, consequentemente, os custos de comércio entre a Ásia, Europa e as Américas. Com isso, o Canal de Moçambique perdeu o seu protagonismo no comércio global, assumindo um papel secundário. No entanto, o aumento das ameaças terroristas, a instabilidade regional, e a elevada dependência do Canal de

Suez, passaram a ser preocupações constantes, no século XXI, reforçando o potencial geoestratégico do Canal de Moçambique em caso de reorientação de rotas comerciais (Bergeron, 2014).

Moçambique possui um extenso litoral de cerca de 2.780 km de extensão, desde a fronteira com a Tanzânia, ao norte, e a África do Sul, ao sul. Localizado na borda ocidental do Canal de Moçambique, cuja margem é Madagáscar, o litoral do país apresenta paisagens que incluem praias, recifes de coral, estuários de rios, manguezais e ilhas, como Quirimbas, Ilha de Moçambique e do Bazaruto (Alpers, 2019; Francisco, 2018).

O canal de Moçambique situa-se entre as latitudes 10° e 25° S, é uma faixa estratégica do Oceano Índico entre Moçambique e Madagáscar com cerca de 1.000 milhas (aprox. 1.609 km) e 250 milhas (aprox. 402 km) de largura. A sua importância geopolítica e comercial é reforçada pela presença de pontos-chave, Ilhas Comores e a ilha francesa de Mayotte, localizadas na entrada norte do canal. Do ponto de vista geológico, a sua formação está associada ao vulcanismo nas fronteiras da África, Antártida e Madagáscar, resultante da separação do supercontinente Gondwana (Bergeron, 2014; Cumbe, 2016).

Com melhorias de infraestruturas e o fortalecimento da governança marítima, o Canal de Moçambique poderá gerar benéficos económicos significativos para o país e consolidar a sua posição na região do Índico. Além do papel geopolítico, o Canal abriga uma das áreas de maior biodiversidade marinha do Índico, com potencial para o turismo sustentável e investigação científica (Silva, 2014). Ao alinhar a segurança, o comércio e a conservação ambiental, o Canal de Moçambique pode tornar-se um exemplo regional de economia azul integrada e resiliente.

1.3 Governança oceânica: Perspetiva Multiescalar e Multiuso com foco em Moçambique

A governança é um conceito amplamente usado presentemente e tornou-se crucial para o bom funcionamento das sociedades contemporâneas, engloba os processos de tomada de decisão, implementação de políticas e ações coletivas de forma organizada numa sociedade.

A palavra governança se origina do grego e significa “direção” (Peters, 2013). Desta forma, a palavra refere-se à capacidade de dirigir a economia e a sociedade para alcançar objetivos coletivos, de modo a identificar metas e, consequentemente, os meios para alcançar essas metas.

Ginga (2023) destaca que o termo “governança” tem origem no vocábulo inglês *governance*, e no contexto da gestão dos oceanos, é entendida como a forma de exercer o poder e a autoridade sobre os recursos naturais e sociais, visando promover a sustentabilidade e o

equilíbrio desses recursos. Este termo foi utilizado pelo Banco Mundial em 1992 na publicação *Governance and Development* ressaltando a importância da governança para o desenvolvimento, abordando o seu significado como forma de exercer o poder na administração e gestão dos recursos económicos e sociais de um Estado em prol do desenvolvimento.

Na mesma esteira de pensamento, Paramio (2012) define governança como um sistema composto por estrutura, dinâmicas e normas, onde o governo, governança e governabilidade são elementos complementares. Significa, que governança vai além do formal, engloba a interação entre as normas e as relações entre as diferentes partes interessadas num determinado contexto.

Segundo Guerreiro (2021), com base em Paquet, a governança é entendida como um processo que envolve a gestão de atividades de múltiplos atores envolvidos. Sugere que modelos colaborativos e integrativos representam avanços na resolução de questões complexas, em contraste com os modelos tradicionais, que assumem uma abordagem de gestão clara e centralizadas.

No campo da governança oceânica, essa noção torna-se ainda mais relevante, já que o oceano assume um lugar de destaque no discurso político, técnico e científico nos últimos anos, além de integrar as mais diversas áreas temáticas. As diferentes interpretações e definições exploram o conceito de governança fundamentado no entendimento de que o oceano é um “bem comum” onde a gestão exige a participação conjunta de diferentes atores.

Segundo Campos (2020), ao longo do tempo a visão da humanidade em relação aos oceanos foi evoluindo, devido a crescente necessidade de explorar os mares, o que levou à contínua adaptação e ao desenvolvimento das normas e regulamentações que regem os oceanos, consolidadas atualmente na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM). A CNUDM permitiu identificar um elemento-chave que é o estabelecimento de limites de soberania e de jurisdição onde verificamos claramente a distinção entre um oceano político e um oceano global, este segundo tal como visto por um observador do espaço exterior. Esses limites, por vezes denominados como fronteiras, são acordados e aceites por acordo multilateral, por quem ratificou a Convenção.

No período pós-Segunda Guerra Mundial e da descolonização nas décadas de 1950 e 1960, as prioridades políticas estavam voltadas para a soberania nacional e a construção da capacidade de governança dos países recém-independentes. Contudo, à medida que os desafios ambientais se tornaram mais evidentes nas décadas de 1970 e 1980, emergiu a necessidade de respostas coletivas. Assim sendo, é nesta linha que a Conferência das Nações Unidas sobre

Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD) de 1992, realizada no Rio de Janeiro, destacou a necessidade de uma maior atenção à cooperação regional (Mahon & Fanning, 2019).

Nesta ordem de ideias, constata-se que a cooperação regional, deixou de ser apenas uma necessidade prática, e refletiu-se numa mudança significativa do entendimento global sobre a interconexão dos ecossistemas e a importância de uma governança integrada.

Paralelamente, na década de 1980, a Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, conhecida como Comissão Brundtland (1983-1987), desempenhou um papel crucial no surgimento do conceito de Sustentabilidade. No relatório *Nosso Futuro Comum* (1987) foi definida a noção de desenvolvimento sustentável, influenciada por marcos anteriores como a Conferência sobre Ambiente Humano (Estocolmo, 1972) e a Estratégia de Conservação Mundial de 1980. Em continuidade, a Cimeira da Terra ocorrida no Rio de Janeiro (1992) aprovou a Declaração do Rio e a Agenda 21 na qual se enunciam os princípios orientadores, programas de ação e recursos necessários para o implemento de uma abordagem sustentável ao desenvolvimento durante o século XXI (Saldanha, 2005).

Na sequência dos avanços normativos, impulsionados pela Agenda 21 e pela crescente conscientização do uso abusivo e excessivo do mar, foi criada, em 1995, a Comissão Mundial Independente para os Oceanos (CMIO), sob a presidência de Mário Soares.

De acordo com Costa e Santos (2024), a Expo 98, última exposição mundial do século XX, realizada em Lisboa, desempenhou um papel crucial na institucionalização do envolvimento da comunidade internacional nas questões relacionadas com o oceano. Sob o lema “Os Oceanos, um património para o Futuro”, o evento procurou estabelecer a continuidade entre o passado marítimo histórico de Portugal numa reflexão partilhada internacionalmente, olhando o presente e o futuro e enfatizando a importância da conservação dos oceanos.

Saldanha (2005) diz que o relatório CMIO baseou-se nas reflexões de cerca de cem especialistas de diversas partes do mundo, tendo sido submetido a apreciação da Assembleia Geral das Nações Unidas. O documento consistiu na primeira tentativa de tratar de forma integrada os desafios que afetam os oceanos no início do século XXI.

O relatório destacou seis eixos principais para a governança eficaz dos oceanos no século XXI:

- i. Promoção da paz e segurança, através de mecanismos cooperativos capazes de responder a ameaças e riscos marítimos;
- ii. Busca por equidade, através de partilha justa dos benefícios de exploração e recursos marinhos visando reduzir as desigualdades socioeconómicas.

- iii. Avanço científico e tecnológico para aprofundar o conhecimento dos oceanos e promover o uso sustentável dos recursos.
- iv. Reconhecimento do valor dos oceanos, alerta para os impactos negativos de práticas insustentáveis sobre os ecossistemas marinhos;
- v. Conscientização e participação pública para garantir uma governação democrática e eficaz
- vi. Promoção da cooperação multiescalar, envolvendo ações entre níveis local, nacional, regional e global, tendo o Estados como parceiros centrais na gestão dos oceanos.

Costa e Santos (2024) destacam que os discursos oceânicos podem variar significativamente, inclusive ao nível dos municípios, refletindo uma abordagem multiescalar que incorpora dimensões espaciais, temporais, jurisdicionais e institucionais, além das dinâmicas entre escalas, possibilitando identificar os fenómenos específicos e áreas que requerem intervenção.

Argumentam ainda esses autores que, os discursos expressam como o poder político interpreta e molda as questões de gestão oceânica, revelam como as interpretações entre diferentes escalas são organizadas, muitas vezes influenciadas pelas relações de poder entre os atores políticos e outras partes interessadas (Costa & Santos, 2024). Nesse contexto, a participação pública nas políticas de gestão ambiental pode também transformar as dinâmicas de poder e impactar os modelos de governação adotados em espaços oceânicos específicos.

De forma a complementar essa perspectiva, Haas (2023) ressalta que o alcance de metas como o Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 (ODS14) exige uma maior articulação entre instituições nacionais, regionais e internacionais, reforçando a urgência de uma governança multisectorial e colaborativa entre múltiplos níveis de instituições.

Segundo Termeer *et al.* (2010), a governança multiescalar envolve múltiplos níveis e escalas de decisão, e a complexidade aumenta devido às interações entre esses níveis e escalas que vão variando de acordo com o tempo. Essas interações, podem ser tanto verticais (entre níveis dentro de uma escala) quanto horizontais (entre diferentes escalas, como ecológica e jurisdicional), sendo centrais para uma governança adaptativa de sistemas socio-ecológicos.

Por outro lado, a abordagem multiuso complementa a governação multiescalar ao articular os diferentes setores e interesses dentro das mesmas áreas oceânicas. O conceito de multiuso no oceano refere-se à utilização conjunta dos recursos marinhos numa mesma área geográfica, por um único utilizador ou por múltiplos atores. Esta abordagem representa uma mudança significativa em relação ao modelo tradicional de direitos exclusivos de uso, pois promove a partilha inclusiva de recursos e espaços entre diferentes setores (Schupp *et al.*, 2019).

Portanto, no contexto moçambicano, em especial do canal de Moçambique, faz-se necessário a aplicação desses princípios de governança multiescalar e multiuso, se considerar que a região concentra múltiplas atividades e desafios, que exigem a coordenação entre os vários níveis do governo, comunidades locais e internacionais. Portanto, as abordagens multiescalar e multiuso não só promovem uma gestão equilibrada e sustentável dos oceanos, mas fortalecem a capacidade do país em enfrentar as ameaças marítimas, na medida que ajudam também a maximizar os benefícios socioeconómicos derivados do uso responsável dos espaços marítimos.

1.4. Panorama da Governança Marítima em Moçambique: Estrutura Institucional

A governança marítima em Moçambique reveste-se de uma grande importância estratégica, não apenas pela sua extensa costa e à riqueza de recursos no seu meio marinho, que são fundamentais para o desenvolvimento do país, mas acima de tudo pela garantia da soberania nacional. A estrutura institucional da governança marítima constitui o ponto de partida para compreender os desafios do setor, visto que esta constitui o mapa de segurança marítima de um país, já que envolve diversas instituições responsáveis por funções complementares e a garantia da segurança marítima.

Embora Moçambique já tenha definido legalmente as suas zonas marítimas, conforme previsto na Lei n.º 4/96, de 4 de janeiro (Lei do Mar), que estabelece as competências do Estado no mar, o país ainda não dispõe de uma autoridade marinha plenamente estruturada e funcional. Atualmente, parte dessas funções é desempenhada pela Marinha de Guerra de Moçambique (MGM), de forma provisória e limitada (Cossa, 2023).

No âmbito da gestão costeira, em 2016, foi aprovada a Estratégia para a Gestão Integrada da Zona Costeira (EGIZC), que propõe um ordenamento sustentável das zonas costeiras com uma abordagem interministerial e participativa, induzindo princípios de planeamento integrado, gestão territorial, envolvimento com as comunidades alinhando-se aos objetivos de governança marítima (MITADER, 2016).

Posteriormente, a Política e Estratégia do Mar (POLAMR), aprovada em 2017, buscou organizar o espaço marítimo, focando na conservação, economia azul e ordenamento, sem priorizar explicitamente a segurança marítima. Mais recentemente, em julho de 2024, o Governo de Moçambique lançou a Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul 2024–2033 (EDEA). Estruturada em seis pilares, o sexto pilar refere-se especificamente à segurança marítima, abrange ações de patrulhamento, busca, salvamento e vigilância costeiras. Esta tem

enfoque na boa governança, inovação e tecnologia, mudanças climáticas, mas também desenvolvimento inclusivo e sustentável para as comunidades costeiras (MIMAIP, 2024).

Ao analisarmos diversos estudos, constata-se que a consolidação da governança marítima em Moçambique, não somente depende de estratégias nacionais como a EGIZC, POLMAR, ou a EDEA, mas, de um conjunto de instrumentos legais, políticas setoriais específicas, compromissos regionais e internacionais voltados à segurança marítima. Entre eles destacam-se regulamentos sobre a vigilância costeira, resposta a incidentes, planos de patrulhamento dos espaços marítimos, programas de capacitação e monitoramento coordenados por órgãos nacionais de forma a estruturar e reforçar os mecanismos de atuação do Estado no espaço marítimo.

No plano regional e internacional estão em vigor iniciativas conduzidas pela Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (SADC)¹, Autoridade do Oceano Índico (IOA) e CNUDM, que contribuem para melhor coordenação entre Estados e reforçam mecanismos de segurança e proteção ambiental. No que concerne a efetividade dessas medidas, importa salientar que ela depende da integração entre instituições nacionais e da harmonização com normas práticas internacionais, de modo a garantir respostas mais eficientes as ameaças transnacionais.

Segundo Simango (2013), esse esforço exige a interação de dois níveis complementares: o primeiro entre Moçambique e os demais países da África Austral, e o segundo entre Moçambique e os demais estados costeiros do Oceano Índico, considerando o seu posicionamento geopolítico e económico estratégico de ambas as regiões.

Apesar da existência de instrumentos estratégicos, Moçambique enfrenta dificuldades estruturais que comprometem a implementação de políticas integradas para a governança marítima. Entre elas destaca-se a fragmentação institucional, onde diversas entidades atuam com mandatos sobrepostos ou mal definidos, levando a uma limitação nas ações coordenadas entre as instituições, o que consequentemente leva a redução da eficácia de fiscalização, monitoramento e resposta a incidentes no espaço marítimo nacional.

A fragmentação institucional é elucidada por Mangrassie (2012) que destaca, que Moçambique possui pelo menos 13 entidades públicas que partilham responsabilidades sobre os espaços marítimos sob a sua soberania. Dentre as várias entidades envolvidas no exercício

¹ A SADC é composta por 16 Estados-Membros, nomeadamente: Angola, Botswana, Comores, República Democrática do Congo, eSwatini, Lesoto, Madagáscar, Malawi, Maurícias, Moçambique, Namíbia, Seychelles, África do Sul, República Unida Tanzânia, Zâmbia e Zimbabwe.

de poder de autoridade marítima destacam-se a Marinha de Guerra de Moçambique, Força Aérea de Moçambique, Polícia Nacional de Moçambique através da Força de Proteção Marítima, Lacustre e Fluvial, Ministério da Justiça, Instituto do Mar e Fronteiras, Instituto Nacional da Marinha (INAMAR), Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação (INAHIMA), Instituto de Aviação Civil de Moçambique, Administração Nacional das Pescas, Serviço de Informações e Segurança do Estado, Direção Nacional de Gestão Ambiental, Direção Geral das Alfândegas e Direção Nacional de Turismo.

Tendo em conta estes dados, inferimos que a coordenação entre as mesmas é mínima ou praticamente inexistente, o que leva a uma fraca operacionalização levando a baixa eficácia e integração. Esta situação é derivada, principalmente pela falta de compartilhamento de informações, ou informação tardia, o que resulta em fluxo ineficiente de dados, e consequente limitação na capacidade de resposta conjunta aos desafios no espaço marítimo.

De entre as fragilidades apresentadas, Moçambique enfrenta ainda limitações significativas em capacidades técnicas e tecnológicas, que são essenciais para garantir a vigilância e a rápida resposta a incidentes ambientais e marítimos. A escassez de recursos humanos qualificados e a baixa produção científica contribuem para a fraca governança conforme observado num relatório sobre vulnerabilidades do setor pesqueiro o qual, segundo (Fennessy *et al.*, 2024) a insuficiência humana e financeira dificulta a gestão eficaz da Pesca em Moçambique, o que reflete na governança dos recursos marinhos, e na capacidade de garantir a soberania do estado sobre as suas águas.

A instabilidade institucional, surge como um outro desafio das instituições moçambicanas nas estruturas governamentais. Desde os anos 1990, o ministério responsável pelo mar tem sido alvo de múltiplas reestruturações, podendo destacar o MIMAIP, cujas competências foram divididas por outros ministérios, como o dos Transportes e Comunicações e o das Obras Públicas. Isso gera conflitos internos e dificulta uma eficiente gestão do setor. O INAMAR, por exemplo, já foi transferido entre ministérios, apesar de exercer funções sensíveis na navegação doméstica e internacional (CIP, 2023).

Portanto, a governança marítima em Moçambique é marcada por fragilidades, como sobreposição de mandatos, limitações operacionais, mas também por uma instabilidade crónica que assola a arquitetura institucional do Estado. Esses fatores consequentemente retardam a capacidade do Estado em responder de forma eficaz e integrada aos desafios marítimos crescente na sua costa e no Canal.

Fortalecer a governança marítima requer, além de investimentos técnicos e financeiros, uma visão política e de longo prazo, que assegure a instabilidade institucional, clareza de

competências e cooperação entre instituições. A adoção de uma governança multiescalar permite convergir essas necessidades, pois ela articula as decisões entre ações de diferentes níveis de escala, concentra as atividades pela abordagem multiuso, o que facilita a integração harmoniosa dos diversos setores marítimos, fortalecendo a governança institucional, protegendo os recursos e consolidando a soberania do Estado.

1.5. Segurança Marítima: Conceitos e Aplicação

Nas últimas décadas a segurança marítima tem se tornando numa preocupação contante a nível global. No cenário africano esta preocupação também se verifica, devido à crescente complexidade das questões que envolvem as águas internacionais e as rotas comerciais essenciais para a economia da região. O aumento das atividades marítimas trouxe consigo riscos e desafios aos países africanos, especialmente países que possuem costas extensas, e dependem das rotas marítimas para o seu comércio e desenvolvimento económico.

A segurança marítima tornou-se num tema central de estudos académicos, políticas governamentais, e debates internacionais sobre cooperação marítima, podendo ser dividida em dois conceitos: “*Maritime Safety*” e “*Maritime Security*” (Zambujo *et al.*, 2021).

Apesar de crescente atenção, CNUDM não define claramente o conceito de segurança marítima, mas tópicos relacionados como segurança da navegação, operações marítimas, proteção ambiental e prevenção de acidentes podem ser enquadrados no *safety* (Chingotwane *et al.*, 2021).

O conceito de “*Maritime Safety*” refere-se à prevenção ou redução de possíveis acidentes no mar que podem ocorrer devido a não conformidade com as normas aplicáveis à construção, equipamento e operação de navios (Piedade, 2018). Em contraste, o conceito “*Maritime Security*” este, está relacionado com a proteção contra a prática de atos ilegais e deliberados. Na literatura, essa distinção nem sempre é clara, já que em algumas línguas, como o português, o espanhol e o francês, as palavras “*safety*” e “*security*” podem ser traduzidas ambas como “segurança”.

O que diferencia os dois conceitos é o componente de “intencionalidade” (Fortes, 2014; Piedade, 2018). Salienta Fortes (2014), que a dimensão de “Segurança Marítima” também conhecida como “*Maritime Safety*” prioriza a proteção da vida humana no mar, segurança da navegação e preservação do ambiente marinho. Envolve um conjunto de regras e procedimentos visando prevenir acidentes e garantir a segurança das embarcações, reduzindo os riscos de catástrofes naturais ou outros perigos associados à navegação.

De acordo com a visão de Fortes (2014), as normas de segurança (*Safety*), abrangem aspetos que vão desde a construção de equipamentos e das embarcações, formação da tripulação, transporte de carga e passageiros e a dimensão, *Security*, envolve todas as medidas direcionadas à proteção contra atos ilícitos e deliberados causado por indivíduos que podem perturbar ou impedir a atividade lícita no mar. O autor salienta que a diferenciação está no facto de existirem ameaças marítimas que decorrem de condutas ilícitas intencionais, e também de danos não intencionais associados a riscos naturais.

Barry Buzan (1991) citado por Alexandre (2018) afirma que os Estados sempre se sentiram inseguros devido à existência de outros Estados, daí se justifica a busca constante por “segurança nacional”. Contudo, essa busca, muitas vezes, pode coincidir com os interesses de outras nações, resultando em conflitos e representando uma ameaça à segurança nacional de um Estado.

O conceito de “Segurança Marítima” ganhou uma maior importância por volta de ano de 2010, que coincidiu com o ressurgimento da pirataria no Corno de África² e o aumento consequente do crime organizado transnacional. Esse cenário aumentou a atenção para os desafios da segurança marítima, que deixou de se restringir apenas à proteção física das águas, passando a abranger ameaças complexas do domínio marítimo como, o tráfico de drogas, o terrorismo, a pesca ilegal, imigrações ilegais, entre outros.

Portanto constatamos através dos dados apresentados que no cenário moçambicano, a capacidade do Estado de assegurar de forma efetiva a segurança marítima permanece limitada, visto que a governança marítima assume uma importância estratégica singular devido a sua extensa costa, dificuldade na gestão sustentável dos seus recursos marinhos, proteção ambiental e defesa de soberania. Apesar das várias estruturas institucionais, Moçambique enfrenta dificuldades nas restrições orçamentais, se refletindo em meios navais insuficientes, comprometendo a eficácia das ações de fiscalização, vigilância e resposta a incidentes no espaço marítimo.

1.6. Papel da Marinha de Guerra de Moçambique na Segurança Marítima

Observando o cenário atual e considerando os múltiplos riscos que assolam o espaço marítimo moçambicano, desde os crimes transnacionais até às ameaças à soberania regional, pode-se afirmar que o papel da Marinha de Guerra de Moçambique (MGM), assume uma relevância cada vez maior.

² O Corno da África é uma região também conhecida como o nordeste da África, inclui a Somália, o Djibuti, a Eritreia, o Sudão, o Sudão do Sul e a Etiópia. In: <https://news.un.org/pt/story/2011/08/1383831>

Segundo Correia Júnior (2012), a MGM desenvolveu-se a partir de infraestruturas herdadas após a independência, que serviram de alicerces para a sua constituição, incluindo as instalações do atual Comando da MGM, assim como várias sub-bases navais distribuídas ao longo da costa marítima e no Lago Niassa.

A posição legal da MGM foi reforçada pelo Decreto presidencial n.º 21/2017, que atribui às Forças Armadas de Defesa de Moçambique (FADM), incluindo a própria MGM, a responsabilidade específica de proteção dos recursos marítimos e salvaguarda do espaço costeiro.

É importante salientar que a marinha sofreu um sub-investimento contínuo nas Forças Armadas ao longo das décadas seguintes, o que comprometeu severamente a capacidade operacional da FADM. Essa fragilidade tornou-se evidente durante a intensificação do terrorismo em Cabo Delgado, quando, segundo assinalado pelo *Internacional Crisis Group* (2019), o Estado recorreu ao apoio de empresas militares privadas.

A vulnerabilidade da MGM foi ainda mais exposta no escândalo das dívidas ocultas (2013-2014), em que mais de 2 mil milhões de dólares foram contraídos por empresas estatais para financiar ativos marítimos. Portanto, a má gestão e as irregularidades encontradas neste processo resultaram na entrega parcial de equipamentos, onde muitos dos equipamentos nunca se quer foram operacionalizados, enfraquecendo a capacidade da MGM e a credibilidade institucional do Estado moçambicano.

Apesar dessas limitações³, a MGM tem procurado manter uma estrutura funcional adaptada às exigências do país. Essa estrutura se baseia em 2 componentes:

- Componente territorial, responsável pelo apoio técnico e administrativo às operações navais, composta por bases, sub-bases e unidades de fuzileiros distribuídas de norte a sul.
- Componente operacional, que está voltada para a formação de militares, aquisição de equipamentos, reabilitação de infraestrutura e revitalização de navios, destacando o batalhão de fuzileiros navais, unidades de intervenção rápida, mergulhadores e esquadrilha de navios.

Importa salientar que, apesar da sua presença ativa no mar, a MGM não possui competência de aplicação da lei (*law enforcement*). Em casos de interação ou apreensão de embarcações suspeitas, é necessário acionar os respetivos órgãos competentes para tal e assim

³ Informações obtidas por meio de comunicação pessoal com o General da Marinha de Guerra de Moçambique responsável pela Zona Norte, Carlos Cossa 03/07/2025

conduzir a ocorrência de forma aquedada. Entre os atores envolvidos destacam-se entidades como, SERNIC, a Polícia Lacustre e Fluvial, SISE, o INAMAR, INTRASMAR, e quando pertinente, outras autoridades ambientais. A polícia lacustre tem a sua atividade delimitada até as 12 milhas náuticas, ficando a partir daí a responsabilidade da Marinha. Esta articulação de instituições, embora prevista, muitas vezes esbarra na ausência de mecanismos eficazes de coordenação e resposta.⁴

Ao verificarmos os estudos desenvolvidos por Cossa (2023), um dos principais entraves à eficácia operacional da MGM é a pluralidade de classes de navios, resultante de aquisições pontuais, sem uma política naval coerente. Essa diversidade excessiva dificulta a padronização dos sistemas de manutenção, fornecimento de peças sobressalentes, a capacitação técnica dos operadores e a operação entre as estruturas. No sentido de mitigar essas fragilidades, a Marinha tem contado com o apoio internacional: a União Europeia, através de missões de treino, tem capacitado fuzileiros navais, enquanto o acordo bilateral com Ruanda garantiu a presença de forças ruandesas em Afungi no combate ao terrorismo.

Na que concerne ao plano tecnológico, Moçambique integra sistemas, como *Seavision* (um sistema de monitoramento por satélite da ZEE) e o *Indian Ocean regional System (IORS)*, uma plataforma regional de partilha de informação, que conecta Moçambique aos demais centros de operações do Oceano Índico, complementados por radares costeiros e sistemas de comunicação VHF (*Very High Frequency*) e satélite (Cossa, 2023).

A MGM certamente representa um pilar fundamental na garantia da soberania em especial, no combate aos desafios crescentes no Canal de Moçambique, no entanto, a sua atuação é condicionada por limitações históricas, estruturais e financeiras que restringem sua autonomia e eficácia operacional. A dependência de apoios externos, ainda que seja útil, não substitui a responsabilidade do estado em garantir a soberania para o seu próprio território.

1.7. Atividades Marítimas de Relevância para a Segurança Marítima em Moçambique

1.7.1. Pirataria em Moçambique

A pirataria marítima é um fenómeno antigo que continua a representar um desafio significativo à segurança marítima e à soberania dos Estados costeiros. As primeiras menções a piratas datam do século XIV a.C., e, desde então, essa prática tem ameaçado não apenas o comércio internacional, mas também a integridade das tripulações e a estabilidade das nações costeiras

⁴ Informações obtidas por meio de comunicação pessoal com o General da Marinha de Guerra de Moçambique responsável pela Zona Norte, Carlos Cossa 03/07/2025

(Logina, 2009). Embora tenha origens antigas, a pirataria evoluiu ao longo do tempo, adaptando-se aos desafios do comércio global e permanecendo uma preocupação constante no cenário da segurança internacional.

A pirataria é considerada uma conduta criminosa pelo artigo 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), que define como qualquer ato ilícito de violência, detenção ou depredação com fins privados, quando realizado por tripulantes, passageiros de embarcações, ou aeronaves privadas, contra outras embarcações, aeronaves, pessoas ou bens, em alto-mar ou fora da jurisdição de qualquer Estado.

Na ótica de Ferreira (2017), a fragilidade na vigilância do alto-mar e as medidas de segurança deficitárias que se observam nas zonas costeiras e nas instalações portuárias de muitos países formam o ambiente marítimo propício para a pirataria marítima. Esses fatores, aliados à falta de infraestrutura adequada e ao monitoramento ineficaz, criam um cenário de vulnerabilidade que favorece os ataques, comprometendo a segurança das tripulações e colocando em risco o comércio internacional.

Em jeito de exemplo, em dezembro de 2010, o barco pesqueiro moçambicano "Vega 5", da empresa hispano-moçambicana foi sequestrado por piratas somalis a 600 milhas (aprox. 966km) da costa de Inhassoro, com 24 tripulantes a bordo, o que de certa forma expôs a situação de insegurança na região, e a necessidade de medidas eficazes para proteção das rotas marítimas as embarcações que transitam pela região.

Este episódio de sequestro do Vega 5 pelos piratas trouxe à superfície a necessidade urgente de reavaliar a segurança no canal, onde em resposta ao incidente, à Marinha de Guerra de Moçambique foi incumbida a função de garantir a segurança marítima, destacada a necessidade de se criar um Sistema de Autoridade Marítima (SAM) que pudesse assim coordenar as atividades de segurança marítima. Para tal foi proposta também, a criação de uma Marinha de duplo uso (policial e militar), que pudesse lidar com as ameaças marítimas, visando construir uma resposta mais articulada e eficaz.

No plano regional, o sequestro do *Vega 5* também impulsionou ações voltadas para a segurança na SADC. O incidente culminou com a assinatura de um acordo tripartido entre Tanzânia, Moçambique e África do Sul, com o objetivo de combater a pirataria no Oceano Índico (Wacha 2017). Desde esse episódio, a Tanzânia intensificou a cooperação militar com os países da região, fortalecendo a abordagem regional para garantir uma melhor segurança marítima.

Esses acordos de cooperação representam avanços importantes na luta contra os desafios marítimos, mas demonstram também a necessidade de uma articulação contínua entre

ações práticas e estruturas normativas. Exigem ainda que o governo moçambicano mantenha um compromisso contínuo com o desenvolvimento de estratégias preventivas, capazes de antecipar novas ameaças e evitar recorrência de incidentes.

O combate à pirataria no Canal de Moçambique está amparado por um conjunto de instrumentos legais que visam garantir a segurança marítima e proteger os interesses nacionais. Entre os principais dispositivos legais destacam-se o Código Penal moçambicano, que prevê os crimes de pirataria (Art.386), que trata sobre hostilidade contra navios moçambicanos em tempo de paz (Art.197 e 198), bem como a Lei 12/2019 que confere competências às Forças Armadas e à Marinha para patrulhamento e proteção do espaço marítimo.

Em relação as cooperações, Moçambique participa em instrumentos regional e internacional para a segurança marítima nomeadamente:

Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar (CNUDM) - Moçambique ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar em 1996, através da Resolução n.º 21/96 de 26 de novembro.

Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA). Embora Moçambique tenha ratificado a Convenção SUA em 1998, não se considera vinculado pelas disposições do Artigo 16, que trata da resolução de disputas por arbitragem ou pelo Tribunal Internacional de Justiça, não extradita os seus cidadãos para julgamento internacional (Verdragenbank, 2003).

O Acordo tripartidário de Cooperação Marítima entre Moçambique, Tanzânia e África do Sul, este acordo estabeleceu operações conjuntas de patrulhamento, vigilância, troca de informações e exercícios militares visando combater a pirataria, o tráfico e a pesca ilegal. (Blaine & Nel, 2019).

De acordo com Agostinho (2023), ao se tratar a adoção de regulamentos ou convenções e da regulação da segurança marítima devemos considerar as duas partes envolvidas: a Organização Marítima Internacional (IMO) e os estados-membros que são responsáveis por criar e implementar normas; e as empresas de navegação e os armadores que são responsáveis pelo cumprimento dessas normas. A cooperação nesse setor deve basear-se em instituições intergovernamentais, como a SADC, que reúne Estados com base no território, valores, laços históricos e uma visão comum de regionalismo.

Estratégia de Segurança Marítima da SADC (SADC-MSS) - é um dos principais instrumentos legais adotados pela Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) tem o objetivo de coordenar esforços no combate à pirataria, estabelecer diretrizes para o

fortalecimento da cooperação regional, aprimoramento da capacitação das forças navais e medidas de defesa marítima, além da partilha de informações.

O Código de Conduta de Djibouti, outra iniciativa multilateral, este, opera na repressão da pirataria e assaltos à mão armada contra navios no Índico Ocidental e no Golfo de Áden, Resolução n.º 22/2012.

Por fim, outro mecanismo a mencionar é a ação da INTERPOL - a Organização internacional de cooperação policial, que atua no combate a crimes transnacionais, como a pirataria marítima, tráfico de drogas, tráfico de pessoas, crimes ambientais, entre outros.

1.7.2. Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada em Moçambique

A pesca tem sido destacada ao longo dos tempos como uma atividade essencial, principalmente para as especialmente para as pequenas comunidades pesqueiras. No entanto, a pesca ilegal não reportada e não regulamentada constitui uma ameaça crescente ao meio ambiente marinho e também para a sustentabilidade dos recursos pesqueiros desafiando as autoridades nacionais e internacionais.

O sector pesqueiro é composto por três categorias: pesca artesanal, semi-industrial e industrial: A pesca artesanal é a mais antiga e dominante, ela é que abastece o mercado interno; a pesca semi-industrial tem papel relevante na economia, com o foco na exportação de camarão e peixes de primeira categoria; a pesca industrial de atum, peixes e camarão, cujo principal produto de exportação é o camarão, a lagosta e o atum (*African Development Fund*, 2001).

O setor pesqueiro em Moçambique começou a ganhar relevância no final da era colonial, mas foi após a independência que se criou a Secretaria de Estado das Pescas, lançando-se base para o desenvolvimento da atividade. No entanto, entre as décadas de 1980 e 1990, surgiram os primeiros alertas sobre o declínio dos níveis de captura dos recursos pesqueiros, levantando preocupações quanto à sustentabilidade do setor. Embora fatores como poluição marítima e mudanças climáticas tenham tido impacto, o declínio do setor estava diretamente ligado ao esforço excessivo de pesca ao longo dos anos (Centro de Integridade Pública, 2023).

Para mitigar esta situação foram adotadas diversas medidas pelo governo moçambicano para garantir a sustentabilidade do sector, incluindo a supressão de licenças, a introdução de períodos de defeso e veda, fortalecimento de medidas de fiscalização para combate à pesca ilegal e acordos com parceiros internacionais permitindo a exploração negociada. No entanto, apesar dessas iniciativas, a pesca ilegal continua a ser um dos principais desafios enfrentados pelo sector, resultado em perdas anuais entre 60 e 70 milhões de dólares, comprometendo a

segurança alimentar, a subsistência das comunidades pesqueiras e a conservação dos ecossistemas marinhos (Agência de Informação de Moçambique, 2023).

A pesca ilegal, não regulamentada e não reportada em Moçambique não se restringe apenas à pesca industrial, mas também é um problema significativo no setor artesanal. O censo da pesca artesanal de 2012, indicou que cerca de 400 mil pessoas estavam envolvidas no setor, dos quais 130 mil não possuem embarcação. Estes pescadores utilizam métodos como a linha de mão e tarefa, representando mais de 70% da força de trabalho (Centro de Integridade Pública, 2023).

Observa-se que os números apresentados pelo Centro de Integridade Pública referem-se, apenas aos pescadores registados e licenciados, contudo, a quantidade real de pescadores artesanais é muito maior, uma vez que o setor envolve a maior parte da população costeira de Moçambique, principalmente aqueles em situação de vulnerabilidade e sem outras opções de emprego.

A pesca artesanal enfrenta desafios significativos devido a práticas nocivas, como, o uso de "xicocota"⁵ e redes mosquiteiras que afetam as populações de peixes e camarões. Apesar dos esforços dos Conselhos Comunitários de Pesca (CCP), as práticas persistem ocorrendo devido à fiscalização limitada e as fracas sanções em comparação com os ganhos da pesca ilegal, (Centro de Integridade Pública, 2023). Portanto, o número de pescadores artesanais somado à falta de dispositivos eficazes de monitoramento dificulta a fiscalização, permite práticas de pesca prejudiciais e violação dos períodos de defeso, o que impacta de forma negativa nos recursos pesqueiros e, com isso, a subsistência das comunidades.

Além das práticas de pesca nocivas como uso de redes de malha extremamente fina, destaca-se o uso de equipamentos inadequados como uso de redes mosquiteiras. Estas redes extremamente finas promovem captura massiva e não seletiva, mas também comprometem o equilíbrio do meio, causando contaminação e poluição. Além disso, o descarte ou abandono de redes aquáticas no mar desencadeia a chamada pesca fantasma que continua a capturar organismos de forma passiva.

No que se refere à pesca industrial, também se observa um cenário caótico onde se pode observar inúmeras embarcações estrangeiras que operam nas águas costeiras de Moçambique

⁵ "Xicocota" é uma rede com malha pequena, panos ou rede mosquiteira usada por pescadores artesanais ilegais como uma espécie de "barragem" que impede a fuga de qualquer recurso, inclusive juvenis e fêmeas desovantes. (Centro de Integridade Pública, 2023).

sob contractos pouco transparentes e mediante acordos duvidosos e com quase nenhuma fiscalização.

Os navios de grande porte aparentam uma suposta alta capacidade de captura e exploram intensamente os recursos pesqueiros, sem cumprirem quer os regulamentos nacionais, quer internacionais. Tais práticas privam os pescadores dos seus empregos, afeta o seu meio de subsistência, além de degradar o meio marinho, pois, dos cerca de 130 navios licenciados para pescar atum nas águas moçambicanas, apenas um estava registado sob bandeira moçambicana (Pedrozo, 2022).

Alpers (2019) identifica dois desafios específicos que desafiam a proteção dos recursos pesqueiros em Moçambique: i) a pesca ilegal de tubarões, destinada principalmente ao mercado chinês de barbatanas. Apesar de mais de 120 espécies de tubarões habitarem as águas moçambicanas, 20% delas estão ameaçadas de extinção, devido à pressão na captura inclusive pela pesca artesanal; ii) a exploração do atum, historicamente controlada por embarcações estrangeiras, que levou o governo a criar a Empresa Moçambicana de Atum S.A. (EMATUM) com o intuito de recuperar a sua soberania sobre o recurso. Contudo, esse processo ficou marcado por controvérsias e alto endividamento público e pouca efetividade no fortalecimento da gestão pesqueira nacional.

No que toca aos instrumentos legais, vale a pena salientar que Moçambique possui um conjunto de relativamente robustos que orientam a gestão e a fiscalização da pesca, buscando prevenir, controlar e punir práticas ilegais, não declaradas ou não regulamentadas. Entre os principais dispositivos legais pode-se destacar a Lei de Pesca e regulamentação pesqueira (Lei n.º 22/2013), o Regulamento Geral da Pesca Marítima (Decreto n.º 89/2020), o Plano Nacional de Ação Contra a Pesca IN (Diploma Ministerial n.º 58/2009) e a Política de Monitoramento, Controle e Vigilância das Pescas (Resolução n.º 62/2023).

Nesta vertente, apesar de robustos, estes instrumentos enfrentam desafios de implementação prática, como, limitações institucionais, insuficiência de recursos humanos e tecnológicos. A cooperação internacional e regional é fundamental já pois considera-se a pesca INN se um fenómeno transfronteiriço que requer coordenação entre Estados, organismos regionais e comunidades. Nesse contexto os instrumentos de cooperação internacional e regional são mencionados abaixo:

Acordo sobre Medidas dos Estados do Porto (PSMA - *Port State Measures Agreement*). Moçambique é signatário desde 2014. É uma iniciativa da *Stop Illegal Fishing* (SIF), alinhada com a FAO para apoiar a aplicação do Acordo sobre Medidas dos Estados do Porto (PSMA).

Os três portos PSMA designados servem as frotas que operam nas áreas de pesca ricas em atum do Oceano Índico Ocidental e a pesca do camarão, (FAO 2021).

O Protocolo sobre Pescas da SADC, endossado em 2001, pelos Chefes de Estado da região, visa a promoção do uso responsável e sustentável dos recursos vivos aquáticos, contribuir para a segurança alimentar, redução da pobreza e a geração de rendimentos (SADC, 2019).

Em 2017, foi aprovada uma carta da SADC para criar o Centro Regional de Coordenação de Monitoramento, Controle e Supervisão (MCSCC Regional), com o objetivo de coordenar a gestão sustentável dos recursos pesqueiros e fortalecer a cooperação entre os Estados-membros para melhorar a segurança alimentar e o desenvolvimento econômico na região (SADC, 2019).

A Monitoria, Controle e Fiscalização (MCS) constitui uma estratégia que visa garantir a gestão adequada da pesca.

Comissão do Oceano Índico (COI) - Esta comissão criou um Protocolo Regional de VMS (SIGMA) em uso por seus Estados-Membros, onde Moçambique foi convidado a participar, mas não aderiu. Projeto SCALE, lançado pela INTERPOL com o objetivo de trabalhar toda a cadeia de suprimentos pesqueiros, de modo a estimular a cooperação em investigações transnacionais e desestabilizar as redes criminosas, onde o Programa Ambiental da INTERPOL aborda o crime pesqueiro de forma paragramática desde 2020 (INTERPOL, 2021).

Os instrumentos internacionais e regionais fortalecem a capacidade dos Estados de monitorar, controlar e fiscalizar as suas atividades marítimas, como também promovem uma abordagem multilateral coordenada, essencial para uma governança eficaz dos recursos marinhos.

1.7.3. Desafios e Crimes Transacionais no Canal de Moçambique (Extremismo, tráfico de drogas, de pessoas e de órgãos)

O extremismo no Canal de Moçambique tem sido interpretado pelas autoridades moçambicanas como resultado de fatores internos e externos (Chichava, 2020, p. 1). As raízes do conflito estão profundamente ligadas à marginalização socioeconómica, desigualdades, fraca presença do Estado e radicalização religiosa (Njelezi, 2022).

O grupo insurgente moçambicano, conhecido localmente como *Al-Shabaab*, surgiu em 2015 com uma orientação religiosa e mais tarde evoluiu para um grupo militarizado (Habibe *et al.*, 2019, p. 17). Segundo Genoud (2021), "*A causa do conflito é a privação material,*

particularmente a pobreza, a marginalização e a falta de perspectivas no seio dos jovens" (p. 6). Outros fatores que contribuíram para o surgimento da insurgência incluem tensões étnico-religiosas, influência de pregadores islâmicos estrangeiros, exclusão social, violência policial contra garimpeiros e repressão estatal (Chichava, 2020, p. 15–16). Parte dos insurgentes teria sido recrutada após a expulsão violenta de mineiros ilegais. Conforme apontado por Cardoso (2022), o recrutamento de jovens é mais uma consequência do conflito do que sua causa (p. 1.18).

O grupo *Al-Shabaab*, composto por moçambicanos e estrangeiros principalmente tanzanianos e congoleses, é movido por motivações religiosas e socioeconómicas (Chichava, 2020, p. 16–18). Desde 2019, a organização declarou fidelidade ao Estado Islâmico (Genoud, 2021, p. 6), passando a ser identificada internacionalmente como Estado Islâmico da Província da África Central (ISCAP) (Chichava, 2020, p. 1). O grupo também é conhecido como *Ahlu Sunnah Wa-Jama* (ASWJ) e, em Moçambique, referido como *mashababos* plural de *Al-Shabaab*, que significa juventude em árabe (Cardoso, 2022, p. 18).

O primeiro ataque ocorreu em 5 de Outubro de 2017, na sede do distrito de Mocímboa da Praia (Njelezi, 2022). A partir de então, os ataques tornaram-se recorrentes, espalhando-se para outros distritos (IESE, 2020a, p. 1). Em Dezembro do mesmo ano, a Polícia da República de Moçambique deteve 251 suspeitos, incluindo 37 cidadãos tanzanianos (Forquilha & Pereira, 2020, p. 1). Em Julho de 2019, o grupo ocupou novamente Mocímboa da Praia (Cardoso, 2022).

O ano de 2020 marcou uma escalada significativa: em 23 e 24 de Março, insurgentes ocuparam temporariamente as sedes distritais de Mocímboa da Praia e Quissanga, içando bandeiras semelhantes às do Estado Islâmico (IESE, 2020a, p. 1). No mesmo ano, os ataques passaram a ocorrer durante o dia, com o objetivo de controle territorial. Em 24 de Março de 2021, o grupo insurgente atacou Palma, intensificando ainda mais o conflito (Cardoso, 2022).

As consequências dessa conflagração são devastadoras. Segundo Habibe *et al.* (2019), aldeias inteiras vivem sob constante terror, especialmente nas zonas afastadas dos centros urbanos (p. 7). Estima-se que mais de 1 milhão de pessoas tenham sido deslocadas para os centros de acolhimento (Chingotwane *et al.*, 2021). Em Cabo Delgado, os principais centros são o campo de reassentamento de Lianda (Mueda), os centros de Ntokota e Tratara (Metuge), seis centros em Ancuabe, em Balama, e centros de trânsito em Chiúre, como o da antiga Escola Secundária de Chiúre. Na província de Nampula, a paróquia de Itoculo, na diocese de Nacala,

acolheu deslocados vindos de Cabo Delgado (Centro para Democracia e Direitos Humanos, 2024, p. 3).

Em apenas um mês, uma nova onda de violência provocou o deslocamento de 99.313 pessoas (Centro para Democracia e Direitos Humanos, 2024, p. 3). Aproximadamente 4.000 mortes de militares e civis foram registadas, de acordo com o Projeto de Localização de Conflitos Armados e Dados de Eventos (Centro para Democracia e Direitos Humanos, 2024, p. 3). Nas zonas de reassentamento em Metuge, Montepuez e Ancuabe, a situação humanitária é crítica: 95% das famílias deslocadas vivem em palhotas improvisadas, 80% não têm acesso a água potável e 100% carecem de saneamento básico (Elias *et al.*, s.d., p. 1)..

Genoud (2021) argumenta que, a insurgência em Moçambique está ligada a várias teorias, que vão além de fatores locais, trazendo uma vertente geopolítica e económica mais ampla, destacando-se:

1. Interferência de agências de potências estrangeiras, como a CIA, influenciando o conflito para favorecer interesses estratégicos na região.
2. Disputa por recursos naturais, em que as empresas petrolíferas são apontadas como possíveis interessadas no controle das reservas de gás natural na bacia do Rovuma.
3. Expansão jihadista na África oriental, pressupondo-se que grupos jihadistas como o Al-Shabab desejam expandir a sua presença extremista na região.
4. Conspiração política interna aponta possíveis disputas visando enfraquecer o governo.

A insurgência em Cabo Delgado não compromete apenas a segurança interna de Moçambique, também ameaça a estabilidade das rotas marítimas comerciais essenciais na região do Canal de Moçambique, compromete a estabilidade marítima e a conectividade da região. A presença de desses grupos compromete a navegação e, conseqüentemente, aumenta os custos logísticos. A instabilidade também tem impacto direto nos investimentos estrangeiros no setor de energia, levando empresas multinacionais, como as grandes petrolíferas, a reconsiderar suas estratégias de segurança ou mesmo paralisar as suas operações.

Apesar de dos ataques insurgentes em Cabo Delgado terem sido caracterizados por ataques terrestres, recentemente observou-se uma mudança no padrão dos ataques, em que pela primeira vez, no dia 10 de maio de 2025, foi registado um ataque direto contra uma embarcação estrangeira em alto-mar, mostrando mais uma vez sinais de ousadia e sofisticação.

O navio oceanográfico russo, *Atlantida K-1704* foi surpreendido por embarcações rápidas tripuladas por insurgentes islâmicos há cerca de quatro milhas náuticas da Ilha Tambuzi, Mocimboa da Praia, onde os atacantes abriram fogo contra a embarcação que foi

forçada a afastar-se para águas profundas e emitir sinal de socorro e, felizmente não houve feridos (Agência de Informação de Moçambique, 2025; RTP África, 2025; *Mozambique Times*, 2025).

Tendo em conta as pesquisas realizadas, podemos notar que o conflito impacta diretamente as comunidades costeiras que são alvos principais e dependem da pesca para sua subsistência, causando deslocamento e agravando a crise humanitária e criando um ambiente propício para o crescimento do crime organizado. Esse cenário representa uma alarmante chamada de atenção para a segurança marítima, nacional e regional, desafiando estruturas de vigilância costeira e questionando a eficácia da governança em Moçambique.

O crime organizado é um dos setores mais lucrativos da economia global, tendo se expandido de forma significativa com a globalização, tornando-se num fenómeno transnacional que se diversificou e sofisticou-se em redes criminosas mais complexas e interligadas (Tapia, 2011). Estas redes incrementaram a circulação de fluxo ilícito de pessoas e mercadorias entre os principais centros económicos, alimentando substantivamente o submundo do crime.

No caso de Moçambique, o cenário não é diferente. Desde 1990, o país tornou-se um ponto estratégico para o tráfico de drogas, principalmente devido à sua longa costa, portos poucos monitorados e instituições vulneráveis à corrupção (Gastrow & Mosse, 2002).

O fim da Guerra Civil, em 1992, fortaleceu essa posição devido ao incentivo ao investimento estrangeiro, já que Estado ainda apresentava fragilidades estruturais que facilitaram a penetração de redes criminosas. Atualmente, Moçambique é considerado um corredor de tráfico de drogas e um ponto de armazenagem temporária de quantidades substanciais de drogas, onde as organizações criminosas podem operar com relativa impunidade devido à fraca segurança.

A droga é produzida no Afeganistão, passa pelo Paquistão e chega ao norte de Moçambique por via marítima, onde posteriormente é transportada até à África do Sul via terrestre, seguindo para a Europa.

Cossa (2021) observa que a província de Cabo Delgado tem se consolidado como um importante corredor de drogas da África Oriental, tendo se intensificado nos últimos anos após a repressão das redes de tráfico pela Tanzânia e o Quênia, e o agravamento da insurgência levando rotas ilícitas a se desviarem à costa moçambicana.

O Aumento do tráfico e o consumo de estupefacientes incluindo cocaína, haxixe, heroína e drogas sintéticas, representa, um desafio significativo para Moçambique, já que a entrada dessas substâncias no país não apenas facilita sua circulação para outros mercados, mas

impulsiona o consumo interno visto que parte das drogas é frequentemente usada como forma de pagamento aos transportadores (correio da droga) (Procuradoria-Geral da República, 2020).

Os dados disponíveis indicam que entre 10 e 40 toneladas de heroína transitam anualmente por Moçambique, com um valor de exportação de 20 milhões de dólares por tonelada. A heroína é provavelmente o segundo maior produto exportado de Moçambique, logo após o carvão. Cerca de 2 milhões de dólares por tonelada permanecem em Moçambique, sendo distribuídos como lucros, subornos e pagamentos a figuras de alto escalão do país (Hanlon, 2018).

Em termos de apreensões, em 2021, foram confiscadas mais de 750 kg, um aumento de 428% em relação a 2020, quando da apreensão de 143 kg. Em 2024, na ilha de Moçambique, foram apreendidos 472 kg, valor inferior ao de 2021, mas ainda superior ao de 2020. No que respeita às meta-anfetaminas, o tráfico também teve um crescimento alarmante: aumento de, 6218% entre 2020 e 2021, passando de 25kg para mais de 1500kg. Esses dados destacam o papel crescente de Moçambique como rota estratégica internacional de drogas (Tribunal Supremo, 2024).

Importa destacar que o tráfico de drogas não opera de forma isolada. Muitas vezes, está interligado a outras atividades ilícitas como o tráfico de pessoas e de armas, trabalho forçado e exploração sexual, além do branqueamento de capitais que viabiliza a continuidade das redes criminosas. Moçambique tornou-se ponto estratégico não apenas para a circulação, mas para a movimentação de fundos ilícitos, dificultando a rastreabilidade do dinheiro, permitindo o reinvestimento dos lucros de proveniência duvidosa e a expansão de atividades ilícitas.

Lima *et al.* (2018) destacam que Moçambique é um país de origem e de trânsito para atividades de tráfico de pessoas, onde o destino principal do tráfico moçambicano de pessoas é a África do Sul. No entanto, tem-se observado um aumento de escala do tráfico de pessoas de África para a Europa e para o Médio Oriente, sugerindo que os moçambicanos, tal como muitas outras nacionalidades africanas, participam dessas redes criminosas transnacionais.

O tráfico de pessoas em Moçambique não se limita apenas ao deslocamento transfronteiriço, mas também ocorre dentro do próprio território moçambicano, com vítimas sendo exploradas em diversas formas de trabalho forçado e também sexualmente. Fatores como pobreza, desemprego, instabilidade política e fragilidade nas fronteiras contribuem para a vulnerabilidade de muitas comunidades, tornando-as alvos fáceis para as redes criminosas.

O aumento da circulação de substâncias ilícitas não só reflete o aumento do tráfico, como também a necessidade crescente de fortalecer as instituições governamentais e de justiça.

A importância do Canal vai além da função comercial, tem papel crítico no contexto de segurança nacional e regional dado o intenso trânsito de mercadorias ilícitas, sendo considerada uma das principais rotas de tráfico ilegal da África (UNODC, 2021).

A soma das ameaças desde a pirataria, pesca ilegal, terrorismo afeta não apenas Moçambique, mas certamente os países da região. De forma responder a esses desafios, Moçambique dispõe de um conjunto de instrumentos legais, a considerar:

A Lei n.º 3/97 sobre drogas e substâncias psicotrópicas. A Lei n.º 6/2008 que fala sobre o tráfico de pessoas, bem como os Códigos Penais de 2014 e 2019, que ampliaram a criminalização de novas práticas ilícitas. Esses instrumentos legais alinham-se a convenções internacionais relevantes, entre elas a Convenção Única de 1961, a Convenção de 1988 sobre o combate ao tráfico de drogas e a Convenção de Palermo (2000), que trata do crime organizado transnacional.

No plano regional e internacional, destacam-se os mecanismos de cooperação nomeadamente:

Acordo Moçambique-Ruanda no combate a insurgência. A missão da SADC (SAMIM), e o apoio da União Europeia através da EUTM-MOZ.

Convenção Única das Nações Unidas de 1961 sobre estupefaciente - Resolução n.º 7/90, de 13 de setembro.

Convenção das Nações Unidas de 1971 sobre substâncias psicotrópicas, através da Resolução n.º 8/90, de 13 de setembro. Esta convenção está mais voltada para o controle de substâncias psicotrópicas sintéticas, que começaram a ser usadas de forma abusiva por volta de 1960, isso inclui o LSD, anfetaminas, benzodiazepínicos, entre outras.

Convenção das Nações Unidas de 1988 - Combate ao Tráfico Ilícito de Drogas e Substâncias Psicotrópicas, obriga os estados a criminalizar o tráfico de drogas e atividades correlacionadas, além de incentivar a cooperação jurídica.

Convenção de Palermo, esta é oficialmente chamada de Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional (UNTOC), concluída em 2000, diz respeito a atividades ilícitas e de participação em organização criminosa, lavagem de dinheiro, corrupção e obstrução de justiça, quando realizadas com operações ou efeitos incidentes em mais de um país.

Esta Convenção abrange dois protocolos adicionais:

1. Protocolo contra o tráfico de pessoas (em especial mulheres e crianças)
2. Protocolo contra o Tráfico de Migrantes (via terrestre, marítima e aérea)

Portanto, observando todos estes desafios no mar, e a quantidade de instrumentos para o combate aos crimes, a adoção de uma governança integrada, aliada à cooperação regional, à proteção ambiental e à inteligência marítima, é uma prioridade, que deve ser feita de forma estratégica para assegurar acima de tudo o cumprimento da lei e a garantia da soberania.

1.7.4. Biodiversidade no Canal de Moçambique VS Ameaças Ambientais

Moçambique possui uma rica biodiversidade de ecossistemas marinhos e costeiros, nomeadamente pradaria de ervas marinhas, recifes de corais, montes submarinos, florestas de mangais e sistemas de dunas litorâneas, além de extensas florestas de manguezais. Estes sistemas desempenham uma função importante na conservação de biodiversidade marinha, servindo de habitat para espécies essenciais e como proteção das zonas costeiras.

A biodiversidade marinha é bastante expressiva, contabilizando cerca de 900 espécies de peixes associados a recifes, 122 espécies de tubarões e raias, 400 espécies de moluscos, 27 espécies de mamíferos marinhos (incluindo a população mais valiosa de dugongos do Oceano Índico Ocidental), 5 espécies de tartarugas marinhas, 270 espécies de corais duros e moles, 14 espécies de ervas marinhas e 10 espécies de manguezais (Pereira *et al.*, 2014).

Dentre os vários ecossistemas marinhos, pode-se destacar os recifes de corais em Moçambique que cobrem cerca de 1869 km² da costa, concentrando-se principalmente no litoral norte, em Cabo Delgado e Nampula, onde as principais ameaças a esses recifes são a atividade pesqueira, o turismo inadequado e o branqueamento de corais associado às mudanças climáticas. Além disso, possui a maior floresta de mangal da África oriental (Ministério para a Coordenação da Ação Ambiental, 2009). Estes mangais, além de protegerem a linha costeira, são importantes para a purificação da água, manutenção de ciclos bioquímicos, e funcionam como autênticos berçários para várias espécies marinhas economicamente e ecologicamente importantes.

De acordo com Silva (2014), a região formada pelo Norte de Moçambique, sul da Tanzânia, ponta norte de Madagáscar e Comores é considerada o centro da diversidade do Oceano Índico Ocidental. Este é considerado o segundo ponto no mundo com maior diversidade de corais formando o triângulo de corais deste oceano, depois do triângulo de corais do Pacífico, sendo considerado o “Berço dos Corais”, pois acredita-se que foi onde surgiram os primeiros recifes de corais.

Segundo o autor acima, esta região é também palco de um fenómeno importante que acontece todos os anos, na mudança de monção no início do verão, nos arquipélagos das

Quirimbas (Ilha Vamizi) que é a reprodução em massa dos corais duros. Numa época específica dos anos os corais duros libertam as suas gametas na água num fenómeno chamado localmente de " *kitulo* ", doença do mar, onde as praias e o mar ficam com uma coloração rosa e um cheiro a marisco estragado, tendo sido observado na Austrália e África oriental.

A região do Canal de Moçambique, apesar de ser uma das regiões marítimas mais ricas em biodiversidade no planeta, enfrenta várias ameaças que comprometem tanto os ecossistemas como também o seu futuro sustentável. A pressão crescente causada por atividades humanas, como a exploração de recursos naturais, a pesca predatória e a poluição marinha, prejudicam a saúde das águas e das espécies que nela habitam (Faculdade de Ciências Naturais da Universidade Lúrio, 2020).

Fatores externos como as mudanças climáticas, que contribuem para a intensificação do aumento da temperatura das águas e acidificação dos oceanos tendem a agravar a situação. De referir que a região Canal do Moçambique é um ponto de passagem importante para rotas de navegação, aumentando o risco de poluição por derramamento de petróleo/gás e outros produtos químicos. Estes desafios à biodiversidade no canal de Moçambique tendem a refletir ameaças ambientais e económicas com impactos futuros. A título de exemplo pode-se citar a Ilha do IBO (região do canal) que apresenta espécies nativas de plantas e peixes em risco de extinção (Nunes & Ghermandi, 2015).

De acordo com uma pesquisa feita pela Faculdade de Ciências Naturais da Universidade Lúrio, pode-se destacar 3 espécies de peixes em extinção: a *epinepheluf fuscoguttatus*, a garoupa manchada, a *epinepheluf malabaricus*, a garoupa malabarica e *chaetodon trifascialis*, esta situação se deve-se principalmente à sobrepesca, à introdução de espécies exóticas e ao uso da terra para agricultura. A pesquisa também alerta para a falta de informação atualizada de mais de 50 espécies que estão na lista vermelha ⁶ (Faculdade de Ciências Naturais da Universidade Lúrio, 2020; O País, 2021).

De acordo com Nunes e Ghermandi (2015), a gestão e proteção dos recursos marinhos e costeiros são de importância crucial para garantir a sustentabilidade dessa região, dada a dependência das comunidades costeiras desses recursos para atividades como pesca e turismo. De forma a enfrentar os desafios, de sobre-exploração dos recursos marinhos, degradação dos habitats, Moçambique tem vindo a adotar estratégias de conservação baseadas em áreas, através de criação e fortalecimento das Áreas Marinhas Protegidas (AMPs).

⁶ A lista vermelha de espécies ameaçadas, foi desenvolvida em 1964 pela União Internacional para a Conservação da Natureza e Recursos Naturais (IUNC) com o intuito de maior catalogar o estado de conservação das espécies de plantas, animais, fungo protozoários do planeta.

Segundo o *World Wide Fund for Nature* (WWF, 2013), em 2012 foi criada a Área de Proteção Ambiental nas Ilhas Primeiras e Segundas (APAIPS), no norte de Moçambique, tornando-se assim na maior reserva marinha de África naquela época, criada com o intuito de assegurar a conservação da biodiversidade, a reduzir a pesca excessiva e o controlar as atividades ilegais de turismo.

Nesta ordem de ideias verifica-se que as áreas de conservação enfrentam desafios significativos relacionados à coabitação entre a população e os ecossistemas protegidos, além de fraca aplicação de leis ambientais, pois a legislação marinha ainda é limitada. Esta limitação dificulta a proteção e segurança dessas áreas, agravando-se também pela falta de recursos para o monitoramento desses ecossistemas. Um fator chave na conservação marinha é o fortalecimento da governança através de uma coordenação eficaz entre os vários atores, nomeadamente as comunidades locais, os órgãos governamentais e parceiros internacionais. É fundamental que se promova a participação social ativa e se desenvolvam políticas que incentivem práticas sustentáveis e o cumprimento das normas ambientais.

No que concerne à legislação, Moçambique tem vindo a consolidar um quadro jurídico robusto e estratégico para a proteção da biodiversidade marinha e costeira, reconhecendo a crescente pressão sobre os seus recursos.

No plano nacional, destacam-se a Lei de Pesca e Aquacultura (Lei n.º 22/2013), que regula a exploração sustentável dos recursos pesqueiros, e a Lei do Ambiente (Lei n.º 20/1997), que reforça a proteção de ecossistemas e áreas de conservação. Complementam este arcabouço legal o Plano Nacional de Gestão Costeira e a Política de Áreas de Conservação, ambos orientados para a utilização equilibrada dos recursos marinhos e costeiros, garantindo entre desenvolvimento económico, conservação ambiental e segurança marítima.

A Lei da Proteção, Conservação e Uso Sustentável da Diversidade Biológica (n.º 5/2017) que revoga a antiga Lei de Áreas de Conservação (2007). A Lei do Mar (20/2019) substituiu a (Lei n.º 4/96), esta lei atualiza o regime jurídico dos espaços marítimos e jurisdição nacional, estabelece os princípios para a proteção do meio marinho e seu uso sustentável.

Lei das Pescas n.º 22/2013, de 1 de novembro, que garante que a exploração de recursos pesqueiros, e assegura a manutenção da diversidade, qualidade e disponibilidade de recursos biológicos aquáticos para as futuras gerações.

Existem também outros documentos estratégicos, científicos e de gestão que complementam o quadro legal de forma a garantir a preservação da biodiversidade marinha e costeira, nomeadamente:

Política e Estratégia de Conservação e uso Sustentável da Diversidade Biológica (2015-2035) – Visa a promoção do uso sustentável e redução de perdas de ecossistemas.

Estratégia de Gestão e Conservação de Recifes de Coral 2022-2032 (ECOR) - aprovado pela Resolução n.º 51/2022, visa assegurar a integridade ecológica dos recifes.

Política e Estratégia do Mar (POLMAR), Resolução 21/2017, é o principal instrumento político-estratégico que orienta para soluções de problemas como a defesa da soberania e da integridade política e estratégica do Mar do território nacional, a segurança marítima, a sobrepesca, a pesca e a migração ilegais, o narcotráfico e a pirataria.

No que se refere a esfera regional e internacional existem também algumas iniciativas nomeadamente:

CBD - Convenção sobre Diversidade Biológica e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - resolução nº 2/94.

CITES - Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies de Fauna e Flora Silvestres Ameaçadas de Extinção - ratificada em 1981, esta convenção regula o comércio internacional de espécies ameaçadas de extinção, combate a caça furtiva e protege espécies incluindo as do meio marinho.

CMS- Convenção sobre Espécies Migratórias, visa a proteção de espécies migratórias que muitas vezes usam o canal de Moçambique como rota.

1.7.5. Poluição no Canal de Moçambique

A poluição marinha é considerada um dos grandes problemas dos ecossistemas costeiros e oceânicos, pois, impacta diretamente a saúde dos oceanos, causando danos na biodiversidade, prejuízos às comunidades costeiras, mormente às atividades pesqueiras e na segurança alimentar.

Aslan *et al.* (2017) destacam que a preservação da qualidade de vida no planeta está ligada de forma direta à proteção dos oceanos que atuam como reguladores climáticos e fontes de alimentos e riquezas. No entanto, o uso indiscriminado e a errada perceção da sua capacidade ilimitada de absorção de resíduos, transformaram o mar num recetor final de despejos de poluente, esgotos, resíduos provenientes de rios, despejos de embarcações e plataformas.

Neste contexto, a poluição marinha em particular, em Moçambique, representa um desafio emergente para a governança de segurança marítima. As pressões sobre os ecossistemas marinhos, resultantes da urbanização desordenada, intensificação das atividades económicas no litoral, pesca excessiva afetam diretamente a economia do país, segurança alimentar e saúde

das populações, exigindo mecanismos eficazes de monitoramento, fiscalização e cooperação interinstitucional.

Nesta perspectiva, é urgente reforçar o conhecimento sobre a distribuição e o impacto da poluição marinha em Moçambique, incluindo em áreas remotas e ecologicamente sensíveis. Jaquemet (2024), destaca que mesmo em áreas protegidas e desabitadas no Canal de Moçambique existe o acúmulo significativo de resíduos marinhos, especialmente, plásticos, conforme aponta um estudo feito na ilha de Juan de Nova onde o autor afirma que:

Resíduos marinhos estão por toda a parte e trazem consequências ecológicas e socioeconômicas. As praias atuam como grandes sumidouros desses resíduos, por isso, a sua avaliação e monitoramento são necessários. Em fevereiro de 2007, foi realizado um levantamento de detritos marinhos ao longo de 12 dias consecutivos na ilha de Juan de Nova, no Canal de Moçambique. O plástico predominou no lixo da praia, com uma acumulação diária positivamente correlacionada com a altura da maré ($R^2 = 0,768$; $p < 0,01$). As deposições anuais podem atingir uma média de $1\text{ t}\cdot\text{km}^{-1}$, sugerindo que limpezas regulares da zona costeira devem ser realizadas para limitar o impacto na fauna local dessa área protegida (Jaquemet, 2024, tradução nossa).

Portanto, no Canal de Moçambique, esta situação também se verifica, visto que resíduos gerados nas zonas urbanas costeiras afetam áreas remotas e de jurisdição estrangeira, daí a necessidade de mecanismos regionais de monitoramento, troca de informações, padronização de normas ambientais e operações conjuntas de vigilância marítima. Outra preocupação se relaciona com as descargas ilegais causadas pelos despejos de porão, os chamados *bilge dumping* em inglês, esta prática além de ilegal é bastante prejudicial ao ambiente marinho.

O Council for Scientific and Industrial Research (CSIR, 2016) revela que o sistema de vigilância por satélite *SeaFAR* detetou o despejo de porão mais extenso já registado na região entre Moçambique e Madagáscar, de um navio a caminho do Irão de resíduos oleosos por 160 km. Esse caso destaca a gravidade das descargas ilegais, evidencia a importância de fortalecer a vigilância marítima nacional e regional como parte de governança de segurança marítima.

Moçambique dispõe de instrumentos jurídicos relevantes para a prevenção e controle da poluição marinha, com destaque para a Lei do Ambiente (Lei n.º 20/9) e o Decreto n.º 45/2006, que regulamenta o licenciamento, fiscalização e sanções aplicáveis a atividades poluentes, incluindo o transporte marítimo e exploração ‘offshore’.

Ao nível internacional e regional, convenções como a UNCLOS (1982) e a MARPOL (1973/78), estabelecem obrigações para o combate à poluição por navios e a proteção do meio marinho. No plano regional, existe o protocolo sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento e o Centro Regional de Monitoramento, Controle e Vigilância (MCSCC), reforçando a cooperação entre os Estados-membros através de sistemas avançados de vigilância e troca de informações.

Moçambique também ratificou a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (MARPOL, 1973/1978).

Apesar do quadro normativo e institucional bem equipado, ainda se verifica muitos desafios para a implementação, devido à escassez de recursos humanos e técnicos, fraca fiscalização e infraestrutura inadequada de gestão de resíduos, que favorecem a persistência da poluição marinha (sobretudo pelo plástico) e derrames de hidrocarbonetos.

1.7.6. A Exploração de Hidrocarbonetos em Moçambique

A exploração e extração de hidrocarbonetos no Canal de Moçambique têm se tornado um dos principais motores económicos do país, com grandes reservas de petróleo e gás natural situadas nas suas águas. Segundo Auth *et al.* (2021), em 2010 Moçambique passou a ser a terceira maior reserva de gás natural confirmada em África, onde foram identificadas cercas de 150 triliões de pés cúbicos (Tfc) de reservas de gás natural apenas na Bacia do Rovuma.

As descobertas de reservas de hidrocarbonetos tornaram Moçambique um ponto estratégico no cenário energético global, atraindo a atenção de empresas multinacionais e colocando o país como um ator importante na resposta à nova demanda energética.

Conforme Aisen *et al.* (2019), as reservas de Moçambique representam uma oportunidade, não apenas para o desenvolvimento económico de Moçambique, mas, também, para o fornecimento energético global uma vez que o país desfruta de uma localização estratégica para o comércio de gás natural liquefeito (GNL), especialmente em relação aos mercados de consumo que mais crescem no mundo.

O GNL extraído da bacia do Rovuma é um ativo estratégico no contexto da transição energética global. A capacidade de exportar GNL a partir do canal de Moçambique coloca o país entre os principais *players* pela capacidade de abastecer mercados como a Ásia e Europa, que buscam fontes alternativas para o gás da Rússia. Os projetos da Coral Sul FLNG (*Floating Liquefied Natural Gas*), que são liderados por consórcios multinacionais, marcam uma nova era para o setor de energia, e colocam Moçambique estrategicamente como fornecedor competitivo de GNL.

Se por um lado a produção e transporte de GNL implicam riscos adicionais pois exigem estruturas robustas de segurança, proteção costeira e prevenção contra acidentes industriais e ambientais, por outro lado, o transporte através de navios em zonas com pouca vigilância e segurança acabam expondo toda a cadeia logística do GNL a ameaças marítimas, desestabilizando a segurança energética, mas também a confiança dos investidores. No entanto, o gás por si só não representa o único grande projeto de recursos naturais em Moçambique voltado para os mercados globais.

O país possui igualmente grandes depósitos de carvão e outros minerais, que desempenham um papel crucial na integração da economia de Moçambique ao mercado global. Destacam Hoffmann e Martins (2012) que Moçambique possui aquilo que pode ser o maior depósito inexplorado de carvão de coque do mundo, ressaltando o potencial estratégico desses recursos. No entanto, essa abundância também coloca desafios significativos em termos de segurança e gestão desta e outras riquezas naturais, exigindo políticas eficazes para garantir o seu desenvolvimento sustentável e a proteção das áreas de exploração.

Historicamente, a economia de Moçambique tem dependido da agricultura e da pesca (cerca de 10% do PIB do país). No entanto, na última década o cenário tem mudado gradualmente devido ao desenvolvimento de projetos de exploração de gás natural apresentando novos desafios e oportunidades, especialmente no contexto de políticas marítimas integradas e da governança dos recursos oceânicos em Moçambique (Guerrero, 2022).

Em relação ao ordenamento jurídico, a exploração de petróleo e gás em Moçambique é regulada, particularmente pela Lei do Petróleo (Lei n.º 21/2014) e pelo Decreto n.º 34/2015, que estabelecem as normas para a pesquisa, prospeção, produção e comercialização, sobre requisitos de segurança operacional, planos de emergência e medidas ambientais. Dispõe também da (Lei n.º 20/97, Lei do Ambiente assegura a obrigatoriedade da Avaliação do Impacto ambiental).

No âmbito social, destaca-se a política de Responsabilidade Social Corporativa (2014), esta orienta a contribuição das empresas para o desenvolvimento comunitário;

Moçambique participa também em iniciativas regionais e internacionais (SADC), de segurança energética e marítima através da Autoridade Intragovernamental para o Desenvolvimento, que apesar de estar no Corno da África contribui para os fóruns de segurança marítima no Oceano Índico no quadro Estratégia Marítima Africana 2050.

Portanto, a exploração de hidrocarbonetos apresenta tanto oportunidades quanto desafios, pois há um potencial significativo para o desenvolvimento e a diversificação da economia de Moçambique, por um lado, mas, por outro lado, surge a necessidade urgente de

implementar políticas de governança eficientes e de garantir a segurança das rotas marítimas e das áreas de exploração. Essas políticas precisam ser eficazes o suficiente para responder aos riscos associados à exploração, como os derramamentos de petróleo, explosões e outros acidentes industriais, que não só afetam a segurança das operações, mas também o meio ambiente e as comunidades locais.

CAPÍTULO 2

2. ENQUADRAMENTO TEÓRICO E METODOLÓGICO

O capítulo apresenta enquadramento teórico e procedimentos que nortearam a pesquisa, incluindo a abordagem metodológica, os participantes, os instrumentos de coleta e de análise dos dados. Destacam-se as abordagens Multiescalar e Multiuso, que permitem compreender a complexidade das interações entre níveis de governo, os setores e atores envolvidos na formulação e implementação de políticas e estratégias, de forma a garantir uma análise integrada.

2.1. Abordagem Multinível e Multiuso na Governança Oceânica

O mar, enquanto um espaço compartilhado por diversas comunidades e interesses, requer modelos de governança que considerem a complexidade das relações entre os diversos atores e níveis de decisão. A governança oceânica contemporânea é pela sua natureza multiescalar, envolvendo múltiplos níveis, desde o local ao global. Essa abordagem reconhece que a gestão eficaz dos oceanos não pode ser compreendida ou implementada de forma isolada em apenas uma das escalas, mas sim a partir da articulação entre elas. Isso é exemplificado por Costa e Santos (2024) que, nos seus estudos sobre os relatórios nacionais portugueses relacionados ao Objetivo de Desenvolvimento Sustentável 14 (ODS14) da ONU, evidenciam a importância da complementaridade entre as políticas nacionais e diretrizes internacionais.

A lógica da governança pode também ser estendida à segurança marítima que demanda uma abordagem coordenada entre os diferentes níveis de poder e setores perante ameaças como a pirataria, a pesca ilegal e o tráfico marítimo.

Machado e Oliveira (2024) referem que o conceito de governança multinível emergiu de estudos sobre a evolução de políticas estruturais da Comunidade Europeia na década de 1990, num contexto de criação da integração de novas instituições políticas atuando em múltiplos níveis e jurisdições sobrepostas, inicialmente baseado nas pesquisas de Gary Marks.

Nessa perspetiva, a governação multinível envolve um amplo conjunto de arranjos, coordenação, articulação e negociação entre diversos atores formalmente independentes, abrange tanto instituições públicas quanto privadas, internas e externas, coletivas e individuais.

Segundo Monteiro e Romão (2018), a governança multinível organiza-se em três níveis: central, sub-regional e local. O nível central é composto pelo Governo, pela Administração Pública Central e pelas estruturas desconcentradas; o nível sub-regional inclui entidades

intermunicipais e associações municipais de fins específicos; e o nível local corresponde aos municípios e freguesias. Transpondo este enquadramento a realidade moçambicana, o nível central abrange o Governo e os ministérios com competências marítimas, o nível sub-regional corresponde a mecanismos de coordenação interprovincial, o local, os distritos e municípios.

A Dimensão sub-regional em Moçambique apresenta fraca institucionalização e limitada capacidade operacional, o que compromete a articulação marítima. Essa fragilidade contribui para lacunas na segurança marítima, na partilha de informações e na resposta coordenada a ameaças no domínio marítimo, evidenciando que a ausência de um nível intermediário robusto enfraquece a eficácia da estratégia nacional de segurança. Diante dessas lacunas na coordenação e integração entre setores, surge a necessidade de abordagens que promovam o uso sustentável e colaborativo dos espaços marítimos. Face a essa situação, a governança oceânica tem destacado o conceito de multiuso, que conste o uso dum mesmo espaço marítimo para diversas atividades de forma planejada e coordenada.

Segundo Schupp *et al.* (2019), o conceito de multiuso no espaço oceânico é definida como a utilização conjunta de recursos em proximidade geográfica, por um único ou múltiplos usuários. O Autor aborda sobre a coexistência de múltiplos usos, incluindo a sobreposição espacial, e temporal (co-localização), e requer uma coordenação sinérgica das atividades, como a criação de serviços compartilhados, partilha de infraestrutura e distribuição de custos.

Olhando para dimensão de segurança marítima, essa abordagem permite alinhar interesses, reduzir conflitos de uso e promover cooperação na implementação de medidas preventivas, patrulhamento coordenado, monitoramento de atividades ilícitas e capacitação conjunta. No contexto moçambicano (Canal de Moçambique), onde a institucionalização sub-regional é fraca e a capacidade operacional ainda é bastante limitada, a aplicação do multiuso dentro do planeamento espacial marítimo (MSP), pode ser uma estratégia essencial para fortalecer a governança marítima.

A escolha desta abordagem multiuso justifica-se, pois a mesma complementa a governança multiescalar, pois permite articular de forma integrada os diferentes atores, escalas e setores envolvidos na gestão das águas territoriais e zonas económicas exclusivas. Na esfera multinível, a governança deve envolver a coordenação entre comunidades costeiras, portos locais, autoridades nacionais (como a Autoridade Marítima de Moçambique/ marinha de guerra, polícia lacustre) e organismos regionais e internacionais como a SADC, estabelecendo responsabilidades claras e com comunicação eficiente.

2.2. Método de pesquisa

Considerando as perspectivas apresentadas nos pontos 3.1, a investigação seguiu uma abordagem de natureza qualitativa. O método qualitativo permitiu neste estudo captar informações detalhadas alinhadas aos objetivos. Minayo (2001) destaca que os estudos qualitativos visam captar significados, percepções e sentimentos dos participantes sobre o tema na perspectiva de fornecer uma compreensão aprofundada da realidade em estudo.

Quanto à sua finalidade, a pesquisa é explicativa. Conforme Gil (2008), estudos explicativos buscam registrar e descrever o fenómeno, identificar as causas a partir de análise e interpretação de diferentes fontes de informação (secundárias e primárias). O estudo tem como preocupação central a efetividade das políticas e estratégias de governança de segurança marítima em Moçambique, de modo a enfrentar os desafios no domínio marítimo.

Previamente a coleta de dados, foi realizada uma revisão da literatura de forma a aferir o estado da arte, ou seja, recorreu-se a investigação existente sobre o tema, identificando as lacunas relevantes, e a dinâmica de funcionamento da segurança marítima em Moçambique, como instituições envolvidas e suas responsabilidades no processo de segurança marítima. Com base nessa revisão, foram selecionados os documentos a analisar, considerando a relevância, atualidade e a abrangência temática, de forma a fornecer a compreensão consistente sobre a segurança marítima no Canal de Moçambique.

Os documentos antecederam o limite do recorte temporal do estudo, mas foram incluídos pela sua importância para contextualizar as dinâmicas institucional e operacional da segurança marítima. A seleção abrangeu fontes primárias e secundárias, permitindo uma análise crítica com base no enquadramento teórico adotado que incluem as abordagens Multiescalar e multiuso.

De forma a complementar os dados secundários, foram realizadas entrevistas semiestruturadas, que permitiram a recolha de dados primários proveniente de atores-chaves do setor marítimo em Moçambique. Estas entrevistas contaram com um número total de sete entrevistados, com duração de aproximadamente 1h cada.

Relativamente aos documentos selecionados, estes foram descritos e interpretados com base no enquadramento teórico, baseado nas teorias multiescalar e multiuso, com objetivo de identificar as lacunas e complementaridade entre elas. Essa análise seguiu a metodologia de um estudo de caso, de forma a permitir a dimensão da gestão integrada da segurança marítima em Moçambique.

2.3. Tipo de Estudo

Este estudo adotou o delineamento de estudo de caso, com foco na segurança marítima no Canal de Moçambique. Visa permitir explorar as especificidades da região, de modo a analisar ações implementadas, bem como fatores limitantes ou potencializadores de políticas e estratégias de governança segurança marítima. O estudo trata de combinar fontes diversas de informação, documentos, entrevistas semiestruturadas para uma melhor compreensão do objeto de estudo.

De acordo com Mesquita, Marques, Silva & Silva (2022), o emprego do método de estudo de caso permite apresentar soluções para problemas identificados ao final da pesquisa. Nesta linha, a análise aos mecanismos existentes e se respondem eficazmente às ameaças de segurança marítima, permitir-nos-á identificar em que medida as políticas/estratégias instrumentos implementados, se eles se complementam ou sobrepõem-se ou mesmo se existem lacunas.

Ainda no campo da governança marítima, é relevante destacar que Portugal tem sido amplamente utilizado como estudo de caso de diversos investigadores, conforme apontam Costa e Santos (2024). As autoras destacam ainda que o uso do estudo de caso, relativamente a países, pode conduzir a resultados significativos no âmbito científico, no que se refere à investigação na área da governação do mar.

Para o caso do Canal de Moçambique torna-se apropriado optar por um estudo de caso ancorando-se na tradição de análises aprofundas de contextos marítimos específicos, pois permite captar complexidades locais de segurança marítima, a semelhança do que tem sido feito em estudos internacionais com o caso de Portugal.

2.4. Participantes no estudo

A seleção dos participantes seguiu o método de amostragem por conveniência. A escolha recaiu sobre informantes-chave, que ocupam cargos estratégicos ou posições de liderança em instituições relevantes para a segurança marítima em Moçambique, bem como sobre pesquisadores da academia com atuação direta na área. Essa combinação visa assegurar o acesso a perspetivas fundamentadas e conhecimento especializado, tanto prático quanto teórico. No caso dos docentes universitários, a relevância deve-se à sua dupla inserção, pois atuam como produtores de conhecimento científico e, ao mesmo tempo, como participantes ativos em processos ligados à governança marítima, o que lhes confere uma visão crítica e aplicada do fenómeno.

Participaram neste estudo 7 especialistas de instituições-chave e pesquisadores da área, nomeadamente: (1) Quadro sénior da Marinha de Guerra de Moçambique, (1) Quadro sénior

do Ministério do Mar Águas Interiores e Pescas, (1) Quadro sénior do departamento de segurança marítima do Porto de Maputo, (1) Quadro sénior do Instituto Nacional do Mar (INAMAR), (1) Quadro sénior do Instituto de Transporte Marítimo (INTRASMAR), (1) Advogado/Consultor académico na área de segurança marítima, (1) Quadro sénior do Centro de Integridade Pública.

Quanto ao perfil sociodemográfico, dois (2) participantes são do sexo feminino, cinco (5) são do sexo masculino. Relativamente à faixa etária os participantes obedecem ao seguinte escalão:

- 1 Participante com idade compreendida entre 30 a 39
- 4 Participantes com idades compreendidas entre 40 a 49
- 2 Participantes com idades compreendidas entre 50 a 59

A distribuição evidencia a diversidade de níveis de experiência e de maturidade intelectual, possibilitando o acesso à pluralidade de perspetivas para a compreensão do objeto de estudo.

2.5. Instrumentos de Coleta de Dados

A segunda etapa da investigação consistiu na realização de entrevistas semiestruturadas, direcionadas a atores-chave previamente identificados (Ver ponto 3.2). As entrevistas visavam aprofundar a análise teórica, captar as perceções práticas, os desafios e experiências diretamente relacionadas com a segurança marítima e a governança oceânica em Moçambique.

As entrevistas semiestruturadas permitem uma exploração vívida, podendo ser adaptadas e atender às necessidades dos objetivos (Michel, 2008; Richardson, 2008). Tal flexibilidade é valiosa em contextos complexos, como governança marítima, onde diferentes atores e perspetivas precisam ser compreendidos na sua diversidade, possibilitando a obtenção de dados ricos e detalhados que complementam e profundam as análises da revisão bibliográfica.

As entrevistas ocorreram entre os meses de junho e julho de 2025, com duração média de 40 a 60 minutos por meio de visitas a instituições em Moçambique e videoconferência conforme a disponibilidade dos participantes. Algumas sessões foram gravadas, mediante consentimento dos participantes, noutras recorreu-se a áudios e anotações para registo das informações.

Em determinados casos, os entrevistados solicitaram previamente o guião de entrevistas ou reagendamento das entrevistas com o intuito de consultar documentos relevantes, ou para que refletissem sobre os temas abordados. Essa prática contribuiu para a precisão e

profundidade das respostas, especialmente em contextos institucionais técnicos. Ressalta-se que, mesmo com o guião previamente disponibilizado, a condução das entrevistas manteve-se flexível e aberta de modo a permitir a espontaneidade e assegurar a riqueza dos dados coletados.

O Acordo para a realização das entrevistas foi estabelecido por meio de um consentimento informado, respeitando os princípios éticos que regem a pesquisa científica. Os participantes foram previamente informados sobre os objetivos do estudo, a forma de uso das informações fornecidas, e tiveram a liberdade de aceitar ou recusar a gravação das sessões, bem como de escolher entre manter a sua identidade em sigilo ou autorizar a sua identificação. Apesar de todos os entrevistados terem aceitado participar fora do anonimato, no tratamento dos dados das entrevistas foram atribuídas iniciais fictícias de modo a resguardar possíveis sensibilidades.

CAPÍTULO 3

3. DADOS E DISCUSSÃO

Este capítulo apresenta os resultados obtidos a partir de 2 abordagens complementares: i) a análise documental e levantamento do quadro jurídico e estratégico aplicável às várias ameaças marítimas referidas na revisão bibliográfica, ii) as entrevistas realizadas com os sete atores relevantes do setor marítimo em Moçambique.

Os dados foram organizados em categorias previamente definidas: i) Políticos instrumentos legais e sua efetividade; ii) Ameaças e fatores de permanência; iii) Atuação institucional e cooperação, de modo a permitir uma análise sistemática das percepções dos entrevistados.

Primeiramente, são descritas as respostas e percepções dos entrevistados em cada categoria, destacando convergências e divergências. Em seguida, procede-se à discussão crítica, relacionando os achados com a revisão da literatura e com os desafios atuais da segurança marítima no Canal de Moçambique.

i) Examinar a efetividade das políticas e instrumentos legais de governança que estão em vigor em Moçambique, ii) Analisar os fatores que favorecem a permanência das ameaças marítimas, iii) Investigar a atuação das instituições envolvidas na segurança marítima de modo a elaborar recomendações que possam reforçar a coordenação entre as instituições e cooperação regional para a segurança marítima.

3.1. Análise Crítica do Quadro Jurídico

O levanto documental permitiu ordenar e discutir o quadro jurídico e estratégico no país com enfoque nas principais ameaças marítimas (pirataria, pesca ilegal, tráfico, biodiversidade, exploração de hidrocarbonetos e poluição). Essa análise foi sintetizada em termos de complementaridade, divergências e lacunas e em relação aos níveis nacional, regional e internacional.

A segurança no Canal de Moçambique é um tema complexo e cheio de desafios. Desde a pirataria e a pesca ilegal até o extremismo, o tráfico de pessoas e drogas, a proteção da biodiversidade e a exploração de recursos, são muitas as questões que exigem atenção e ação coordenada.

A tabela a seguir organiza essas informações de forma clara, mostrando, para cada área estratégica, os pontos onde os mecanismos de governança se complementam ou se contradizem, e destacando as principais lacunas e limitações. Ela nos permite entender melhor onde há

progresso e onde ainda é preciso avançar, oferecendo uma visão prática e integrada dos desafios da segurança marítima.

Temas	Complementaridade e Divergência	Lacunas / Limitações
Pirataria Marítima	<i>Complementaridade:</i> Cooperação nacional, regional e internacional com partilha de informações e aplicação de jurisdição universal. <i>Divergência:</i> Vários mecanismos competem entre si e as competências nacionais permanecem dispersas.	Falta de definição técnica harmonizada com padrões internacionais; recursos humanos e tecnológicos limitados; fraca coordenação entre MGM, FADM, SERNIC e sistema judicial; pouca integração de sistemas de vigilância; respostas lentas a incidentes.
Pesca Ilegal (INN)	<i>Complementaridade:</i> Normas nacionais articuladas com protocolos regionais e multilaterais que incentivam cooperação transfronteiriça. <i>Divergência:</i> Sobreposição de funções entre entidades e multiplicidade de mecanismos regionais sem coordenação plena.	Restrições técnicas e financeiras; adesão parcial a protocolos regionais; fiscalização irregular; sanções pouco aplicadas; baixa especialização institucional e judicial; fraca integração tecnológica (VMS ainda não totalmente implementado).
Extremismo e Tráfico (drogas, pessoas e órgãos)	<i>Complementaridade:</i> Abrangência nacional, regional e internacional, com capacitação das forças e alguma articulação jurídica. <i>Divergência:</i> Mandatos e acordos internacionais/regionais frequentemente se sobrepõem.	Falta de mecanismos permanentes de partilha de inteligência; forte dependência externa; recursos limitados; coordenação insuficiente; investigações de campo frágeis; casos de corrupção; ausência de especialização judicial e policial.
Biodiversidade Marinha	<i>Complementaridade:</i> Normas nacionais alinhadas a convenções internacionais, com metas de proteção de espécies. <i>Divergência:</i> Sobreposição de normas entre instituições e dispersão de competências.	Fiscalização frágil; monitoramento ineficiente; pressão da pesca industrial e extrativismo; falta de hierarquia na aplicação das normas; políticas setoriais pouco integradas; baixa conscientização comunitária.
Exploração de Hidrocarbonetos	<i>Complementaridade:</i> Integração de normas setoriais e ambientais, incluindo proteção de infraestruturas estratégicas. <i>Divergência:</i> Sobreposição de competências ministeriais e fraca harmonização entre agendas de exploração e segurança.	Limitações técnicas e financeiras; baixo cumprimento da responsabilidade social corporativa; falhas na fiscalização; pouca integração de dados ambientais; dependência de apoio externo para segurança marítima.
Poluição Marinha	<i>Complementaridade:</i> Integração de normas nacionais, regionais e internacionais com reforço de prevenção e monitoramento. <i>Divergência:</i> Responsabilidades sobrepostas e coordenação institucional limitada.	Infraestruturas inadequadas; fiscalização insuficiente; monitoramento restrito de descargas ilegais; poluição persistente por plásticos e hidrocarbonetos; aplicação prática limitada das normas; ausência de sistema nacional de reporte e resposta rápida.

Tabela 1: Análise Crítica do quadro Jurídico.

A segurança marítima no Canal de Moçambique apresenta avanços importantes, mas enfrenta desafios significativos. Na pirataria, há cooperação nacional e internacional, mas múltiplos mecanismos e responsabilidades dispersas tornam as respostas lentas, com recursos limitados e baixa integração de sistemas de vigilância. A pesca ilegal é regulada por normas nacionais e protocolos regionais, porém a fiscalização é irregular, a aplicação de sanções é fraca e a integração tecnológica ainda é incompleta.

No que diz respeito à pirataria, por exemplo, observa-se uma complementaridade entre mecanismos nacionais, regionais e internacionais, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), o Código Penal moçambicano e acordos de cooperação trilateral com Tanzânia e África do Sul. Todavia, a dispersão de competências entre a Marinha de Guerra, as Forças Armadas, o SERNIC e o sistema judicial têm comprometido a eficácia das respostas. Conforme argumenta Cossa (2023), a ausência de uma autoridade marítima plenamente funcional traduz-se em fraca coordenação e baixa integração tecnológica, o que resulta em respostas lentas aos incidentes de pirataria, apesar da base legal já existente.

No campo da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), Moçambique dispõe de um conjunto relevante de normas nacionais, como a Lei de Pesca n.º 22/2013 e o Decreto n.º 89/2020, articuladas com instrumentos multilaterais como o Acordo sobre Medidas dos Estados do Porto (PSMA) e protocolos da SADC. Ainda assim, a sobreposição de funções entre entidades e a fiscalização irregular comprometem a efetividade prática. Estudos apontam que a pesca INN em Moçambique é um fenómeno transnacional que exige não apenas legislação, mas também integração tecnológica e cooperação multilateral sustentada (Peixoto, Anjo & Bonito, 2015; Alpers, 2019). A não implementação plena do sistema de monitoramento por satélite (VMS) ilustra bem esta lacuna, mostrando que os avanços normativos carecem de suporte técnico e institucional para se traduzirem em resultados concretos.

Em relação ao extremismo e ao tráfico transnacional (de drogas, pessoas e órgãos), verifica-se que o país está formalmente integrado a convenções internacionais como a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional (UNTOC) e conta com mecanismos de capacitação militar e policial, em parte financiados por parceiros externos. Contudo, as entrevistas revelam que a partilha de inteligência é incipiente, as investigações de campo são frágeis e há sobreposição de mandatos institucionais, o que gera lacunas na prevenção e repressão (Habibe, Forquilha & Pereira, 2019; Morier-Genoud, 2021). Estes dados sugerem que um quadro jurídico centrado apenas na repressão é insuficiente se não for acompanhado de políticas sociais inclusivas que abordem as causas estruturais da violência, como pobreza, exclusão social e marginalização das comunidades costeiras (Chichava, 2020).

No que se refere à proteção da biodiversidade marinha, o país aderiu a convenções internacionais relevantes, como a CITES e a Convenção sobre Diversidade Biológica, que estabelecem metas de preservação. Apesar desse alinhamento jurídico, a fiscalização é frágil e as políticas setoriais permanecem fragmentadas. A literatura mostra que a sobreposição normativa e a baixa consciência comunitária reduzem a eficácia das medidas de conservação (Silva, 2014; Cumbe, 2016). Assim, observa-se uma tensão entre a necessidade de conservar ecossistemas sensíveis e as pressões exercidas pela pesca industrial e pelo extrativismo costeiro.

Portanto, verificamos que embora existam esforços e mecanismos de proteção, a eficácia ainda é comprometida por recursos limitados, coordenação insuficiente e lacunas técnicas, exigindo maior integração entre instituições, tecnologia e conscientização comunitária.

3.2. Categorias de análise aplicadas às entrevistas

Para compreender os desafios da segurança marítima no Canal de Moçambique, os dados foram organizados em quatro categorias principais, que ajudam a mostrar de forma clara os diferentes aspetos dessa realidade complexa. A primeira categoria, “Políticas, instrumentos legais”, traz os principais problemas enfrentados no mar, como pirataria, pesca ilegal e tráfico, e analisa como as políticas e a cooperação entre instituições nacionais e internacionais têm atuado para lidar com essas ameaças.

A segunda categoria, “Ameaças e eficácia das políticas”, foca em avaliar se as estratégias e o quadro jurídico existentes conseguem, de fato, proteger o país e reduzir os riscos no mar, identificando lacunas e pontos que ainda precisam ser fortalecidos. Já a terceira categoria, “Atuação institucional e autoridades”, examina como as atividades e as ameaças no mar, (exploração de recursos como gás e petróleo, insurgência armada em Cabo Delgado), influenciam a segurança marítima e quais respostas têm sido colocadas em prática pelas autoridades responsáveis.

Por fim, a quarta categoria, “Participação das comunidades costeiras”, mostra como as populações locais são envolvidas nas decisões e ações de proteção do espaço marítimo, revelando tanto os avanços quanto os desafios de engajar efetivamente a sociedade na segurança do mar.

A seguir apresentamos a tabela que ilustra os principais registros e observações que constatamos em cada categoria de análise:

Categorias	Subcategoria	Principais Registros / Observações
1. Políticas e instrumentos legais	1.1 Principais desafios e ameaças à segurança marítima	Pirataria, pesca ilegal, tráfico de drogas e pessoas, contrabando, exploração descontrolada de recursos, sabotagem tecnológica, poluição marinha. Problemas agravados por fronteiras porosas, corrupção e baixa coordenação institucional.
	1.2 Fatores que favorecem a permanência das ameaças	Extensão da costa sem proteção, falta de meios robustos, implementação insuficiente de políticas, baixa fiscalização, dispersão de responsabilidades, economia ilegal e suborno.
	1.3 Articulação institucional nacional e internacional	Cooperação limitada com países vizinhos e organismos internacionais (UNODC, UE, acordos tripartidários). Fragilidade na implementação, competição entre instituições e resultados muitas vezes insatisfatórios.
2. Ameaças e eficácia das políticas	2.1 Efetividade das políticas e estratégias nacionais	Políticas existem, mas são pouco integradas. Algumas eficazes localmente (como no porto), outras comprometidas por dispersão de recursos e falta de visão sistêmica.
	2.2 Quadro jurídico nacional	Leis e planos existem (Lei das Pescas, REPMAR, tribunais especializados), mas operacionalização limitada, falta de recursos e capacitação, e políticas ainda em fase embrionária em algumas áreas.
	2.3 Lacunas ou pontos a melhorar	Necessidade de integração institucional, maior operacionalização, fortalecimento de recursos humanos e materiais, redução da dependência externa, e melhor fiscalização e cooperação regional.
	2.4 Articulação com outros atores regionais	Participação incipiente em arquitetura regional; avanços recentes, mas ainda há desafios estruturais e operacionais; participação muitas vezes limitada a conselhos e simpósios.

3. Atuação institucional / autoridades	3.1 Impacto da exploração de recursos (gás, petróleo)	Necessidade de proteção das rotas marítimas e recursos estratégicos; surgem empresas de segurança privada; reforça vigilância e patrulhamento.
	3.2 Impacto da insurgência armada em Cabo Delgado	Uso do mar como rota logística por insurgentes; impacto direto nas políticas de segurança e mobilização de recursos; necessidade de monitoramento ambiental e patrulhamento reforçado.
	3.3 Respostas específicas das autoridades	MGM realiza investimentos em navios e equipamentos; perímetros de circulação controlada, patrulhamento costeiro e colaboração internacional; ainda limitadas pela falta de meios e desafios operacionais.
4. Participação das comunidades costeiras	4.1-4.2 Mecanismos de envolvimento e avaliação da participação	Comunidades envolvidas de forma variável: pescadores atuam como vigilantes, programas como FOSCAMC e PROPESCA incentivam participação, mas em muitas regiões a atuação é mínima ou limitada a consultas pontuais.

Tabela 2: Categorização de perguntas de entrevistas

3.3 Resultado e Análises por Categorias

3.3.1. Políticas e Instrumentos legais

Os entrevistados foram unânimes na sua percepção sobre as ameaças no Canal de Moçambique, desde as chamadas “ameaças tradicionais”, como contrabando, pesca ilegal, imigração irregular e poluição, até aos riscos mais complexos como sabotagem de cabos de fibra ótica, terrorismo, tráfico de drogas e armas, além da exploração descontrolada dos recursos naturais. Esses fatores refletem não apenas a vulnerabilidade da costa moçambicana, mas também as fragilidades de um Estado cuja capacidade de vigilância e fiscalização ainda é limitada (Ferreira, 2017; Cossa, 2023). Autores como Chingotwane *et al.* (2021) já destacavam que a segurança marítima não se restringe à dimensão militar, sendo indispensável uma governança multiescalar e multiuso que articule atores nacionais, regionais e internacionais.

No que concerne ao quadro legal e às políticas, os entrevistados afirmam que existe uma legislação relevante, principalmente contra a pesca ilegal, além da recente criação do tribunal marítimo que marca um avanço na criminalização dos delitos marítimos. Entretanto, a aplicação prática dessas normas é limitada, devido à falta de recursos, capacitação técnica e continuidade

institucional. Muitos instrumentos estratégicos são executados a curto ou médio prazo, durando apenas o mandato vigente, além da ausência de políticas-chave como o documento estratégico militar das FADM, fazendo a marinha agir de forma improvisada.

Esta situação é reforçada por (Cossa, 2012), que destaca que, embora a autoridade do Estado no mar seja delegada a Marinha, não existe uma ligação formal com as demais instituições, comprometendo assim a defesa dos interesses nacionais.

A efetividade das políticas é considerada insuficiente pelos entrevistados, apontando problemas como duplicação de esforços entre órgãos, dispersão de recursos, dependência de apoio externo e ausência de estratégias integradas a longo prazo, além das lacunas na implementação operacional.

Nesse contexto, Mangrassé (2012) ressalta que o papel da política externa de Moçambique é fundamental para buscar parcerias que permitam a obtenção de meios navais e apoiar a formação do pessoal, operação e manutenção, mas que esses esforços devem ser precedidos de aprovação de diplomas legais que clarifiquem competências das diferentes instituições, evitando duplicação de meios e estruturas permitindo a aplicação eficaz dos recursos.

Os entrevistados destacam também a fraca articulação institucional entre os órgãos nacionais responsáveis pela segurança marítima (INAMAR, INTRANSMAR, Polícia Costeira, MGM), o que reforça a vulnerabilidade do Canal. A integração regional é outro desafio, uma vez que Moçambique não aderiu à arquitetura regional, limitando-se à troca de informação e à coordenação de ações.

3.3.2. Ameaças e eficácia das políticas

Em relação aos fatores de permanência das ameaças marítimas, estes foram associados primeiramente a extensão da costa, à falta de meios para a vigilância e fiscalização, à corrupção e à má implementação das políticas existentes. As causas da permanência dessas ameaças foram associadas também a extensão da costa, a porosidade da mesma, à corrupção e à má implementação das políticas existentes.

O déficit de meios navais de fiscalização aliado a corrupção e a captura institucional, reforçam a vulnerabilidade da costa o que favorece permanência de economias ilegais. Independentemente de Moçambique ser signatário de importantes convenções internacionais, a participação é bastante formal, e pouco efetiva, revelando um desfasamento entre compromissos assumidos e implementação prática. Este quadro confirma a leitura de que a eficácia da política marítimas não dependem apenas da adesão a instrumentos legais, mas

sobretudo da capacidade operacional e da vontade política em transformar em mecanismos de aplicação da lei, em algo funcional.

Embora a falta de meios tecnológicos e de equipamentos modernos contribua para essa vulnerabilidade, a experiência de outros contextos, como o Golfo da Guiné, indica que a tecnologia por si só não garante eficácia na segurança marítima. Conforme destacam Okafor-Yarwood *et al.* (2024), os sistemas tecnológicos só produzem efeitos reais quando combinados com recursos humanos capacitados e estruturas de resposta eficientes. No caso de Moçambique, isso só confirma que o investimento em tecnologia deve vir acompanhado de formação, desenvolvimento institucional e mecanismos claros de coordenação entre entidades responsáveis.

Portanto, de modo geral, as percepções recolhidas refletem um padrão recorrente na literatura sobre Moçambique: a fragilidade do quadro legal e institucional compromete a capacidade do Estado de assegurar o controle sobre os seus espaços marítimos, consequentemente favorece a permanência das ameaças. A segunda categoria, mostra que embora Moçambique disponha de um quadro jurídico relativamente robusto (MIMAIP, 2024), a sua operacionalização enfrenta sérias limitações, sobretudo pela escassez de recursos humanos e tecnológicos, pela dependência de apoios externos e pela falta de coordenação institucional (Mangrassse, 2012; Fennessy *et al.*, 2024). Assim, confirma-se o que Mahon e Fanning (2019) defendem sobre a necessidade de respostas coletivas e cooperação regional para enfrentar problemas ambientais e de segurança que ultrapassam fronteiras.

3.3.3 Atuação institucional / autoridades

Os entrevistados ressaltaram que a exploração de gás e petróleo no Canal de Moçambique tem mudado profundamente a forma como a segurança marítima precisa ser pensada. Eles mencionaram que essas riquezas tornam imprescindível a proteção das rotas marítimas e das áreas onde os navios circulam, reforçando a necessidade de vigilância constante. Além disso, observaram que o surgimento de empresas privadas de segurança tem se tornado uma realidade, atuando para complementar as ações do Estado e garantir que as atividades ligadas aos recursos estratégicos ocorram de maneira mais segura.

Sobre a insurgência armada em Cabo Delgado, os entrevistados destacaram que grupos armados usam o mar como rota logística, transportando pessoas e materiais, o que exige respostas rápidas e coordenadas das autoridades. Em relação às respostas institucionais, os entrevistados reconheceram os esforços da Marinha de Guerra de Moçambique (MGM), que vem investindo em novos navios e equipamentos, estabelecendo perímetros de circulação

controlada e intensificando o patrulhamento costeiro. No entanto, eles destacaram que essas ações ainda enfrentam limitações, como a escassez de recursos e desafios operacionais, e apontaram a necessidade de uma maior integração com parceiros internacionais para fortalecer a efetividade das operações.

Um dos entrevistados destacou que os centros regionais de controle poderiam contribuir com informações em tempo real, mas essa potencialidade ainda não está plenamente explorada. Por outro lado, os canais de comunicação mantidos via postos de rádio naval facilitam o compartilhamento de informações sobre incidentes entre diferentes entidades. Esta constatação vai ao encontro de análises regionais, conforme apontado por Siebels (2020), que na África Oriental, os esforços relacionados às seguranças marítimas avançam pouco devido a atitudes divergentes dos países em relação à integração regional, dificultando a coordenação e implementação de medidas eficazes.

Portanto, a terceira categoria, coloca em evidência dois pontos críticos: por um lado, a exploração de recursos como gás e petróleo, que atrai investimentos mas também amplia as ameaças e a necessidade de proteção das rotas marítimas (Petula, 2025; Ramessane, 2016); por outro, a insurgência armada em Cabo Delgado, que tem utilizado o mar como rota logística, reforçando a percepção de que a segurança marítima não pode ser dissociada das dinâmicas de conflito em terra (Habibe *et al.*, 2019; Morier-Genoud, 2021). Nesse âmbito, como observa Genoud (2021), o extremismo em Cabo Delgado não é apenas resultado de fatores locais, mas integra uma vertente geopolítica mais ampla que afeta diretamente o comércio e a estabilidade regional.

3.3.4. Participação das comunidades costeiras

Quanto à participação das comunidades costeiras, os entrevistados observaram que ela varia bastante entre as regiões. Em alguns locais, pescadores e moradores atuam como vigilantes, ajudando a identificar problemas e a reportar incidentes às autoridades. Programas como o FOSCAMC e o PROPESCA foram mencionados como instrumentos importantes para promover a participação comunitária, oferecendo capacitação e fortalecendo o diálogo entre população e Estado. Ainda assim, eles destacaram que, em muitas áreas, a presença da comunidade é limitada a consultas pontuais, reforçando a necessidade de criar formas mais estruturadas e contínuas de engajamento, de modo que a população possa colaborar ativamente na segurança do mar e na proteção dos recursos costeiros.

Como lembram Costa e Santos (2024), a governança multiescalar exige a inclusão de diferentes atores, e a ausência de comunidades no processo decisório tende a fragilizar a legitimidade das políticas. Além disso, estudos como os de Chichava (2020) reforçam que a exclusão social das populações costeiras é um dos fatores que alimenta vulnerabilidades e conflitos, o que demonstra que a segurança marítima não pode ser vista apenas como um problema técnico, mas também social e comunitário.

CONCLUSÃO

A análise conduzida mostra que a segurança marítima em Moçambique enfrenta desafios complexos e multifacetados, decorrente de fatores tanto internos como externos. No que toca a parte interna pode-se afirmar que, existem as lacunas institucionais, limitações de recursos e fraca coordenação entre as entidades responsáveis, o que compromete de certa forma a capacidade de se obter uma resposta eficaz. Em relação aos fatores externos pode-se apontar, a pressão estratégica sobre Canal de Moçambique, associada à insurgência e às dinâmicas regionais, tornando a gestão da segurança mais exigente.

Apesar de Moçambique assumir vários compromissos de carácter internacional e participar em cooperações regionais, observa-se uma disparidade entre os compromissos e a implementação prática, o que de certa forma compromete a eficácia da Marinha de Guerra de Moçambique e das demais instituições responsáveis por garantir a segurança marítima. A coexistência de instrumentos bilaterais e multilaterais, muitas vezes com mandatos sobrepostos, bem como a dependência de apoio externo, limita a autonomia nacional e a utilização eficiente dos recursos disponíveis.

No que se refere às políticas, a pesquisa indica que, embora existam protocolos, leis e mecanismos de segurança, a sua eficácia é limitada. A implementação prática enfrenta obstáculos como sobreposição de mandatos, lacunas institucionais, insuficiência de recursos, fraca coordenação entre atores regionais e internacionais. Embora algumas iniciativas, como protocolos da SADC e acordos bilaterais, tenham promovido avanços pontuais, a falta de integração multissetorial e multinível reduz a capacidade de resposta efetiva, impedindo que as políticas atinjam plenamente os seus objetivos.

Por fim, a participação das comunidades continua pouco explorada, embora seja reconhecida como essencial para reforçar a vigilância e prevenir acidentes. Fica evidente que uma abordagem eficaz de segurança marítima requer interação de diferentes níveis de governança (local, nacional regional e internacional) e a articulação multissetorial envolvendo forças militares, policiais, autoridades civis, setor privado e comunidades costeiras. Esta interligação é crucial para garantir uma resposta coordenada eficiente e sustentável aos desafios emergentes.

Com base nos resultados desta pesquisa, recomenda-se um conjunto integrado de medidas para fortalecer a segurança marítima no Canal de Moçambique. É fundamental a criação de uma autoridade marítima nacional claramente definida, que seja capaz de coordenar de forma eficaz as atividades de diferentes atores nacionais. Essa autoridade pode ser através

do fortalecimento do Centro de Coordenação de Operações de Fiscalização Marítima (CEFMAR), ou por meio de um modelo de Marinha de duplo uso, onde a MGM assume simultaneamente funções militares e de autoridade marítima.

Paralelamente, é essencial atualizar o quadro legal, de modo a regulamentar a pirataria marítima, e também a atuação das empresas privadas de segurança para garantir que estas operem alinhadas aos interesses estratégicos do Estado.

Faz-se igualmente importante investir em capacidades operacionais e tecnológicas, incluindo meios navais e aéreos, embarcações rápidas, radares costeiros, sistema de vigilância por satélite e o Sistema de Identificação Automática, permitindo rastreamento em tempo real. A formação contínua de técnicas militares deve ser priorizada, de forma a assegurar a sustentabilidade das capacidades desenvolvidas, com possível apoio de programas de cooperação internacional.

A integração das comunidades costeiras constitui outro elemento essencial. Programas que capacitem “guardas costeiros comunitários” ou redes de pescadores observadores podem fortalecer a vigilância, e consequentemente a segurança. Além disso incentivos económicos como acesso à infraestrutura básica, crédito e iniciativas de pesca sustentável também podem servir de vínculo entre a segurança marítima e benéficos diretos para a população local.

Recomenda-se o reforço da proteção de infraestruturas de exploração de gás no mar, através de planos específicos, com zonas de exclusão marítima e integração com a MGM. As empresas devem ser incentivadas a desenvolver planos conjuntos de respostas a incidentes em cooperação com o Estado, assegurando uma atuação coordenada.

Por fim, a gestão de sistemas de alerta precoce, inteligência e integração regional deve ser fortalecidos. A combinação de dados marítimos, ambientais e comunitários num sistema nacional de informação permite a deteção rápida de ameaças e mobilização eficiente de recursos.

A cooperação regional, especialmente no âmbito da SADC da União Africana, deve ser promovida para garantir a partilha de dados, disseminação de noções práticas e resiliência coletiva.

Uma abordagem multinível e multiuso é essencial para assegurar que todos os atores, militares, polícias, civis, privados, comunitários, atuem de forma coordenada e eficiente.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Achá, H. (2021). *Biodiversidade da ilha do Ibo ameaçada de extinção. O País. Biodiversidade da Ilha do Ibo ameaçada de extinção - O País - A verdade como notícia.*

African Development Fund. (2001). *Appraisal report: Artisanal fisheries development project, Republic of Mozambique (MOZ/PAAL/2001/01).* African Development Bank Group.

African Press Agency. (2025, 14 de maio). *Islamic militants attack Russian vessel off Mozambique coast.* Page not found | APAnews - African Press Agency

Agência de Informação de Moçambique . (2025, 13 de maio). *Terrorists attack Russian ship.* Terrorists attack Russian ship

Agência de Informação de Moçambique. (2023, 2 de novembro). *Moçambique perde cerca de 70 milhões USD devido à pesca ilegal. Agência de Informação de Moçambique. Moçambique perde cerca de 70 milhões USD devido à pesca ilegal*

Agostinho, E. (2023). *Regional organisations as a mechanism to ensure maritime safety and security: The case of the Southern Africa Development Community-SADC* [Dissertação de mestrado, World Maritime University]. The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University. https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=3264&context=all_dissertations

Aisen, A., Benlamine, M., Carvalho, N., El Said, M., Manguinhane, E., Mungambe, P., Ribeiro, P., & Zavarce, H. (2019). *Mozambique's natural gas resources: Tradeoffs and opportunities* (IMF Country Report No. 19/167). International Monetary Fund. *Mozambique's Natural Gas Resources: Tradeoffs and Opportunities* in: IMF Staff Country Reports Volume 2019 Issue 167 (2019).

Alexandre, A. C. (2018). *Do Direito do Mar à Segurança Marítima: Análise da Operação da UE – Atalanta.* Dissertação de Mestrado, Universidade da Beira Interior. Portugal. 6660_14053.pdf.

Alexandre, A. G. (2020). *O impacto da pirataria na segurança marítima: o caso somali no século XXI.* Lusíada. *Política Internacional e Segurança*, 67-94, consultado em

http://repositorio.ulusiada.pt/bitstream/11067/6004/5/lpis_19_20_3.pdf a 12 de Fevereiro de 2025 as 9h32.

Alpers, A. D. (2019). *Maritime Mozambique (SEC. XIV-XXI)*. rev. Hist: São Paulo.

Aslan, J. F., Pinto, A. E. M., & Oliveira, M. M. (2017). *Poluição do meio ambiente marinho: Um breve panorama dos princípios, instrumentos jurídicos e legislação brasileira*. Planeta Amazônia: Revista Internacional de Direito Ambiental e Políticas Públicas: Amazônia.

Auth, K., Kincer, J., & Moss, T. (2021). *Harnessing Mozambique's gas wealth to address energy poverty*. Energy for Growth Hub. Consultado em <https://energyforgrowth.org> a 15 de Novembro de 2024 as 12h39.

Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo* (3ª ed.). São Paulo: Edições 70

Bergeron, L. (2014). *The forgotten chokepoint: The Mozambique Channel's rich past and bright but insecure future*. Strategic insights. Consultado em https://cimsec.org/wp-content/uploads/2014/12/the_forbidden_chokepoint-the_mozambique_channel_s_rich_past_and_bright_but_insecure_future_1.pdf a 18 de Novembro de 2024 as 11h32.

Blaine, M., & Nel, M. (2019). South African maritime foreign policy: Rethinking the role of the South African Navy. *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*. Consultado em <http://scientiamilitaria.journals.ac.za> a 12 de Dezembro de 2024 as 09h12.

Buvana, F., & Ventura, C. A. A. (2011). Cooperação internacional para o combate às drogas ilícitas em Moçambique. *Revista Latino-Americana de Enfermagem*, consultado em www.eerp.usp.br/rlae a 12 de Janeiro de 2025 as 11h23.

Cadernos IESE nº 21/2021. *CadernosIESE21_EMorierGenoud-2021-PORT.indd*

Campos, A. S. (2020). *Os desafios da governança global do Oceano*. Revista, Relações internacionais junho.

Cardoso, F. (2022). *Ataques em Cabo Delgado. Uma perspetiva moçambicana*. Centro de Integridade Pública.

Centro de Integridade Pública (CIP). (2023). *Má gestão e alianças promíscuas colapsam sector de pescas em Moçambique*. Anticorrupção - Transparência - Integridade. Maputo. PESCAS-EM-MOÇAMBIQUE.pdf

Centro para Democracia e Direitos Humanos. (2024). *Boletim de Crise Humanitária e Direitos Humanos: Cabo Delgado*.

Charles, C., Pelleter, E., Révillon, S., Nonnotte, P., Jorry, S. J., & Kluska, J. M. (2020). *Intermediate and deep ocean current circulation in the Mozambique Channel: New insights from ferromanganese crust Nd isotopes*. Marine Geology.

Chichava, S. (2020). *Did Frelimo create “Al Shabaab”? An analysis of the 15 October 2019 elections from Cabo Delgado* (Cadernos IESE, No. 18). Instituto de Estudos Sociais e Económicos (IESE).

Chingotuane, É. V. F., Sidumo, E. R. I., Hendricks, C., & van Nieuwkerk, A. (2021). Strategic Options for Managing Violent Extremism in Southern Africa: The Case of Mozambique. Friedrich-Ebert-Stiftung, Maputo Office. Consultado em <https://www.ijr.org.za/home/wpcontent/uploads/> a 18 de Outubro de 2024 as 09h32.

Conselho de Ministros. Diploma Ministerial n.º 58/2009, de 20 de Maio. Aprova o *Plano Nacional de Ação para Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca Ilegal, Não Reportada e Não Regulamentada (INN)*. BR., I Série, n.º 20, Suplemento.

Correia Júnior, J. (2012). *A importância de uma marinha de guerra para Moçambique: Prioridades para a sua edificação [Trabalho de investigação individual, Instituto de Estudos Superiores Militares – Curso de Estado-Maior Conjunto]*. Marinha Portuguesa.

Cossa, C. M. C. (2023). *Desafios na coordenação multisectorial no âmbito do exercício da autoridade do Estado no mar em Moçambique [Discussão dirigida, Instituto Universitário Militar – Curso de Promoção a Oficial General]*

Cossa, C. S. (2021). *O tráfico internacional de drogas em Moçambique: Desafios para a prevenção ao narcotráfico* (Dissertação de mestrado). Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna. Orientador: E. P. Correia.

Costa, C. M., & Santos, A. T. (2024). *Building multiscalar sustainable ocean governance: How do global perspectives interact with the Portuguese national approach?* *Heliyon*,.

Council for Scientific and Industrial Research. (2016, June 22). *CSIR's SeaFAR detects massive bilge dump*. Consultado em <https://www.csir.co.za/csirs-seafar-detects-massive-bilge-dump> a 19 de Janeiro de 2025 as 11h55.

Cumbe, A. N. F. O. (2016). *Património Geológico de Moçambique: Proposta de Metodologia de Inventariação, Caracterização e Avaliação. Tese de Mestrado em Património Geológico e Geoconservação*. Consultado em http://www.dct.uminho.pt/mest/pgg/docs/tese_cumbe.pdf a 14 de Outubro de 2024 as 16h46.

FAO. (2021). *Moçambique: Documento de discussão jurídica do Acordo sobre medidas dos Estados do porto destinadas a prevenir, impedir e eliminar a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (PSMA): Rumo à aplicação do Acordo sobre medidas dos Estados do porto*. Roma: FAO. consultado em <https://stopillegalfishing.com/news/implementation-port-state-measures-new-fao-publication/> a 17 de Abril de 2025 as 12h56.

Fennessy, S. T., Quick, A. J. R., Mutombene, R. J., Abdula, S., Leong, E. R., Dias, N., Filipe, O., Chacate, O., Malauene, B. S., Fernando, S., Mualeque, D. O., Vianello, P., & Roberts, M. J. (2024). *A rapid approach to assessing the vulnerability of Mozambican fisheries' species to climate change*. PLOS Climate.

Ferreira, C. R. (2017). *A evolução da pirataria marítima em águas internacionais [The Evolution of Maritime Piracy in International Waters]*. CEDIS Working Papers | Direito, Segurança e Democracia. Consultado em https://cedis.novalaw.unl.pt/wp-content/uploads/2017/10/CEDIS-working-paper_DSD_A-Evolu%C3%A7%C3%A3o-Da-Pirataria-Mar%C3%ADtima-Em-%C3%81guas-Internacionais.pdf a 12 de Fevereiro de 2025 as 11h23.

Forquilha, S., & Pereira, J. (2020). *Face ao Conflito no Norte, o que Moçambique Pode Aprender com a sua Própria Guerra Civil (1976-1992)? Uma Análise das Dinâmicas da Insurgência em Cabo Delgado*. IESE.

Fortes, G. M. D. C. (2014). *A dimensão marítima da segurança nacional: os desafios do Arquipélago de Cabo Verde (Doctoral dissertation, Dissertação de Mestrado em Ciência Política e Relações Internacionais*. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa.

Francisco, F. (2018). *Estudo dos Sistemas de Segurança das Fronteiras Estatais em Moçambique face às Novas Ameaças à Segurança Interna*. 428p. Tese de Doutoramento em Direito e Segurança, Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.

Frühauf, A. (2014). *Mozambique's LNG revolution: A political risk outlook for the Rovuma LNG ventures* (OIES Paper: NG 86). Oxford Institute for Energy Studies.

Gastrow, P., & Mosse, M. (2002). *Mozambique: Threats posed by the penetration of criminal networks*. ISS Regional Seminar: Organised Crime, Corruption and Governance in the SADC Region, Pretoria, 18-19 April.

Genoud, E. M. (2021). A Insurgência Jihadi em Moçambique: Origens, Natureza e Início.

Ginga, D. (2023). A importância da governação integrada do oceano para uma economia azul em Angola. *Perspectivas - Journal of Political Science*, 23(22). Diplomatic Academy Venâncio de Moura. sgoncalves, +A2 (2).pdf

Global Peace Index. (2024). *Global Terrorism Index 2024*. Institute for Economics and Peace. Consultado em [https://www.economicsandpeace.org/global-terrorism-/](https://www.economicsandpeace.org/global-terrorism/) a 14 de Maio de 2025 as 7h48.

Governo de Moçambique. (2024, 9 de setembro). Decreto n.º 72/2024 (*Conselho de Ministros*): Aprova o regulamento que estabelece as Funções, organização e regime de funcionamento do Centro de Coordenação de Operações de Fiscalização Marítima (CEFMAR). Legislação: I Serie, n.º 2025. LexLink.

Guerreiro, J. (2021). Blue growth challenge to maritime governance. *Frontiers in Marine Science*.

Guerreiro, J. (2022). Africa Integrated Maritime Policy, blue growth and a new ocean governance: case studies from the Atlantic and the Indian Ocean. *Western Indian Ocean Journal of Marine Science Special Issue 1/ 2022* 17-32.

Haas, B. (2023). Achieving SDG 14 in an equitable and just way. *Int Environ Agreements*

Hanlon, J. (2018). *Heroína continua sendo uma das maiores exportações*. Centro de Integridade Pública. (CIP). Consultado em https://cipmoz.org/wp-content/uploads/2018/07/Heroína_continua_sendo_uma_das_maiores_exportacoes.pdf. A 17 de Maio de 2025 as 12h11.

Hoffmann, K., & Martins, A. (2012). *A descoberta de recursos naturais em Moçambique: riqueza para poucos ou um meio de sair da pobreza?* Berlim: Fundação Friedrich-EbertStiftung,

IESE. (2020a). *Quem é o "Inimigo" que Ataca Cabo Delgado? Breve Apresentação das Hipóteses do Governo Moçambicano*. (Boletim N° 127). IESE. p. 1.

INTERPOL. (2021). *Environmental Security Programme: Strengthening law enforcement cooperation against fisheries crime*. INTERPOL. <https://www.interpol.int>

Lima, M. J. P. de C., & Rodrigues da Roda, A. A. (2018). Responsabilidade do Estado na proteção e prevenção dos crimes de tráfico de pessoas: A situação em Moçambique. *Revista de Direitos Humanos em Perspectiva*, 4(1), 37–55. Consultado em <https://core.ac.uk/download/pdf/210567539.pdf> a 19 de Maio de 2025 as 16h23.

Logina, A. (2009). *International law related to maritime security: An analysis of its effectiveness in combating piracy and armed robbery against ships*. [Dissertation, World Maritime University]. The Maritime Commons: Digital Repository of the World Maritime University. Consultado em: <https://commons.wmu.se> a 26 de Abril de 2025 as 10h23.

Machado, B. R. S., & Oliveira, C. M. (2024, August 6). *Governança multinível e o controle de políticas públicas: Tribunais de contas como forma de identificação de riscos e indução de boas práticas de gestão*. In XX Seminário Internacional Demandas Sociais e Políticas Públicas na Sociedade Contemporânea e XVI Mostra Internacional de Trabalhos Científicos. Consultado em <https://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidspp/article/view/24159> a 11 de Maio de 2025 as 18h47.

Mahon, R., & Fanning, L. (2019). *Regional ocean governance: Polycentric arrangements and their role in global ocean governance*. MahonandFanning2019Regionaloceangovernance-Polycentricarrangements.pdf.

Marques da Silva, I. (2014). *A biodiversidade marinha no norte de Moçambique no contexto da exploração do gás natural*. Universidade Lúrio.

Minayo, M. C. S. (2001). *Pesquisa Social: Teoria, Método e Criatividade* (18ªed.) Petrópolis: Vozes.

Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas (MIMAIP). (2024). *Estratégia de Desenvolvimento da Economia Azul (2024–2033)*. Maputo: MIMAIP/ProAzul.

Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas de Moçambique (MIMAIP). (2019). *Elaboração de uma estratégia para um sistema de Monitoramento, Controle e Fiscalização (MCS) em Moçambique: Estudo 2 - Elaboração de uma estratégia MCS para a pesca artesanal* (Relatório final, versão 3). Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas.

Ministério do Mar, Águas Interiores e Pescas. (2019). *Elaboração de uma estratégia para um sistema de monitoramento, controle e fiscalização (MCS) em Moçambique: Estudo 2 – Estratégia MCS para a pesca de pequena escala (Versão 3, Relatório final)*

Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental, Centro de Desenvolvimento Sustentável das Zonas Costeiras. (2001). *Levantamento preliminar dos resíduos sólidos nas praias do sul de moçambique: ponta malongane* (M. A. M. Pereira, D. C. de Abreu, A. C. D. da Costa & C. M. M. Louroca, autores). Xai-Xai.

Ministério para a Coordenação da Acção Ambiental. (2009). *Quarto relatório nacional sobre a implementação da Convenção sobre a Diversidade Biológica (CBD) em Moçambique*. Maputo, Moçambique.

Moçambique. Assembleia da República. Lei n.º 12/2019, de 23 de Setembro. Aprova a revisão da Lei n.º 17/97, de 1 de Outubro, que estabelece a Política de Defesa e Segurança Nacional. BR - I Série, n.º 183, de 23 de Setembro de 2019.

Moçambique. Assembleia da República. Lei n.º 20/97, de 1 de Outubro. Lei do Ambiente. Estabelece as bases legais para a gestão sustentável do ambiente e dos recursos naturais. BR., I Série, n.º 40, de 1 de Outubro de 1997.

Moçambique. Assembleia da República. Lei n.º 21/2014, de 18 de Agosto. Lei do Petróleo. Regula atividades de pesquisa, prospeção, desenvolvimento, produção, transporte e comercialização do petróleo e do gás natural. BR., I Série, n.º 66, de 18 de Agosto de 2014.

Moçambique. Assembleia da República. Lei n.º 22/2013, de 1 de Novembro. Aprova a Lei de Pescas. BR., I Série, n.º 88, de 1 de Novembro de 2013.

Moçambique. Conselho de Ministros. Decreto n.º 34/2015, de 31 de Dezembro. Regulamento sobre o Processo de Avaliação do Impacto Ambiental (Revoga o Decreto n.º 45/2004, de 29 de Setembro). BR., I Série, n.º 105, de 31 de Dezembro de 2015.

Monteiro, S., & Romão, N. (2018). *Governança multinível em Portugal: Descentralização sub-regional e local e o papel dos fundos europeus* (Working Paper nº 04). Unidade de Política Regional, Núcleo de Estudos e Políticas Territoriais. Coordenação: António Sampaio Ramos. Coleção Políticas & Territórios. Consultado em https://www.adcoesao.pt/wpcontent/uploads/wp04_governanca_multinivel_em_portugal_-_modelo_institucional_upr-nept_sm_nr.pdf a 19 de Abril de 2025 as 18h32.

Moraes, G. N. (2021). O oceano como área de domínio público internacional e a sua governança global. Em A. Gonçalves, D. Freire, & F. R. Santos (Orgs.), *Governança global: Desafios e complexidade* (Cap. 6, p. 117). Universidade Católica de Santos, Editora Universitária Leopoldianum. [governanca-global-2021-completo.indb](#)

Mozambique Times. (2025, 13 de maio). *Insurgents attack Russian vessel off Mocímboa da Praia*. Insurgents Attack Russian Vessel off Mocímboa da Praia – THE MOZAMBIQUE TIMES

Ngale, A. J. (2022). *Moçambique e o panorama de segurança do Oceano Índico Ocidental: Defesa de costa, segurança marítima e governação oceânica* [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Njelezi, M. T. (2022). *Insurgência em Cabo Delgado: uma Análise para Inferência da Estratégia de Combate ao Fenómeno*. Academia Militar Marechal Samora Machel, Nampula.

Nunes, P., & Ghermandi, A. (2015). *Understanding and valuing marine ecosystem services in the Northern Mozambique Channel*. WWF International. [understanding-and-valuing-marine-ecosystem-services-in-the-nmc-2015.pdf](#)

Paramio, L. (2012). Governança oceânica: Bases Estratégicas de Desenvolvimento para o “Mar dos Açores”. Tese de Doutoramento, Universidade dos Açores. Ponta Delgada, Portugal. Pp346.

Pedrozo, R. (2022). *China's IUU fishing fleet: Pariah of the world's oceans*. *International Law Studies*, 99, 319–358. <https://digital-commons.usnwc.edu/ils/vol99/iss1/14>

Peixoto, E., Batel, A., & Bonito, J. (2015). Recursos geológicos em Moçambique e sua presença em contexto educativo. *R Est Inv Psico y Educ*, Extra(13), A13-020. Consultado em <https://core.ac.uk/download/pdf/62471654.pdf> a 14 de Outubro de 2024 as 11h46.

Pereira, M. A., Litulo, C., Santos, R., Leal, M., Fernandes, R. S., Tibiriçá, Y., Williams, J., Atanassov, B., Carreira, F., Massingue, A., & Marques da Silva, I. (2014). *Mozambique marine ecosystem review: Final report submitted to Fondation Ensemble* (139 pp.). Maputo: Biofund/Biodinâmica/CTV.

Peters, B. G. (2013). O que é Governança?. *Revista do TCU*. N.127, p. 28-33. n. 127 (2013): *Revista do TCU | Revista do TCU*

Petula, C. C. (2025). Política de defesa e segurança e segurança marítima no Canal de Moçambique: paradoxo de provedor de segurança 1997-2019 (Doctoral dissertation). Maputo: Universidade Eduardo Mondlane.

Piedade, J. (2018). Segurança marítima e os estudos de segurança Revisão da literatura. *Relações internacionais*, março: 57. Consultado em https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RIf a 27 de Maio de 2025 as 09h34.

Procuradoria-Geral da República. (2020). *Informação anual de 2020 do Procurador-Geral da República à Assembleia da República*. Procuradoria-Geral da República de Moçambique.

Ramessane, M. R. (2016). *Estratégias do controlo de espaço marítimo em Moçambique: estudo de caso Baía de Pemba: 2009-2013*. 122p. Dissertação de Mestrado em Ciências Políticas Governação e Relações Internacionais. Universidade Catolica Portuguesa (Portugal), Beira.

República de Moçambique. (2014). *Código Penal: Lei n.º 35/2014, de 31 de Dezembro*. Boletim da República. Disponível em <http://www.gabinetedilegislação.gov.mz>

Rizzi, K. R., & Bernardino, L. M. B. (2019). *A “identidade da CPLP no domínio da defesa”: uma visão ampliada para a cooperação em defesa*. Revista Brasileira de Estudos de Defesa, 6(2), 205-231.

SADC. (2019). *Policy Brief da SADC sobre pescas*. Consultado em https://sadcmtsc.org/wp-content/uploads/2022/07/SADC_WWF_PT_Policy-Brief.pdf a 23 de Maio de 2025 as 12h46.

Saldanha, J. B. (2005). Os oceanos na transição para a sustentabilidade. GeoINova.

Schupp, M. F., Bocci, M., Depellegrin, D., Kafas, A., Kyriazi, Z., Lukic, I., Schultz-Zehden, A., Krause, G., Onyango, V., & Buck, B. H. (2019). Toward a common understanding of ocean multi-use. *Frontiers in Marine Science*.

Severino, A. J. (2013). *Metodologia do trabalho científico [livroeletrónico]*. São Paulo : Cortez, 2013.

Siebels, D. (2020). Pirates, smugglers and corrupt officials – maritime security in East and West Africa. *International Journal of Maritime Crime & Security*, 1 (1), 34-45. Centre for Business & Economic Research (CBER). Consultado em https://ijmcs.co.uk/cdn/article_file/2020-03-02-13-44-43-PM.pdf a 24 de Maio de 2025 as 19h21.

Silva, I. M. (2014). *A biodiversidade marinha no norte de Mozambique no contexto da exploração do gás natural*. Revista Internacional em Língua portuguesa, 27, 111-128. (PDF) A biodiversidade marinha no norte de Mozambique no contexto da exploração do gás natural.

Simango, S. O. E. (2013). *O exercício do poder público em espaços de soberania e jurisdição marítima: Um potencial estratégico para o desenvolvimento da economia moçambicana (Dissertação de Mestrado)*. Universidade Católica Portuguesa, Instituto de Estudos Políticos.

Tapia, R. (2011). *Globalização do crime organizado: Portugal, Europa e o tráfico de cocaína*. In Actas do I Congresso Internacional do OBSERVARE, 16-18 de novembro de 2011.

Universidade Autónoma de Lisboa; Fundação Calouste Gulbenkian. Recuperado de <https://repositorio.ual.pt/handle/11144/411>

Tribunal Supremo. (2024). *Discurso do Presidente do Tribunal Supremo de Abertura da Sessão Ordinária do Conselho Judicial*. Recuperado de <https://www.ts.gov.mz/wp-content/uploads/2024/03/Conselho-Judicial-2024.pdf>

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea*. Retrieved from https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf

United Nations. (1982). *United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)*. Montego Bay, Jamaica, 10 December 1982.

United Nations. (2025, April 30). *Concept paper: Ocean Action panel 8: Promoting and supporting all forms of cooperation, especially at the regional and subregional levels (A/CONF.230/2025/11)*. 2025 United Nations Conference to Support the Implementation of Sustainable Development Goal 14, Nice, France.

UNODC. (2021). UNODC and Mozambique cooperate to promote maritime security. <https://www.unodc.org/unodc/frontpage/2021/August/unodc-and-mozambique-cooperate-to-promote-maritime-security.html>

Verdragenbank. (2003). *Treaty details - SUA Convention*. Retrieved from https://verdragenbank.overheid.nl/en/Treaty/Details/002231_b#Mozambique

Wache, P. M. (2017). Política externa da Tanzânia: Combinando interesses regionais na África Oriental e Austral. *Revista Chilena de Relaciones Internacionales*, 1(2), 59–85.

WWF Moçambique. (2013, 11 de janeiro). *Moçambique cria a maior Reserva Marinha de África*. Moçambique cria a maior Reserva Marinha de África | WWF Mozambique

YIN, Robert K. *Estudo de caso: planejamento e métodos*. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005. Consultado em: http://maratavarespsictics.pbworks.com/w/file/74304716/3-YIN-planejamento_metodologia.pdf 12 de Maio de 2025 as 15h07.

Zambujo, H. V. & Maia, J.M.S. & Soares. L.C. (2021). *Memórias 2020. Volume L. Academia de marinha, lisboa.* Consultado em

<https://academia.marinha.pt/pt/edicoes/MemoriasAM/ Livro%20Memorias%202020.pdf> a 07
de Setembro de 2024 as 09h43.

APÊNDICE

Guião de Entrevista

Tema: **Governança de Segurança Marítima no Canal de Moçambique**

Duração estimada :50 minutos

Perfil do entrevistado: (Instituição Área)

Esta entrevista é parte de um estudo de dissertação de mestrado em Sustentabilidade e Governação do mar e tem como objetivo analisar a efetividade das políticas e estratégias de segurança marítima em Moçambique, no sentido de perceber até que ponto elas são eficazes no combate as ameaças marítimas.

1. Papel Institucional e desafios atuais

- 1.1 Quais são os principais desafios e ameaças à segurança marítima no canal de Moçambique (pesca ilegal, pirataria, tráfico marítimo, etc.)?
- 1.2 Na sua opinião, o que favorece a permanência dessas ameaças?
- 1.3. Existe uma articulação entre as instituições nacionais e internacionais no âmbito de segurança marítima? Pode citar alguns exemplos?

2. Políticas, Estratégias e Quadro Jurídico

- 2.1. Na sua opinião as políticas e estratégias que orientam a vossa atuação no mar são eficazes?
- 2.2. Acha que o quadro o quadro jurídico nacional reponde de forma adequada às ameaças marítimas atuais como pesca ilegal, tráfico, pirataria, insurgência, etc.)?
- 2.3 Quais as principais lacunas ou pontos a melhorar nessas políticas e legislações?
- 2.4. Como avalia a articulação de Moçambique com outros atores da região na matéria de segurança marítima?

3. Recursos Naturais, Conflitos e Respostas Institucionais

- 3.1 Considera que a exploração de gás, petróleo ou outros recursos no mar tem influenciado as estratégias de segurança marítima? De que maneira?
- 3.2. Na sua opinião, a insurgência armada em Cabo Delgado, tem impactado a segurança do Canal de Moçambique?
- 3.3. Existem repostas específicas por parte das autoridades navais ou marítimas diante deste contexto de ameaça híbrida? Se sim são eficazes?

4. Participação Local e Cooperação Costeira

- 4.1 Existem mecanismos para envolver as comunidades costeiras nas decisões ou estratégias de segurança marítima?
- 4.2 Como avalia a perceção e o envolvimento das populações locais nas atividades de vigilância e proteção do mar?

¹*Khanimambo* (Obrigada) !

¹ Palavra da língua changana, que é falada em parte de Moçambique significa obrigado.