



UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS
MBA EM ESTUDOS ESTRATÉGICOS E RELAÇÕES INTERNACIONAIS



YURI BASTOS PEREIRA

**AS CONTRIBUIÇÕES BRASILEIRAS CONTRA A PIRATARIA NO GOLFO DA
GUINÉ**

RIO DE JANEIRO
2021

YURI BASTOS PEREIRA

**AS CONTRIBUIÇÕES BRASILEIRAS CONTRA A PIRATARIA NO GOLFO DA
GUINÉ**

Monografia apresentada ao Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense em parceria com o Centro de Instrução Sylvio de Camargo (Marinha do Brasil), como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista em Estudos Estratégicos e Relações Internacionais.

Orientador: Prof. Dr. Eduardo Heleno de Jesus Santos

RIO DE JANEIRO
2021

**Folha de Aprovação de Trabalho de Conclusão de Curso em Relações Internacionais
(Monografia)**

Título do Trabalho: As contribuições brasileiras contra a pirataria no Golfo da Guiné

Aluno: Yuri Bastos Pereira

Avaliadores

Avaliador 01: Prof. Dr. Vagner Camilo Alves (leitor)

Avaliador 02: Prof. Dr. Eduardo Heleno de Jesus Santos (orientador)

Notas dos Avaliadores	
Nota 1	
Nota 2	

Acima de tudo, agradeço a Deus.

À minha esposa Ana Paula, por ser meu eterno apoio, e ao meu filho Miguel, pela companhia e incentivo aos estudos.

Ao professor Eduardo Heleno, por toda a colaboração nesta pesquisa.

RESUMO

O Atlântico Sul é a grande fronteira marítima brasileira, sendo também a principal via de trocas comerciais do país desde os tempos de colônia. Esta região, entorno estratégico do Brasil, é alvo de criminosos que tentam se apossar das riquezas que por ali circulam. Na margem leste deste oceano, encontra-se o continente africano e, particularmente no Golfo da Guiné, estas ações criminosas mostram-se ativas, com a região sendo considerada atualmente o foco da pirataria no mundo. Cômico da necessidade de criar-se um ambiente estável no Atlântico Sul, o Brasil vem desenvolvendo diversas ações nos países africanos limítrofes ao Golfo da Guiné, com a intenção de auxiliar na redução desta questão. Assim, este trabalho utilizará dados estatísticos e conceituais, avaliando a contribuição brasileira, na última década, no enfrentamento aos crimes relacionados a pirataria no Golfo da Guiné, e relacionando-a com os previstos nos documentos nacionais de Defesa que propõem o fortalecimento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) como caminho para a segurança nesta porção do nosso entorno estratégico.

Palavras-chave: Brasil, Atlântico Sul, Golfo da Guiné, pirataria

ABSTRACT

The South Atlantic is the great Brazilian maritime border, also has been the country's main commercial exchange route since colonial times. This region, a Brazil's Strategic Environment, is the target of criminals who try to get hold of the wealth that circulates there. On the east seashore, is the African continent and, particularly in the Gulf of Guinea, these criminal actions are active, with the region currently being considered the focus of piracy in the world. Aware of the need to create a stable environment in the South Atlantic, Brazil has been developing several actions in African countries bordering the Gulf of Guinea, with the intention of helping to reduce this issue. Thereby, this work will use statistical and conceptual data, evaluating the brazilian contribution, in the last decade, in confronting crimes related to piracy in the Gulf of Guinea, and relating it to those provided for in the national defense documents that propose the strengthening of the Zone of South Atlantic Peace and Cooperation (ZOPACAS, in the portuguese acronym) as a path to security in this portion of our Strategic Environment.

Key-Words: Brazil, South Atlantic, Gulf of Guinea, piracy

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	6
1. VISÃO GERAL DA PIRATARIA	11
1.1. Definições internacionais de pirataria	15
1.2. O alinhamento do governo brasileiro com as definições internacionais	20
1.2.1. A questão da pirataria na Estratégia Nacional de Defesa	21
1.3. Ações de pirataria	22
2. A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ.....	25
2.1. Características da região	25
2.2. Forças Armadas da região	30
2.3. Ações piratas na região.....	32
3. REAÇÃO CONTRA A PIRATARIA	39
3.1. Reações regionais	39
3.2. Reações extrarregionais.....	43
CONCLUSÃO.....	51
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	56
ANEXO A – INFORMAÇÕES GRÁFICAS SOBRE A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ.....	65
Gráfico 2.1 – Países, na cor laranja, do Golfo da Guiné entre as 50 primeiras colocações do Fragile States Index 2021	65
Tabela 2.1 – Média dos gastos em defesa, em valores absoluto, entre 2010 e 2020 (SIPRI)	66
Tabela 2.2 – Média dos gastos em defesa, em relação ao PIB, entre 2010 e 2020 (SIPRI).....	67
Tabela 2.3 – Comparações de gastos e classificação (SIPRI/GFP).....	68
Tabela 2.4 – Casos reportados ao IMB-PRC, entre 2010 e 2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)	69
Gráfico 2.2 – Média de casos reportados ao IMB-PRC, entre 2016-2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)	70
Tabela 2.5 – Casos reportados ao IMB-PRC, entre 2010 e o 1º semestre de 2021, em todo o mundo (IMB-PRC).....	71
Tabela 2.6 – Proporção entre ataques efetivados e totais, entre 2014 e 2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)	74
Gráfico 2.3 – Proporção entre ataques efetivados e totais, entre 2014 e 2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)	76
Tabela 2.7 – Tipos de atos de violência contra a tripulação, entre 2014 e 2020 (IMB-PRC)	77
Gráfico 2.4 – Tipos de atos de violência contra a tripulação, entre 2014 e 2020 (IMB-PRC)	79
Imagem 2.1 – Mapa do Golfo da Guiné	80
Imagem 2.2 – Mapa da Região do Delta do Níger	81
ANEXO B – INFORMAÇÕES GRÁFICAS SOBRE A REAÇÃO CONTRA A PIRATARIA	82
Imagem 3.1 – Estrutura de funcionamento da segurança marítima integrada (Arquitetura de Yaoundé)	82
Imagem 3.2 – Mapa da arquitetura do Yaoundé Code of Conduct	83
Imagem 3.3 – Países componentes da ZOPACAS	84

INTRODUÇÃO

Peter Lehr¹ (2007, p.7) observou que os piratas estão presentes na história da humanidade desde os primeiros dias das navegações. Alfred Bradford (2007, p.3), também neste sentido, nos ensina que o sequestro da princesa *Io* por piratas fenícios, foi entendido por *Herodotus* como a causa da primeira guerra entre persas e gregos na antiguidade. Porém, o entendimento da pirataria como um fenômeno moderno vincula-se ao fim do período de bipolaridade do sistema internacional, desenvolvendo-se com os avanços tecnológicos mais recentes; como dos motores de popa, telefone celulares e rádios e sistemas de navegação portáteis; e de uma maior facilidade de aquisição de armamentos pesados, como nos revela Denise Russell² (2010, p.67).

Russell ainda afirma que “o que acontece em terra influencia a pirataria”³ (2010, p.69). Na Somália, a desintegração do governo possibilitou o crescimento das atividades dos piratas, que se organizavam em corporações e dividiam-se em áreas de atuação, focando em ações que possibilitassem pagamentos de resgates (RUSSELL, 2010, p.69). Alfred Bradford nos revela que “todo pirata precisa de um refúgio”⁴ (2007, p.xi). A costa africana tem-se apresentado como uma região favorável para tais ações criminosas, tanto pela proximidade de importantes rotas comerciais quanto pela dificuldade dos governos nacionais locais de impedir a instalação de bases piratas em seus litorais.

Nesse contexto, o Brasil, em seu Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), define seu entorno imediato como entorno estratégico, sendo constituído pela América do Sul, o Atlântico Sul, costa ocidental da África e Antártida (BRASIL, 2016a, p.16). Esta região é prioridade para a política externa brasileira, sendo a busca pela “manutenção do Atlântico Sul como zona de paz e cooperação” um dos posicionamentos segundo o qual o Brasil concebe sua Defesa

¹ Peter Lehr é pesquisador do *Informa Group*, no *Centre for the Study of Terrorism and Political Violence* (CSTPV), Universidade de St. Andrews, Escócia, Reino Unido. Ele já foi professor no *Department of Political Science* do *South Asia Institute* da Universidade de Heidelberg, Alemanha; além de membro visitante do *Institute for Strategic and International Studies* da Universidade de Chulalongkorn, Bangkok, Tailândia. É especialista regional no Oceano Índico, trabalhando atualmente com questões como pirataria, crime organizado e terrorismo marítimo (LEHR, 2007, p.260). É o editor do livro *Violence at Sea, piracy in the age of global terrorism*, utilizado para a pesquisa deste trabalho.

² Denise Russell é pesquisadora honorária da Universidade de Wollongong, Austrália. Por muitos anos trabalhou no *Department of General Philosophy* da Universidade de Sydney, Austrália, onde chegou a ser chefe deste departamento por três anos. É autora de dois livros: *Women, Madness and Medicine* e *Who Rules the Waves*. Esta última obra foi utilizada para a pesquisa deste trabalho. (ACADEMIA, 2021)

³ Do original: *what is happening ashore influences piracy*.

⁴ Do original: *all pirates needed a place of refuge*.

Nacional (BRASIL, 2016b, p.10). Assim, no LBDN temos que “o aumento, na presente década, dos incidentes de pirataria e roubo no Golfo da Guiné também evidencia a atualidade e importância do aprofundamento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), com vistas a contribuir para o fortalecimento das capacidades dos Estados costeiros daquele Golfo de prover a segurança marítima e a estabilidade na região”. (BRASIL, 2016a, p.35)

Pretende-se, com este trabalho, evidenciar as contribuições brasileiras no combate aos ataques de piratas no Golfo da Guiné e sua relação com os objetivos nacionais para a região, além de compreender como o termo pirataria é definido atualmente e como as ações dos piratas ocorrem na região supracitada.

A pesquisa focará nas ações destes criminosos, e de combate a esses, ocorridas na última década do século XXI (2010 até a atualidade), na região do Golfo da Guiné (com os seguintes países limítrofes: Angola, Benin, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Nigéria, República Democrática do Congo, Senegal, Serra Leoa e Togo). Para a melhor compreensão de como a pirataria, apontada como um novo tema de defesa (BRASIL, 2016a, p.29), se apresenta atualmente, será necessário ampliar o enfoque temporal para 1990 até os dias atuais, porém sem a necessidade de uma profunda análise do período, apenas para melhor elencar como são desenvolvidas essas ações criminosas atualmente.

A pirataria, como se apresenta atualmente, pode ser associada ao fim da Guerra Fria, devido a redução da presença (e tamanho) das marinhas e com o incremento do comércio marítimo (RUSSELL, 2010, p.67). Os avanços tecnológicos também facilitam a realização da atividade, além de tornar financeiramente vantajoso aos criminosos. Assim, o desenvolvimento das legislações internacionais que tratam do tema busca reduzir as brechas onde tais crimes poderiam enquadrar-se. O caso do *Alondra Rainbow*, referenciado como um marco no emprego da legislação, demonstra a dificuldade de aplicação de medidas punitivas contra os piratas (ALEXANDER; RICHARDSON, 2019, p.511); (RUSSELL, 2010, p.62).

Este foco na última década do século XXI é justificável pelo fato de que se verifica um contínuo aumento dos casos de ataques a navios mercantes no Golfo da Guiné nos últimos anos. Nesse contexto, em maio de 2021, a *International Maritime Organization* (IMO), via resolução de seu *Maritime Safety Committee* (MSC), observou a necessidade de uma maior colaboração internacional para reverter esse quadro (IMO, 2021).

O Atlântico Sul e a costa ocidental da África são elencados como parte do entorno estratégico brasileiro, segundo o LBDN (BRASIL, 2016a, p.16). No mesmo trecho do referido documento, a cooperação internacional é tida como um dos instrumentos essenciais para a superação de obstáculos. É necessário ainda reforçar a presença de países componentes da Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP) na região do Golfo da Guiné, entendidos no Livro Branco como alvos de especial atenção no campo da cooperação de Defesa (BRASIL, 2016a, p.16; 35).

A manutenção da segurança das “linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais, nos termos do direito internacional” (BRASIL, 2016b, p.26) é efetuada “por meio das tarefas básicas do Poder Naval: controle de área marítima; negação do uso do mar; projeção de poder sobre terra; e contribuição para a dissuasão” (BRASIL, 2016b, p.26). Sendo assim, à Marinha no Brasil cabe importante parcela no esforço da redução destes crimes marítimos perpetrados no entorno estratégico brasileiro, contribuindo para a segurança na região e afirmando a capacidade do Brasil de guiar pacificamente as questões nesta área frente a organizações de maior abrangência internacional, como a ONU.

Constitui-se em fator a ser considerado na relação com os casos de pirataria, o crescimento da exploração do petróleo na região; com a Guiné Equatorial entrando para a Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) em 2017, além de possuir outros quatro países membros da organização (Angola, Congo, Gabão e Nigéria) (GOLFO, 2021, p.3; 12); (OPEC, 2021); e seu potencial em relação ao gás natural; com a Nigéria sendo a detentora da maior reserva provada de gás natural da África com 5,47 trilhões de metros cúbicos (ANP, 2020). Analisando-se rapidamente a geografia da região, fica clara a proximidade destas zonas de exploração com mercados consumidores na Europa e nos Estados Unidos da América (EUA), passando-se apenas pela “Garganta Atlântica” (definida no LBDN pela região entre a costa do nordeste brasileiro e a África ocidental), sem a presença de estreitos ou canais. (BRASIL, ^{2016a}, p.35)

Tomando por base essas observações, evidencia-se a importância do tema no contexto global e, particularmente, para o Brasil, sendo justificável o estudo dos possíveis desdobramentos caso ocorra a liderança brasileira na solução das questões que se apresentam.

Para tal, será realizada uma pesquisa exploratória, visando reunir conceitos referentes ao tema para melhor entendê-lo e analisá-lo. Quanto ao método de pesquisa, utilizar-se-ão das pesquisas bibliográfica e documental, tendo em vista as fontes onde as informações serão

coletadas (livros, documentos legais, artigos, trabalhos acadêmicos, dados estatísticos). A técnica de coleta de dados, acompanhando o método de pesquisa previsto, enquadrar-se-á na pesquisa bibliográfica e documental, com vistas a buscar na literatura disponível informações que auxiliem na compreensão do tema, constituindo assim a técnica de coleta da documentação indireta. Para a análise dos dados, as técnicas quantitativa e qualitativa serão empregadas para, respectivamente, realizar as comparações estatísticas dos dados reunidos (como investimentos em defesas dos países litorâneos ao golfo e os recursos naturais presentes na região) e sintetizar os conceitos levantados nas diversas fontes de pesquisa com as comparações estatísticas para atingir conclusões.

Assim, o presente trabalho irá, em seu primeiro capítulo, entender como a pirataria é conceituada atualmente, além de verificar quais são as atuais ações destes criminosos. Será de grande importância para a compreensão do termo pirataria, com influência direta no entendimento do problema. Para isso, será apresentado a definição do termo segundo a *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), que é a atualmente adotada por organismos internacionais como a *International Maritime Organization* (IMO) e o *International Maritime Bureau* (IMB). Nessa parte, ainda pretende-se mostrar a relevância destas organizações para as ações de combate à pirataria atualmente. Além dessas, é essencial apresentar como o Brasil compreende o termo pirataria, apresentando o reconhecimento legal da UNCLOS no país, a definição do termo em documentos e publicações nacionais, particularmente no contexto das forças armadas (definição do termo segundo a publicação do Estado-Maior da Armada) e como o problema aparece nos documentos nacionais de Defesa. Encerrando esta parte, serão elencadas como as ações de piratas se apresentaram ao longo da história, para relacioná-las com as que se apresentam atualmente. Para elencar as atuais ações destes criminosos, serão utilizados dados estatísticos compilados por organizações envolvidas com o tema, como os dados disponibilizados no *site* da IMO.

No segundo capítulo, será delimitado o espaço físico do Golfo da Guiné, abordando características da região, como as fragilidades dos Estados litorâneos e insulares, e a relevância econômica dos países num contexto global, buscando aprofundar nesta abordagem as reservas de recursos naturais e sua exploração atual. Nesta parte, também serão apresentados os gastos em defesa dos países litorâneos ao golfo e as principais dificuldades encontradas por estes para manterem Forças Armadas eficientes no combate aos piratas na região. Para encerrar esta parte, serão apresentadas as ações de piratas que se apresentam no Golfo da Guiné atualmente, além

de elencar os grupos organizados na região, particularmente no delta do Rio Niger, e sua influência no total de ações reportadas.

O terceiro capítulo apresentará como ocorre a reação contra tais atos ilegais, primeiramente num contexto regional, explicando as organizações da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (ECOWAS na sigla em inglês) e a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (ECCAS na sigla em inglês), a ligação destas com a arquitetura do *Yaoundé Code of Conduct*, e como atualmente os países africanos da região vem conduzindo o esforço no combate ao problema na região. Posteriormente, passará para ações de países extrarregionais, onde será possível abordar as ações desenvolvidas atualmente por atores não regionais para reduzir o problema no Golfo da Guiné, particularmente os EUA, a França, o G7, a União Europeia (UE) e o Brasil. Este último, pretende-se aprofundar o estudo, focando na relação de suas ações com contexto da ZOPACAS e a Declaração de Montevideu, em 2013.

Para a conclusão, serão sintetizados os dados apresentados nos capítulos referentes às definições do termo pirataria, a como o problema se apresenta na região e as atuais ações realizadas no seu combate, para que o problema de pesquisa possa ser respondido, entendendo qual a contribuição do Brasil no combate à pirataria no Golfo da Guiné. Com isso, relacionando ao previsto nos documentos nacionais de Defesa, será possível entender como estas contribuições podem contribuir para a liderança brasileira no Atlântico Sul e para criar um ambiente seguro capaz de permitir o crescimento econômico local, que contribuirá para a estabilidade da região.

1. VISÃO GERAL DA PIRATARIA

Alfred S. Bradford⁵, autor de *Flying the Black Flag, a brief history of piracy*, nos traz importante contribuição das atividades de pirataria desde os primórdios, permitindo a compreensão com a realidade atual. Para Bradford: “a pirataria é tão antiga quanto os navios e a ganância humana”⁶ (2007, p.4). O motivo primário que move estes piratas é normalmente adquirir riquezas, nem que para isso precisem utilizarem-se outras vidas humanas. Os gregos que viveram entre 1200 e 700 a.C. teriam dificuldade em diferenciar piratas de guerreiros, como é possível ler nas obras de Homero, “*Íliada*” e “*Odisseia*”, nas quais o mesmo Odisseu aparece como herói e como pirata, respectivamente. A distinção entre os dois momentos de Odisseu estava no fato de que o pirata não arriscaria sua vida por honra, enquanto que o guerreiro, herói da Guerra de Tróia, era motivado primeiramente pela necessidade de ser reconhecidamente honrado. “No mundo de Odisseu, não havia cidade ou Estado com o poder de exercer o controle dos mares”⁷ (BRADFORD, 2007, p.11) e assim, neste período, “não existia nenhuma nação forte o suficiente para perseguir invasores por mar e destruí-los em sua terra natal para que não pudessem atacar outra pessoa”⁸ (BRADFORD, 2007, p.5).

Ainda segundo Alfred Bradford (2007, p.13), com a expansão grega para a porção oeste do mar Mediterrâneo, cartagineses e etruscos tiveram seus navios como alvos de piratas gregos, fazendo-os organizar uma frota combinada no intuito de lutar contra a colônia, de gregos fóceos, na ilha de Córsega, resultando na saída dos colonos da região. A formação da Liga de Delos, liderada pelos atenienses, foi um fato importante na redução das ações piratas. Para Bradford:

Os atenienses organizaram a Liga de Delos para lutar contra a Pérsia, para projetar seu próprio poder e promover sua própria economia, mas ao forçarem cada potência naval grega a se juntar à liga e expulsarem as marinhas inimigas da água, inevitavelmente suprimiram a pirataria, porque os piratas não tinham mais refúgios ou alvos seguros. Cada pólis à beira-mar era vulnerável aos atenienses e, a qualquer suspeita de patrocinar pirataria ou abrigar piratas, poderia ser atacada e destruída pelos atenienses. Os atenienses fortificaram e guarneceram pontos chave ao redor do Egeu,

⁵ Alfred Bradford é Ph.D. pela Universidade de Chicago em Literatura Clássica e professor de História Antiga na Universidade de Oklahoma, na cidade de Norman. Possui experiência militar por ter servido no 1º Batalhão do 27º Regimento de Infantaria dos Estados Unidos da América durante sua campanha na Guerra do Vietnã. (BRADFORD, 2007, p.211)

⁶ Do original: *piracy is as old as ships and man's acquisitive nature.*

⁷ Do original: *in the world of Odysseus no city or state had the power to assert control over the seas.*

⁸ Do original: *no nation existed, strong enough to pursue raiders by sea and destroy them in their homeland so they could not raid someone else.*

a partir dos quais podiam interditar o movimento dentro do Egeu, proteger alvos ricos como a ilha de Eubeia, e fechar os acessos ao Egeu.⁹ (2007, p.19)

Outros momentos da história da humanidade também foram períodos de maior presença das ações de piratas. Os romanos perceberam o quanto era difícil lutar contra homens sem uma nação e propriedades fixas, que poderiam fugir de uma batalha e depois voltar a fazer vítimas. Com esta percepção, medidas extraordinárias foram tomadas, garantindo liberdade de ação para que o general Pompeu (*Gnaeus Pompeius Magnus*, famoso no Império Romano) comandasse uma força de 120 mil homens e 270 navios para combater a pirataria no *Mare Nostrum*. Esta força foi dividida em áreas, de forma que os piratas que atuassem nessas áreas fossem engajados e fixados para que uma frota central, a comando do general romano, demandasse a região e destruísse os piratas. “A campanha de Pompeu limpou o Mediterrâneo de piratas, mas durante as guerras civis entre ele e César, e depois entre Otaviano e Antônio, a pirataria floresceu novamente”¹⁰ (BRADFORD, 2007, p.51).

O período dos ataques dos *vikings* também se destaca neste histórico, podendo entendê-los como “os piratas que ganharam”¹¹ (BRADFORD, 2007, p.xii). Esta “Era Viking” é delimitada pelo saque ao monastério de *Lindisfarne*, em 793, até a morte do rei inglês *Harold Godwinson* na batalha de *Hastings*, em 1066, caracterizando-se por ataques a alvos isolados, no começo, até conquistas e invasões, todos possíveis devido uma melhor capacidade dos navios *vikings*, permitindo-os “navegar o suficiente para alcançar suas vítimas”¹² (BRADFORD, 2007, p.57). Após a conversão de líderes nórdicos ao cristianismo, em grande parte devido à habilidade e ao caráter do rei inglês *Alfred*, diversos dinamarqueses presentes na ilha inglesa foram absorvidos pelas leis e costumes dos ingleses, fazendo-os cooperar com o fim dos ataques *vikings*. A expansão dos reinos *vikings* deixou mais atraentes, aos seus líderes, os conceitos cristãos de autoridade central, controle, disciplina e obediência. Estes garantiriam

⁹ Do original: *the Athenians organized the Delian League to fight Persia, to project their own power, and to promote their own economy, but as they forced each Greek naval power to join the league and as they drove enemy navies off the water, inevitably they suppressed piracy, because pirates no longer had safe havens or safe targets. Every polis by the sea was vulnerable to the Athenians and any which was suspected of sponsoring piracy or harboring pirates could be attacked and destroyed by the Athenians. The Athenians fortified and garrisoned key points around the Aegean from which they could interdict movement within the Aegean, protect such rich targets as the island of Euboea, and close off the approaches into the Aegean.*

¹⁰ Do original: *Pompey's campaign cleared the Mediterranean of pirates, but during the civil wars between himself and Caesar, and then between Octavian and Antony, piracy flourished again.*

¹¹ Do original: *the pirates who won.*

¹² Do original: *put in another way, the Viking Age begins with scattered raids on isolated targets and ends with conquest and occupation, and yet the raids and invasions, motivated by the wealth and helplessness of their victims, would never have happened had the Vikings not had ships seaworthy enough to reach their victims.*

a estabilidade e a boa ordem em suas posses, não sobrando espaços para as ideias *Vikings* (BRADFORD, 2007, p.75-78).

Para Alfred Bradford (2007, p.121), outro momento relevante ocorreu com o início das Cruzadas católicas, quando o crescente comércio no Mediterrâneo atraiu a atenção de piratas baseados na costa norte africana (a “costa Bárbara”). Além da primordial motivação de adquirir aquela riqueza transportada pelos navios que circulavam na região, tais piratas islâmicos estariam atacando alvos cristãos.

Os governantes dos Estados da “costa Bárbara” enriqueceram com os frutos da pirataria [...], mas, além disso, os ataques piratas contra os cristãos promoveram a causa do Islã, deram prestígio a esses governantes no mundo mulçumano e nunca foram condenados por estes, como teriam sido os ataques dos piratas a outros mulçumanos. Os governantes destes Estados apoiaram os piratas e suas ações por séculos.¹³ (BRADFORD, 2007, p.121)

Alfred Bradford (2007, p.151) observa em sua obra que, com o fim do século XVIII, estes piratas entenderam a necessidade de evitar navios das poderosas marinhas, podendo continuar suas ações contra Estados mais fracos, que se mostravam muito mais dispostos a negociar e acertar um pagamento para garantir a passagem segura de seus navios. Estes procedimentos fariam do navio mercante *Betsey* a primeira vítima estadunidense destes piratas. Essa volta das ações piratas no mar Mediterrâneo, levariam às retaliações estadunidenses de bloqueio a Tripoli, que encerrariam com os EUA possuindo uma respeitável frota com tripulações experientes e estabelecendo presença constante na região.

Segundo a obra de Bradford (2007, p.82), um período a ser destacado, anterior a este último, iniciou-se na metade do século XVII com piratas de origem francesa, instalados na ilha onde hoje estão o Haiti e a República Dominicana. Conhecidos por bucaneiros, estes piratas foram a resposta da França e da Inglaterra ao ferrenho domínio espanhol ao novo continente descoberto, tendo, porém, iniciado suas atividades caçando gados na referida ilha. O crescente comércio na região estimulou o aumento das ações de piratas na região, além da mudança de seus alvos. Ainda segundo Alfred Bradford (2007, p.118), no início do século XVIII, os britânicos, principalmente, assim como outras potências, envidaram esforços para reduzir essas ações, resultando na quase extinção desses piratas americanos na década de 1730.

¹³ Do original: *the rulers of the Barbary states became rich with the fruits of piracy - booty, slaves, and ransom (Cervantes, the author of Don Quixote, was for a time a prisoner of the pirates) - but in addition piratical raids on Christians furthered the cause of Islam, gave prestige to these rulers in the larger Muslim world, and were never condemned by Muslims, as attacks by the pirates on fellow Muslims would have been. The rulers of the Barbary states supported the pirates and their piracy for centuries.*

O oriente não fica imune à presença de piratas. No sudeste asiático, o grupo étnico dos *Tanka* sobreviviam da pesca durante os quatro ou cinco meses em que esta era rentável, realizando ações piratas, mais ao norte da região, durante o restante do ano, para sobreviverem (BRADFORD, 2007, p.139). Assim, na obra de Alfred Bradford temos que:

Em 1790, todos os componentes de uma terrível crise estavam prontos. Primeiro, a população de toda a região de *Kwangtung* havia superado sua capacidade de se alimentar da pesca e da agricultura e as pessoas de lá, incluindo os *Tanka*, foram forçadas a buscar meios adicionais de sustento. Em segundo lugar, os meios adicionais de apoio pareciam ter sido colocados diante de seus olhos: rico comércio no porto de Cantão, concentrado ali porque as autoridades *Qing* (em 1760) haviam designado esse porto como o único por onde as mercadorias estrangeiras podiam circular; toda essa riqueza poderia assim ser encontrada nas águas costeiras que abrigavam os *Tanka*, exatamente no momento em que os *Tanka* eram forçados a buscar meios adicionais de sustento. E, terceiro, os *Tanka* foram impedidos de perseguir a única possibilidade legítima que tinham de melhorar sua condição - o comércio com o Vietnã.¹⁴ (2007, p.139)

Esses piratas cresceram, pondo em risco o domínio chinês na região, demandando diversos esforços no fortalecimento das cidades costeiras. Porém, os líderes piratas souberam o momento de desistirem, principalmente dado o envolvimento de ingleses e portugueses no seu combate, e, por meio de um acordo, encerraram suas atividades, sendo absorvidos pela sociedade chinesa. “Em suma, as condições sociais criaram os piratas, o governo imperial *Qing* abordou as condições sociais e aplicou a força, e a pirataria acabou”¹⁵ (BRADFORD, 2007, p.148).

Com a análise desses períodos relatados, Alfred Bradford (2007, p.185-189) elenca razões comuns para os homens no passado tornarem-se piratas, sendo elas: pobreza, experiência marítima, oportunidade, um ponto de virada e uma massa crítica. A união desses pontos levou ao crescimento dos movimentos piratas citados, gerando ações de defesa das suas vítimas, desde pequenas cidades até as grandes potências envolvidas.

¹⁴ Do original: *by 1790 all the components of a terrible crisis were in place. First, the population of the whole of the Kwangtung region had outgrown its ability to feed itself by fishing and farming and the people there, including the Tanka, were forced to seek additional means of support. Second, the additional means of support seemed to have been thrust right before their eyes: rich commerce at the port of Canton, concentrated there because the Qing authorities (in 1760) had designated this port as the only port through which foreign goods could move; all this wealth could thus be found in the coastal waters that were the home of the Tanka, just at a time when the Tanka were being forced to seek additional means of support. And, third, the Tanka had been barred from pursuing the one legitimate possibility they had to improve their condition—trade with Vietnam.*

¹⁵ Do original: *in brief, social conditions created the pirates, the Qing imperial government addressed the social conditions and applied force, and piracy ended.*

1.1. Definições internacionais de pirataria

Apesar de existir circunstâncias específicas, ligadas principalmente à região geográfica e ao momento histórico, a pirataria sempre conta com certas condições gerais que contribuirão com o seu crescimento, podendo ser destacado: a inexistência, ou não aplicação, de direito internacional que aborde o tema; a falta de uma autoridade de controle; e, havendo uma autoridade, a não comprometimento desta com o combate à pirataria (BRADFORD, 2007, p.xii). Dentro dessas linhas gerais, podemos encontrar um importante aspecto no artigo de André Beirão e Charles Piñon (2015):

As tentativas de definir a pirataria e o roubo armado remontam ao início da década de 1930. Naquela época, um grupo de notáveis juristas foi reunido pelo Programa de Pesquisa de Harvard e concluiu que a questão de maior destaque levantada por eles dizia respeito à definição de pirataria. Como desdobramento, o grupo produziu uma minuta de convenção que, apesar de não haver sido adotada no âmbito diplomático e legal, tornou-se referência no estudo do assunto e ficou conhecida como a Minuta Harvard. (2015, p.268)

No sistema internacional constituído após a Segunda Guerra Mundial, os esforços comuns dos agentes internacionais passam a ganhar maior relevância, sendo o maior deles a criação da Organização das Nações Unidas. No artigo primeiro da Carta das Nações Unidas, documento criador da organização, a manutenção da paz e da segurança internacionais é destacada como propósito (BRASIL, 1945). Através de organismos especializados, a ONU busca atuar numa variada gama de assuntos, sendo a *International Maritime Organization* (IMO) responsável pelos aspectos relacionados a este trabalho. A IMO foi criada em 1948 com o nome de *Inter-Governmental Maritime Consultative Organization* (IMO, 2021b).

A conceituação pensada em 1930 para a pirataria, viria a contribuir com a Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar, ocorrida em 1958, posteriormente substituída com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (LESSA, 2019, p. 16). “Atualmente, este é o regime mundialmente reconhecido que trata de todas as questões relacionadas com o direito do mar”¹⁶ (ALEXANDER; RICHARDSON, 2009, p.495).

A CNUDM, aberta à assinatura dos países em 10 de dezembro de 1982 em *Montego Bay*, Jamaica, foi o resultado de mais de quatorze anos de trabalho. A sua adoção representou a reunião, em um único instrumento, tanto de costumes de uso dos oceanos quanto de novos conceitos jurídicos e preocupações. Esta convenção só vigoraria em 16 de novembro de 1994,

¹⁶ Do original: *today, it is the globally recognized regime dealing with all matters relating to the law of the sea.*

conforme o previsto em seu artigo 308, após a sexagésima ratificação ou adesão. (ALEXANDER; RICHARDSON, 2009, p. 495).

O artigo 101 desta convenção apresenta a seguinte definição de pirataria:

Pirataria consiste nos seguintes atos:

- (a) quaisquer atos ilegais de violência ou detenção, ou qualquer ato de depredação, cometidos para fins privados pela tripulação ou passageiros de um navio ou aeronave particular, e dirigidos:
 - (i) no alto mar, contra outro navio ou aeronave, ou contra pessoas ou bens a bordo deste navio ou aeronave;
 - (ii) contra um navio, aeronave, pessoas ou bens em um local fora da jurisdição de qualquer Estado;
- (b) qualquer ato de participação voluntária na operação de um navio ou aeronave, tendo o conhecimento de que se trata de um navio ou aeronave pirata;
- (c) qualquer ato de incitação ou facilitação intencional de ato descrito nos subparágrafos (a) e (b). (UNCLOS, 1982, p.60-61)

Com esta definição, outros conceitos abordados na CNUDM surgem, sendo necessário entendê-los, por relacionarem-se com esta definição apresentada. Estes termos são abordagens jurídicas dos espaços marítimos dos Estados costeiros, são eles: o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva, a plataforma continental e o alto mar (LESSA, 2019, p.17).

O mar territorial é definido logo na seção 2 do documento, sendo apresentado em seu artigo 3 que: “Todo estado tem o direito de estabelecer a largura de seu mar territorial até um limite que não ultrapasse a 12 milhas náuticas, medido a partir das linhas de base determinadas de acordo com esta convenção”¹⁷ (UNCLOS, 1982, p.27). As linhas de base, que aparecem nesta definição, são um traçado que o país estabelece “unindo os pontos mais salientes de sua costa, de modo a simplificar as curvaturas do litoral” (BARRETTO, 2019, p.280). Em seu mar territorial, o Estado possui soberania e “detém exclusividade do aproveitamento da água, do leito e subsolo marinhos e do espaço aéreo sobrejacente” (BARRETTO, 2019, p.280), após esta faixa são águas internacionais, “às quais a Convenção de *Montego Bay* concede alguns direitos ao país ribeirinho” (BARRETTO, 2019, p.280).

A zona contígua é definida no artigo 33 da convenção como a faixa marítima, além do mar territorial, que não se estende de 24 milhas náuticas das linhas de base (UNCLOS, 1982, p.35) e “nesse espaço, o país costeiro possui direitos de fiscalização e vigilância para evitar que

¹⁷ Do original: *every State has the right to establish the breadth of its territorial sea up to a limit not exceeding 12 nautical miles, measured from baselines determined in accordance with this Convention.*

a embarcação estrangeira destinada a seu mar territorial ou litoral infrinja sua regulamentação aduaneira, migratória ou sanitária” (BARRETTO, 2019, p.280).

A zona econômica exclusiva é abordada na CNUDM em sua parte cinco, contendo em seu artigo 57 a seguinte definição: “A zona econômica exclusiva não se estenderá além de 200 milhas náuticas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial”¹⁸ (UNCLOS, 1982, p.44). Nesta região, os Estados possuem direitos de proveito dos recursos contidos ali, referindo-se à “coluna d’água e ao ar acima desta, mas apenas em relação à exploração econômica” (BARRETTO, 2019, p.281).

Para a plataforma continental, a UNCLOS adotou tanto um conceito jurídico como o conceito geológico relacionado com a plataforma:

Assim, tem-se que todo Estado litorâneo pode proclamar uma plataforma continental de 200 milhas, independente da real configuração de seu solo oceânico. Da mesma forma, nenhum Estado pode pretender uma plataforma continental maior que 350 milhas náuticas de largura, ainda que margem continental e fossa abissal estejam ainda mais longe de suas praias. Entre esses dois limites, a geografia do leito marinho será o critério de delimitação da plataforma. (BARRETTO, 2019, p.281)

Nesta região, quando além das 200 milhas náuticas, o Estado tem direitos sob a exploração do solo e subsolo marinhos, mantendo atividades como a pesca sob regime de alto mar.

O alto mar, seria então o espaço, após a zona econômica exclusiva, não abrangido nas classificações anteriores, onde “todos os Estados e seus nacionais desfrutam das liberdades de navegação, sobrevoo, pesca, investigação científica, colocação de cabos submarinos e construção de ilhas artificiais e instalações flutuantes” (BARRETTO, 2019, p.282), liberdades estas previstas no artigo 87 da Convenção de *Montego Bay*.

O artigo 101 da CNUDM pode ser então melhor compreendido após estas definições, pois para a classificação como pirataria, o ataque deverá ocorrer ou em alto mar ou nas regiões onde o Estado costeiro não possua jurisdição. Porém os ataques também ocorrem em regiões da jurisdição de algum país, permanecendo um impasse, que seria solucionado pela Resolução A.1025(26) da IMO (LESSA, 2019, p.19). No anexo desta resolução, ao tratar de definições, reforça que a pirataria é “ato definido no artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o

¹⁸ Do original: *the exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of the territorial sea is measured.*

Direito do Mar (CNUDM)”¹⁹ (IMO, 2009, p.4) e apresenta o termo roubo armado contra navios, relacionando aos atos de:

Qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça de depredação, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de tal navio, nas águas internas de um Estado, águas em arquipélago e mar territorial; ou qualquer ato de incitar ou intencionalmente facilitar um ato descrito acima.²⁰ (IMO, 2009, p.4)

A IMO é uma agência especializada das Nações Unidas, que tem como missão “promover o transporte marítimo seguro, protegido, ambientalmente correto, eficiente e sustentável por meio da cooperação”²¹ (IMO, 2021b). O fato desta ser uma resolução da IMO faz com que não tenha o mesmo alcance do artigo 101 da Convenção de *Montego Bay*, por não possuir “caráter normativo vinculante” (BEIRÃO; PIÑON apud LESSA, 2019, p.19). Assim, em que pese esta definição de roubo armado contra navios ser adotada internacionalmente, “a análise e o combate a esse crime ficam a cargo dos acordos de cooperação entre os Estados costeiros” (LESSA, 2019, p.20).

Outra importante organização ligada à área é o *International Maritime Bureau* (IMB). Esta é uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce* (ICC), voltada para prevenir fraudes e negligências ligadas ao comércio internacional, ficando responsável pelo gerenciamento do *Piracy Reporting Center* (PRC), “que atua para suprimir a pirataria e roubo armado contra navios”²² (ICC-CCS, 2021a). O PRC, estabelecido em 1992, “oferece um serviço gratuito 24 horas aos comandantes de navios para relatarem qualquer pirataria, roubo armado contra navio ou incidentes com clandestinos”²³ (ICC-CCS, 2021b), atuando independente de governos, com sua sede em Kuala Lumpur, Malásia, fornecendo em seu site um mapa com as áreas de alto risco para a passagem dos navios. É declarado no site da organização que: “O IMB

¹⁹ Do original: “Piracy” means an act defined in article 101 of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS).

²⁰ Do original: any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.

²¹ Do original: to promote safe, secure, environmentally sound, efficient and sustainable shipping through cooperation.

²² Do original: which acts to suppress piracy and armed robbery against ships.

²³ Do original: IMB PRC offers a 24-hour and free service for shipmasters to report any piracy, armed robbery or stowaway incidents.

PRC segue a definição de pirataria estabelecida no artigo 101 da CNUDM de 1982 e roubo armado contra navios conforme estabelecido na Resolução A.1025(26)”²⁴ (ICC-CCS, 2021b).

A Convenção de *Montego Bay* também apresenta uma abordagem quanto ao apresamento destes meios que realizam as ações de pirataria. Segundo seu artigo 107:

A apreensão por conta de pirataria pode ser realizada apenas por navios de guerra ou aeronaves militares ou outros navios ou aeronaves, claramente marcados e identificáveis como estando a serviço do governo e autorizados para o efeito.²⁵ (UNCLOS, 1982, p.62).

No artigo 105, a CNUDM afirma que cada Estado poderá apreender piratas no alto mar ou outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado, salientando que os tribunais deste país que decidirão sobre as penas a serem aplicadas aos piratas (UNCLOS, 1982, p.61). Esta afirmação tem ligação com a definição de que estes criminosos são inimigos da humanidade por praticarem seus crimes em águas internacionais, propriedade comum das nações, portanto uma violação desse direito universal (MELIM, 2020, p.10). Porém, temos com isso que “os navios piratas não podem ser detidos em águas territoriais, águas em arquipélagos e águas interiores sem a autorização do Estado costeiro, mesmo que a pirataria tenha ocorrido anteriormente em alto mar”²⁶ (BUNGA, 2020, p.430).

Com estas definições, fica evidente a necessidade de cooperação entre os Estados para chegar a um consenso que possibilite o combate à ameaça da pirataria. A legislação interna dos Estados também se envolve no processo, podendo demandar um maior tempo para a solução da questão. Considerando isto, organismos internacionais “terão que desempenhar um papel vital no processo de desenvolvimento porque atuam como plataformas que ajudam a facilitar as discussões”²⁷ (AHMAD, 2020, p.67).

²⁴ Do original: *the IMB Piracy Reporting Centre (IMB PRC) follows the definition of Piracy as laid down in Article 101 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and Armed Robbery as laid down in Resolution A.1025 (26) adopted on 2 December 2009 at the 26th Assembly Session of the International Maritime Organisation (IMO).*

²⁵ Do original: *a seizure on account of piracy may be carried out only by warships or military aircraft, or other ships or aircraft clearly marked and identifiable as being on government service and authorized to that effect.*

²⁶ Do original: *pirate ships cannot be detained in territorial waters, archipelagic waters and internal waters without the approval of the coastal state, even if the piracy had previously occurred on the high seas.*

²⁷ Do original: *international and regional institutions/actors will also have to play a vital role in the development process because they act as platforms which help in facilitating discussions and help in identifying the underlining issues.*

1.2. O alinhamento do governo brasileiro com as definições internacionais

O governo brasileiro ratificou a CNUDM em 22 de dezembro de 1988, tendo entrado em vigor em 16 de novembro de 1994, conforme o decreto nº 1.530 de 22 de junho de 1995 (BRASIL, 1995). Assim, as definições apresentadas pela Convenção de *Montego Bay* são também as adotadas pelo país, além de outros pontos especificados no mesmo documento. Dentre estes pontos, cabe destacar o previsto em seu anexo VI, o estatuto do Tribunal Internacional do Direito do Mar (BARRETTO, 2019, p.277), organismo que segundo o artigo 21 deste anexo possui jurisdição para tratar de litígios e solicitações apresentadas a ele que estejam de acordo com a referida convenção (UNCLOS, 1982, p.183).

A IMO, teve sua convenção ratificada pelo Brasil em 17 de março de 1957 (MARINHA DO BRASIL, 2021), sendo apresentado no *site* da organização como um dos seus 174 Estados Membros desde 1963 (IMO, 2021c). Assim, a Resolução A.1025(26) também seria documento considerado em termos nacionais.

Quanto ao reconhecimento de outros esforços internacionais na supressão dos crimes relacionados à pirataria (pirataria marítima e roubo armado à navios), cabe ressaltar o Relatório do *Maritime Safety Committe* (MSC) 90/20/1, de setembro de 2011, sobre “recomendações relativas à contratação de segurança armada privada para os Estados, os armadores, os operadores de navios e os comandantes” (VENANCIO, 2020, p.152). Este relatório significou um posicionamento favorável da IMO quanto a “presença de guardas armados em navios mercantes e estabeleceu a necessidade de criar regras para a utilização desse tipo de segurança” (VENANCIO, 2020, p.152). Para isto, os navios deverão se submeter a jurisdição do Estado de onde é sua bandeira, conforme o artigo 92 da CNUDM (UNCLOS, 1982, p.58), quando em águas internacionais; além de buscarem a aprovação do Estado onde operarão e transitarão com o navio; seguindo o previsto no artigo 17, sobre o direito de passagem inocente (UNCLOS, 1982, p.30), da Convenção de *Montego Bay*; e do país de onde vem a empresa que prestará o serviço de segurança; conforme o artigo 26 da CNUDM, sobre encargos que poderão ser cobrados aos navios estrangeiros (UNCLOS, 1982, p.33). Sobre esses aspectos, “o trânsito de navios mercantes com guardas armados no mar territorial e águas interiores não é compatível com a legislação brasileira, que precisaria ser modificada para se conformar ao posicionamento da OMI [Organização Marítima Internacional, IMO na sigla em inglês]” (VENANCIO, 2020, p.155). No intuito de flexibilizar esta visão nacional, evitando maiores interferências no comércio marítimo, a Polícia Federal adotou, com o Despacho nº 10/2011, procedimentos que

possibilitam o trânsito, em águas jurisdicionais brasileiras, de embarcações estrangeiras com seguranças privados a bordo, desde que comuniquem àquele órgão a posse de armas antes de sua atracação ou fundeio, momento no qual a Polícia Federal lacrará as mesma em cofre ou compartimento a ser aberto somente com a saída do navio de seu último porto no Brasil (VENANCIO, 2020, p.155).

O relatório anual de pirataria e roubo armado contra navios do PRC apresenta a ocorrência de 7 casos no Brasil ao longo de 2020. Destes casos, 6 deram-se contra navios fundeados em Macapá e 1 contra um navio atracado no porto de Santana, na mesma cidade. Essa diferenciação é válida, pois demonstra a utilização de embarcações pelos criminosos para a abordagem dos navios fundeados, não necessário a um navio atracado no porto. Todos navios graneleiros, porém de diversas bandeiras (Hong Kong, Singapura, Ilhas Marshall, Dinamarca, Libéria e Panamá) (ICC-IMB, 2021a). O número sofreu um grande acréscimo quando comparado aos 2 ataques realizados em 2019, também contra graneleiros fundeado em Macapá (ICC-IMB, 2020), e os 4 ocorridos em 2018 (ICC-IMB, 2019). Os ataques foram realizados normalmente por grupos de poucos criminosos, portando facas, visando os pertences dos tripulantes ou as provisões do navio, porém a região aparece no relatório anual da PRC como uma área onde os navegantes deverão tomar medidas de precaução ao por ela transitar, pelos incidentes estarem crescendo é recomendado que permaneçam vigilantes (ICC-IMB, 2021a). O último relatório consolidado do PRC, do primeiro semestre de 2021, apresenta uma ocorrência na região, mais especificamente um graneleiro de bandeira dinamarquesa atracado no porto de Santana, em Macapá (ICC-IMB, 2021b). Comparados aos 30 ataques ocorridos na América do Sul e ao total de 195 casos reportados ao PRC em todo mundo em 2020 (ICC-IMB, 2021a), estes casos mostrem-se poucos, porém revela a necessidade de uma atenção do governo à questão.

1.2.1. A questão da pirataria na Estratégia Nacional de Defesa

Outros documentos nacionais abordam o tema, sem apresentar uma definição específica, porém reconhecendo a importância do tema atualmente. No LBDN, ao tratar sobre o ambiente estratégico do século XXI, é apresentada a pirataria como um dos novos temas que passaram a influenciar no ambiente internacional deste século (BRASIL, 2016a, p.29). Assim, segundo o mesmo documento, “o fenômeno da globalização ampliou o acesso a avanços tecnológicos [...], mas também facilitou a disseminação de ameaças de naturezas distintas, como o terrorismo, o

narcotráfico, o tráfico de armas, a pirataria e pandemias, que põem à prova a capacidade do Estado” (BRASIL, 2016a, p.30).

A END, com o texto aprovado conjuntamente com o LBDN, também aponta nos seus fundamentos do setor de Defesa, mais especificamente no âmbito da Marinha do Brasil, que “a intensificação das ocorrências de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria, tráfico de pessoas e de drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros demandam a presença estatal nos mares e nas vias navegáveis” (BRASIL, 2016b, p.26).

Seguindo estas definições, a publicação EMA-135, do Estado-Maior da Armada da Marinha Brasileira, conceitua a pirataria como “saque, depredação ou apresamento de navio ou aeronave, em geral mediante violência, e para fins privados, por outro navio ou aeronave no mar, desde que fora do mar territorial de qualquer Estados” (BRASIL, 2017). Pode-se verificar a mesma separação quanto a localização onde o crime é praticado, estando a pirataria restrita a regiões fora do mar territorial de um Estado.

1.3. Ações de pirataria

A pirataria analisada neste trabalho pode ser entendida como um fenômeno da modernidade, ligada ao final do período de bipolaridade do sistema internacional, que levou à redução, tanto da presença quanto do tamanho, das marinhas e ao incremento do comércio marítimo. Além disso, as novas tecnologias; como os melhores motores de popa, telefones celulares, sistemas de navegação portáteis e rádios; e um maior acesso a armamentos pesados; especialmente das sobras de conflitos no Camboja e no Afeganistão, além dos armamentos da extinta União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) e da Europa Oriental; tornaram possíveis “pequenas embarcações abordarem grandes navios tanques como o *Chaumont*, um navio petroleiro de 338 metros de comprimento, e o *Sirius Star*, também com mais de 300 metros”²⁸ (RUSSELL, 2010, p.67).

Para Denise Russell (2010, p.63), um caso histórico, por ser o primeiro a usar o Direito do Mar para reivindicar um ato de pirataria, foi o do *Alondra Rainbow*. Em outubro de 1999, o referido navio cargueiro demandava o Japão, tendo saído do porto de *Kuala Tanjung*, na Indonésia. No dia 21 deste mês, o navio foi atacado por piratas, no Estreito de Malaca, que dominaram o navio e o dirigiram pelo estreito por duas horas até chegarem a um antigo

²⁸ Do original: *recent advances in outboard technologies mean that small craft can catch up with even very large tankers such as the Chaumont, a crude oil tanker 338 metres long, and the Sirius Star, also over 300 metres.*

cargueiro, o *Sanho*, onde a tripulação foi mantida refém, enquanto o *Alondra Rainbow* era levado embora com sua carga de lingotes de alumínio, avaliada em dez milhões de dólares. O navio foi recuperado centenas de milhas distantes da Indonésia, quase um mês após o ataque, repintado, renomeado e registrado novamente, sendo capturado pela marinha indiana (RUSSELL, 2010, p.60-63). Entretanto, “este evento categoricamente não se enquadra como pirataria, com a marinha indiana não tendo jurisdição para prender os autores; por ter ocorrido em águas indonésias, estaria incluído na definição de roubo armado contra navio e com a Indonésia tendo a jurisdição do caso”²⁹ (BUNGA, 2020, p.443).

Ainda segundo a obra de Denise Russell (2010, p.63), para contornar a situação, o governo da Índia optou por acusar os piratas de outros crimes, como assalto à mão armada, furto, tentativa de homicídio, fraude e violação de passaporte, este último por entrarem involuntariamente no país sem passaportes válidos.

Para resumir a confusão: a Índia tinha o direito de julgar os criminosos se eles fossem piratas, o que eles não eram estritamente falando, mas mesmo que fossem, não foram acusados desse crime, mas de outros para os quais não existe jurisdição universal. O julgamento durou três anos. Os acusados foram considerados culpados de todas as acusações, exceto a violação do passaporte e condenados a sete anos de prisão.³⁰ (RUSSELL, 2010, p.63)

Este relato demonstra as dificuldades atuais em frear o avanço da pirataria. “Embora a pirataria marítima seja uma atividade antiga, após a globalização houve toda uma modificação de atuação e sua relação com a economia” (LESSA, 2019, p.24). Para João Melim (2020, p.76), a legislação internacional que vigora atualmente no combate à pirataria possui falhas impedindo a correta repressão destes criminosos, apresentando respostas somente quando surgem níveis mais extremos das ações, como na Somália e no Estreito de Malaca.

Os casos reportados atualmente pelo PRC do IMB confirmam estas crescentes ações em pontos específicos do mundo. De acordo com o Relatório Anual do órgão, no ano de 2020 ocorreram 195 ações, entre tentativas e efetivas, das quais 95 (aproximadamente 49%) foram reportadas de quatro pontos específicos: Indonésia e Estreito de Singapura, e das costas da Nigéria e de Benin (situadas no Golfo da Guiné). Destes 95, foram efetivados 75 envolvendo a

²⁹ Do original: *this event categorically was not piracy so that the Indian navy did not have jurisdiction to arrest the perpetrators, because it occurs in Indonesian waters, this is included in the definition of armed robbery at sea and those who have jurisdiction over these crimes are Indonesia.*

³⁰ Do original: *to summarise the confusion: India had a right to try the criminals if they were pirates, which they were not strictly speaking, but even if they were They were not charged with that offence but with others for which there is no universal jurisdiction. The trial took three years. The accused were found guilty of all charges except the passport violation and sentenced to seven years imprisonment.*

abordagem do navio, estando estes fundeados, atracados ou em movimento (ICC-IMB, 2021a, p.6-12).

Estes atos de pirataria e roubo armado contra navios, reportados ao PRC, atingiram um total de 191 pessoas, com 135 sequestrados pelos criminosos e 34 feitos reféns. Os demais atos de violência reportados incluem assalto, ameaças e ferimentos, não tendo sido reportadas mortes em resultado de alguma ação no ano de 2020 (ICC-IMB, 2021a, p.12). Este fato, difere-se do ano anterior, quando uma pessoa morreu numa ação contra uma embarcação de recreio (ICC-IMB, 2020, p.40), que talvez possa ser entendido como um caso isolado, dado que em 2018 nenhuma morte foi reportada também (ICC-IMB, 2019, p.12). A análise dos atos de violência perpetrados pelos criminosos nos últimos anos, evidenciam uma crescente preferência pelo sequestro das vítimas; saindo de 83 vítimas em 2018, para 134 em 2019 e 135 em 2020; e uma redução no número de tripulantes mantidos reféns (nos próprios navios); de 141 em 2018, para 59 em 2019 e 34 em 2020.

Com a pesquisa conduzida neste capítulo, foi possível verificar as brechas da atual legislação internacional quanto ao combate à pirataria, sendo necessário também a evolução dos aspectos jurídicos internamente dos Estados para que o combate seja eficiente. Além disso, a análise da evolução da pirataria durante a história da humanidade, facilitou a identificação dos pontos em comum com os piratas atuais. Também importante, a verificação de como o problema em pauta é identificado pelo Brasil contribui para a compreensão das possíveis contribuições nacionais para sua resolução.

2. A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

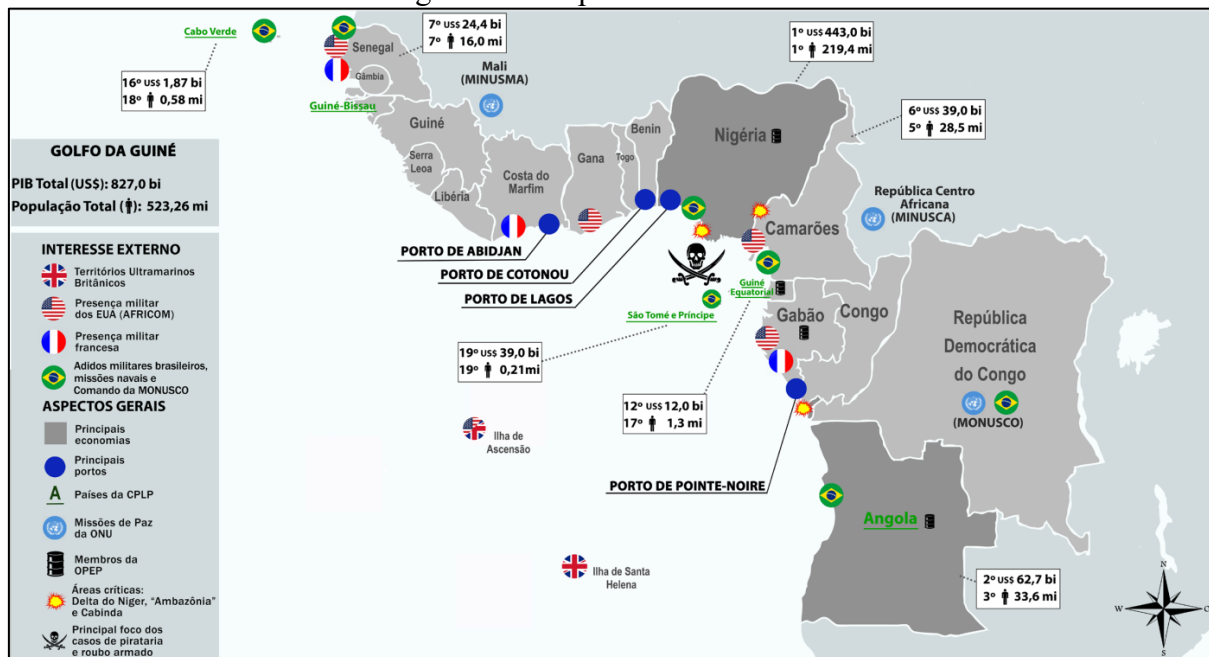
2.1. Características da região

O Golfo da Guiné localiza-se na costa oeste africana, tendo diversas interpretações quanto aos seus limites. A *International Hydrographic Organization* (IHO) delimita a região como “uma linha que vai do sudeste do Cabo Palmas, na Libéria, até o Cabo Lopez (0°38’ S, 8°42’ E)”³¹ (IHO, 1953, p.19) (RODRIGUES, 2014, p.1). Porém, para a *Gulf of Guinea Commission*, este limite sul iria além do atual, que para no Gabão, para incluir a Angola. Outra perspectiva, adotada pela *Maritime Organization of Western and Central Africa*, estende o limite noroeste do golfo até a costa senegalesa, incluindo “a totalidade dos países do que se convencionou designar por África Ocidental e África Central” (RODRIGUES, 2014, p.2). Esta última visão é a considerada no também na *Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain*, do encontro realizado em 2013 em Yaoundé, Camarões, em busca de maior cooperação entre os países da região para lutarem juntos contra a pirataria, roubo armado contra navios e outros ilícitos ocorridos no Golfo da Guiné (DECLARATION, 2013, p.1).

Esta última perspectiva também é a adotada pela Escola de Guerra Naval em seu periódico intitulado Boletim Geocorrente (GOLFO, 2021). Assim, os países lindeiros a região, seguindo a direção noroeste para sudeste, seriam: Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Congo, República Democrática do Congo e Angola, além das ilhas de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe. Esta será a interpretação adotada neste trabalho.

³¹ Do original: *a line running Southeastward from Cape Palmas in Liberia to Cape Lopez (0°38’ S, 8°42’ E).*

Imagem 2.1: Mapa do Golfo da Guiné



Fonte: Boletim Geocorrente, Edição Especial: Golfo da Guiné, 2021.

Segundo o Anuário Estatístico de 2021 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), cinco dos países delimitados acima concentram 50 bilhões e 700 milhões de barris de reservas provadas de petróleo, aproximadamente 40% das reservas africanas e 2,9% das mundiais, sendo eles: Angola, Congo, Gabão, Guiné-Equatorial e Nigéria (ANP, 2021); apenas o Congo não participa da OPEP (GOLFO, 2021). Em relação a produção de petróleo, pode-se verificar uma liderança nigeriana no continente desde 2010 (ANP, 2020), com os cinco países chegando a produção de 3 milhões e 797 mil barris de petróleo por dia, aproximadamente 55% da produção africana e 4,3% da produção mundial. Pelo Anuário da ANP é possível verificar o destaque de Angola e Nigéria, quanto a extração de petróleo, com os países chegando a 1 milhão e 324 mil e 1 milhão e 798 mil barris por dia, respectivamente, com números próximos aos de países como Noruega (2001 mil barris/dia), México (1910 mil barris/dia), Cazaquistão (1811 mil barris/dia) e Catar (1809 mil barris/dia) em 2020. É possível verificar uma tendência de redução na produção, tanto angolana quanto nigeriana, a partir de 2016 (ANP, 2021).

A região abriga grandes reservas de gás natural, com a Nigéria detendo 5 trilhões e 47 bilhões de metros cúbicos em reservas provadas, o que equivale a aproximadamente 42% das reservas africanas e 2,9% das reservas mundiais. Em relação a produção, o país é o terceiro maior produtor africano (com 49,4 bilhões de m³, atrás apenas da Argélia, 81,5 bilhões de m³, e do Egito, 58,5 bilhões de m³) e o 16º produtor mundial, com sua produção próxima a dos

Emirados Árabes Unidos (55,4 bilhões de m³ em 2020) (ANP, 2021). Além disso, pode-se verificar um aumento de aproximadamente 60% da produção de gás natural na Nigéria desde 2010, na época 30,9 bilhões de m³ (ANP, 2020).

Os países que compõem o Golfo da Guiné somam um total de 827 bilhões de dólares em Produto Interno Bruto (PIB) e uma população total de aproximadamente 523 milhões de habitantes, dos quais aproximadamente 42% residem na Nigéria (GOLFO, 2021, p.3). Engloba cinco países membros da CPLP (Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe), com os quais o Brasil deve, no contexto da Política Nacional de Defesa, realizar esforços de cooperação no campo da Defesa, devido aos laços históricos e afinidades culturais (BRASIL, 2016b, p.6).

Comparando a região ao Oriente Médio e o Golfo Pérsico, é notória sua proximidade com a Europa e os EUA, “o que torna um corredor marítimo ideal para negócios marítimos internacionais”³² (BALOGUN, 2018, p.4). Segundo o *Statistical Review of World Energy*, da *British Petroleum* (BP), EUA e UE foram os responsáveis por aproximadamente 31% da energia primária consumida mundialmente advinda de petróleo e gás natural em 2020 (BP, 2021). Significativa parcela do petróleo bruto utilizado nesta produção energética estadunidense e europeia advém do Golfo da Guiné, sendo a região um importante corredor marítimo de referências históricas, já tendo servido “como uma porta de entrada de onde os europeus penetraram na África Subsaariana, desde a era do comércio de escravos até a dominação colonial”³³ (BALOGUN, 2018, p.5).

Angola, Nigéria e Gana destacam-se entre os principais parceiros comerciais brasileiros na região, sendo os três países responsáveis por 612 milhões e 500 mil dólares em exportações de açúcares e melaços do Brasil. Para o lado brasileiro, Nigéria e Angola aparecem como fontes de importação de óleos brutos e combustíveis de petróleo e Gana aparece com o cacau, chegando a 57,9 milhões de dólares em importações do Brasil em 2020 (GOLFO, 2021, p.10).

Em relação à Angola, é destacável que sua economia é extremamente dependente da produção de hidrocarbonetos, presentes em 93% das suas exportações e associado a 61% do orçamento do governo, “constituindo uma economia pouco complexa, extremamente instável e refém de um setor econômico quase exclusivo” (GOLFO, 2021, p.11). O Estado aparece na 34ª colocação geral do *Fragile States Index*, do *The Fund for Peace* (FFP), e figura na 9ª posição

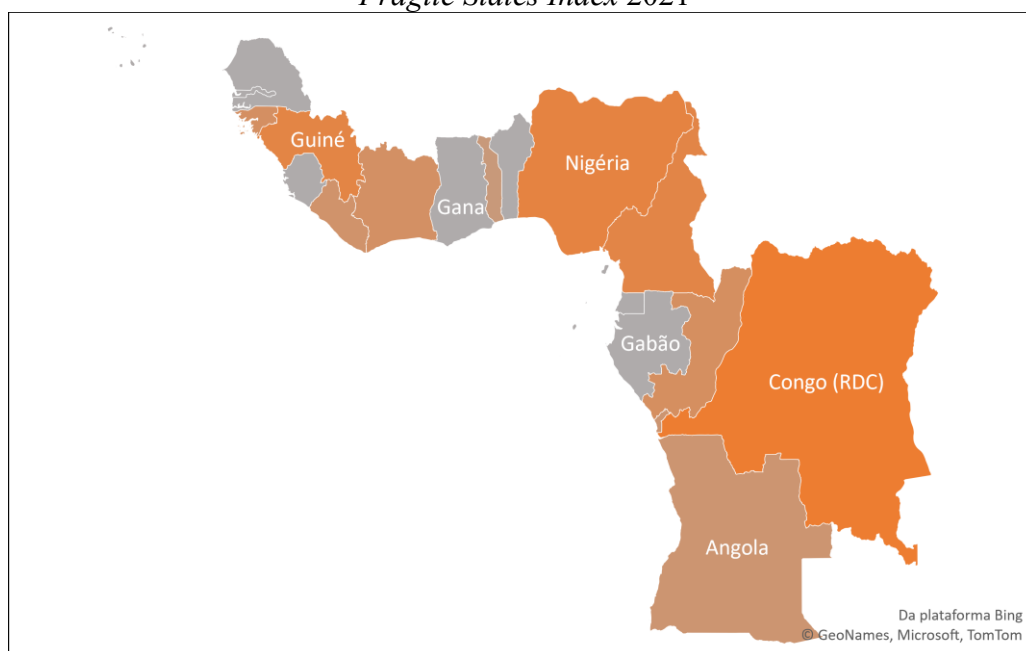
³² Do original: *thus making it an ideal maritime corridor for international maritime business.*

³³ Do original: *the GoG served as a gateway from where the Europeans penetrated sub-Saharan Africa from the era of the slave trade to colonial rule.*

considerando-se apenas o indicador de desigualdade econômica, que visa medir também as oportunidades para a melhora econômica de grupos sociais pelo acesso ao emprego e educação (FFP, 2021), a falta destes o coloca numa classificação mais alta.

Observando-se este índice organizado pela FFP, que analisa 179 Estados, é possível encontrar 10 países, dentre os 19 elencados, nas 40 primeiras colocações: República Democrática do Congo, em 5º lugar; Nigéria, em 12º; Guiné, em 14º; Camarões, em 15º; Congo, em 26º; Guiné-Bissau, em 27º; Costa do Marfim, em 28º; Libéria, em 31º; Angola, em 34º; e Togo, em 38º. A intenção do índice é “destacar vulnerabilidades pertinentes que contribuem para o risco de fragilidade do Estado [...] tornando a avaliação do risco político e o alerta precoce de conflito acessível aos formuladores de políticas e ao público em geral”³⁴ (FFP, 2021). Essa análise revela o alto nível de instabilidade geral na região, quando comparado ao restante do mundo.

Gráfico 2.1: Países, na cor laranja, do Golfo da Guiné entre as 50 primeiras colocações do *Fragile States Index* 2021



Fonte: adaptado do *Fragile States Index*, da FFP, 2021.

Nigéria e Camarões, compartilham uma crise maior em relação à segurança, ligadas a ataques extremistas do *Boko Haram* e do *Islamic State West Africa Province* (ISWAP) na

³⁴ Do original: *the Fragile States Index (FSI) produced by The Fund for Peace (FFP), is a critical tool in highlighting not only the normal pressures that all states experience, but also in identifying when those pressures are outweighing a states capacity to manage those pressures. By highlighting pertinente vulnerabilities which contribute to the risk of state fragility, the index – and the social science framework and the data analysis tools upon which it is built – makes political risk assessment and early warning of conflict accessible to policy-makers and the public at large.*

bacia do Lago Chade (GOLFO, 2021, p.11). De acordo com Marcio Seiner (2020, p.55), a Nigéria apresenta ainda uma degradação em seu quadro político, com base nos conflitos étnicos das três maiores etnias do país: os Yorubás, os Igbo e os Hausa-Fulanis. Após um breve período de sua independência, ocorrida em 1960, Abubakar Tafawa Balewa, primeiro-ministro nigeriano, é assassinado numa tentativa de golpe, sendo sucedido por um governo militar que buscava unificar o país, “contudo, [...] os militares se dividiram conforme suas etnias e iniciaram um conflito por poder. Em outubro de 1966 ocorre uma sucessão de massacres étnicos, agravando a situação no país” (SEINER, 2020, p.55). A este período sucedeu-se uma guerra civil, chamada de Guerra de Biafra, durando até 1970, com diversos Chefes de Estados assassinados no período. Com Shehu Shagari chegando ao poder em 1979 ocorre um grande declínio econômico do país, sendo este deposto em 1983 pelo Major-General Muhammadu Buhari. Depois deste, mais dois militares chegam ao poder, o primeiro, Genral Ibrahim Babangida em 1985, por meio da deposição de seu antecessor; e o segundo, General Sani Abacha em 1993, com a anulação das eleições.

Sobre este último, Marcio Seiner (2020, p.56) afirma que “seu período de governo foi de grande instabilidade política, chegando até mesmo a ser questionado se a Nigéria ainda era uma entidade política [...] e o Estado sofreu um isolamento internacional, até sua morte em 1998”. Com a posse de Olusegun Obasanjo, em 1999, acirra-se o latente conflito religioso, entre cristãos e islâmicos, com algumas regiões do país adotando a *sharia* em 2000. Atualmente o país é liderado por Muhammadu Buhari, reeleito em 2019 para seu segundo mandato via eleição popular (MUHAMMADU, 2019).

É destacável também o caso de São Tomé e Príncipe:

Um dos menores Estados do continente africano, o arquipélago de São Tomé e Príncipe busca, há mais de duas décadas, uma estratégia de desenvolvimento baseada na integração às cadeias globais de valor. Para tanto, o país buscava a construção de um porto de águas profundas, com financiamento da República da China (Taiwan), com quem São Tomé estabeleceu relações diplomáticas em 1997. A ascensão do primeiro-ministro Patrice Trovoada, em 2014, se deu em meio ao entusiasmo no continente africano com os projetos de infraestrutura da República Popular da China, no âmbito da Nova Rota da Seda. Em consequência, São Tomé alterou sua estratégia internacional, rompendo em 2016 suas relações com Taiwan e reconhecendo Pequim. O insucesso do pleito santomense pela construção de um porto de águas profunda foi reconhecido quando foi anunciada a construção de porto similar com financiamento chinês em Lekki, na Nigéria, iniciativa que efetivamente torna redundante um porto em São Tomé. (GOLFO, 2021, p.12)

É importante que estes países do Golfo da Guiné aproveitem os lucros gerados petróleo para superar problemas com desemprego, reduzindo a grande disparidade social que os afeta,

principalmente junto a comunidades ribeirinhas, origem dos problemas marítimos que afetam a região. Além disso, o combate à corrupção deverá ser prioridade para estes Estados, “pois a corrupção leva à perda de fundos que poderiam ser usados para melhorar os índices de desenvolvimento humano, fornecer serviços sociais e capacitar as forças de segurança para combater a pirataria”³⁵ (ONUOHA, 2012, p.11).

2.2. Forças Armadas da região

A preparação militar dos países do Golfo da Guiné também deve ser fator de análise neste trabalho. O site do *Stockholm International Peace Research Institute* (SIPRI) contém um banco de dados com as despesas militares, apresentando as informações de 18 dos países relacionados no trabalho (a exceção de São Tomé e Príncipe). Observando-se tais informações, é possível verificar um maior aporte de verbas para o setor por parte da Nigéria, com 2 bilhões e 403 milhões dólares em 2020, seguida de Angola, com 1 bilhão e 301 milhões dólares no mesmo ano. Seguem-se Costa do Marfim, Senegal, Camarões, República Democrática do Congo, Congo, Gabão, Gana, Guiné e Togo, variando de 589 milhões a 112 milhões de dólares em gastos em 2020. Benin, Guiné-Bissau, Serra Leoa, Libéria, Gâmbia e Cabo Verde fecham esta relação, porém com despesas mais contidas, que vão de 68,8 milhões a 11 milhões (SIPRI, 2021b).

Quando comparados ao Produto Interno Bruto (PIB) dos países, os gastos mostram-se bem reduzidos. Os maiores percentuais, em 2020, são do Congo, 3,4% do PIB, e Togo, 2% do PIB. Gabão, Guiné-Bissau, Angola, Senegal, Guiné, Costa do Marfim, Libéria e Camarões ficam entre 1% e 2% do PIB; com os demais, incluindo entre estes a Nigéria, não gastando mais de 1% do seu PIB com despesas militares (SIPRI, 2021a).

Levando-se em consideração o período entre 2010 e 2020, temos um gasto médio maior para Angola, com 2 bilhões e 768 milhões de dólares, e Nigéria, com 2 bilhões e 51 milhões, com enorme disparidade com as outras nações do continente (SIPRI, 2021a). Este fato reflete-se também na classificação elaborada pela *Global Firepower*, que analisa diversos fatores para determinar a relação. Nesta avaliação, Nigéria e Angola aparecem como 35º e 65º, respectivamente, dentre os 140 países classificados no mundo; aparecendo também como as 4ª e 6ª, respectivamente, potências militares do continente africano. Dos demais países do Golfo

³⁵ Do original: *as corruption leads to the loss of funds that could be used to improve human development, provide social services, and build capacity of security forces to counter piracy.*

da Guiné, apenas outros 7 aparecem na análise, com todos abaixo da 80ª colocação (GFP, 2021a); (GFP, 2021b).

É fato que, mesmo com um maior direcionamento de verbas para o setor militar, Angola aparece abaixo da Nigéria. Outro país, que aparece próximo à Angola, na classificação global, tem gastos militares ainda menores, é o caso da Etiópia; 66ª colocada e com gasto médio entre 2010 e 2020 de 494 milhões de dólares (GFP, 2021a); (SIPRI, 2021b). Para Emile Ouédraogo (2014, p.3-5), coronel das Forças Armadas do Burkina Faso, um dos principais desafios para as Forças Armadas africanas é o reduzido nível de profissionalismo destas.

É um facto que certos países africanos fizeram esforços louváveis para elevar o nível de profissionalismo das forças armadas. Contudo, meio século após a independência da maioria dos países africanos, as sociedades africanas precisam reavaliar como podem desenvolver forças armadas profissionais, não só para fazer face aos seus desafios de segurança, mas também para ajudar a construir e consolidar as suas democracias emergentes e promover o desenvolvimento. (OUÉDRAOGO, 2014, p.5)

Dentre casos citados pelo coronel Emile Ouédraogo em seu estudo, destaca-se a situação na Guiné-Bissau, onde “nenhum líder democraticamente eleito [...] completou o mandato” (OUÉDRAOGO, 2014, p.4). As Forças Armadas deste país são “amplamente consideradas como corruptas e fortemente envolvidas no comércio ilegal de droga, têm uma história de instauração e derrube de governos que ameaçam os interesses da liderança militar” (OUÉDRAOGO, 2014, p.4). Ouédraogo também destaca que “na República Democrática do Congo inúmeras deserções e motins militares colocaram sob enorme pressão o processo de desarmamento, desmobilização e reintegração” (2014, p.5), além de que “alegações de abusos dos direitos humanos perpetrados contra civis pelos militares nigerianos, no decurso da sua guerra letal contra o grupo fundamentalista islâmico *Boko Haram* sugerem fracas capacidades de comando e de controlo” (2014, p.5).

Em Angola, a participação de militares em negociações de contrato com empresas estrangeiras, a presença de militares em conselhos de administração de empresas e o fato de serem acionistas majoritários de empresas de telecomunicações, evidenciam como que “a intrusão do poder militar na esfera econômica tornou-se mais difusa e complexa” (OUÉDRAOGO, 2014, p.13). O envolvimento de militares com o poder político também ocorreu na Nigéria, e somente com a eleição de um general reformado, Olusegun Obasanjo em 1999, que novas diretrizes foram tomadas, realizando esforços para melhorar a governança do setor da segurança no país (OUÉDRAOGO, 2014, p.13).

Um dos *rankings* estabelecidos pela *Global Firepower* diz respeito aos meios que cada nação avaliada possui para atuar em determinada atividade. Uma dessas classificações refere-se aos navios vocacionados à patrulha marítima dos países, com a Nigéria a ocupar atualmente o 9º lugar desta lista (GFP, 2021c). Esta marinha é atualmente composta por uma fragata, *Nigerian Navy Ship* (NNS) Aradu, e outras 21 embarcações (NIGERIAN NAVY, 2021), sendo que duas destas (NNS Centenary e NNS Unity) são do tipo *Ocean Patrol Vessel* e foram recentemente incorporadas, em 2015 e 2016 respectivamente, advindas do *China Shipbuilding and Offshore International Company* (CSOC) (CHINA-BUILT, 2016). Além deste país, Angola, Camarões e Gana ocupam respectivamente as 25ª, 28ª e 45ª colocações, demonstrando a limitada capacidade de realizar o patrulhamento marítimo na região com seus próprios meios (GFP, 2021c).

Outros esforços também são visíveis por parte do governo nigeriano, como a criação da *Nigerian Maritime Administration and Safety Agency* (NIMASA), em 2006, unindo a *National Maritime Authority* (NMA) e o *Joint Maritime Labour Industrial Council* (JMLIC), e que tem como missão “buscar um transporte seguro e protegido, oceanos mais limpos e o aumento da capacidade marítima de acordo com melhores práticas globais para o desenvolvimento econômico da Nigéria”³⁶ (AMODU apud NWALOZIE, 2020, p.171). Combinado a isto, houve a instalação, em 2015, de oito torres de vigilância providas de câmeras automatizadas em pontos específicos da costa do país (NWALOZIE, 2020, p.171).

2.3. Ações piratas na região

Existem uma série de fatores que impulsionaram a prática da pirataria marítima e do roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, podendo ser destacado o desenvolvimento da indústria petrolífera nigeriana. Os avanços tecnológicos de extração de petróleo em águas profundas e a boa qualidade das reservas encontradas, além de uma preferência do país pelos investimentos estrangeiros no setor em detrimento do capital interno, tornam a região uma fonte de atenção da comunidade internacional, para investidores asiáticos e ocidentais (LESSA, 2019, p.36).

A geografia local; particularmente no Delta do Níger, composto por regiões alagadas, cortadas por rios e pântanos, apresentando um terreno de difícil acesso em seu interior; aumenta

³⁶ Do original: “to achieve safe, secure shipping, cleaner oceans and enhance maritime capacity in line with best global practices towards Nigeria’s economic development” (Amodu 2014).

a complexidade em atividades de vigilância e navegação, facilitando o “influxo de uma diversidade de armas pequenas e leves que gangues armadas, incluindo ladrões de petróleo e piratas, poderiam utilizar para perpetrar seus crimes”³⁷ (BALOGUN, 2018, p.116).

Na região do Delta do Níger convivem, em comunidades e assentamentos, 40 etnias, que falam mais de 250 dialetos. Como forma de compensação pelas operações realizadas, as companhias de petróleo efetuavam pagamentos para algumas comunidades próximas as suas instalações. Como nem todas as comunidades recebiam essa compensação financeira, iniciou-se um desentendimento entre as comunidades e as companhias de petróleo. (SEINER, 2020, p.61)

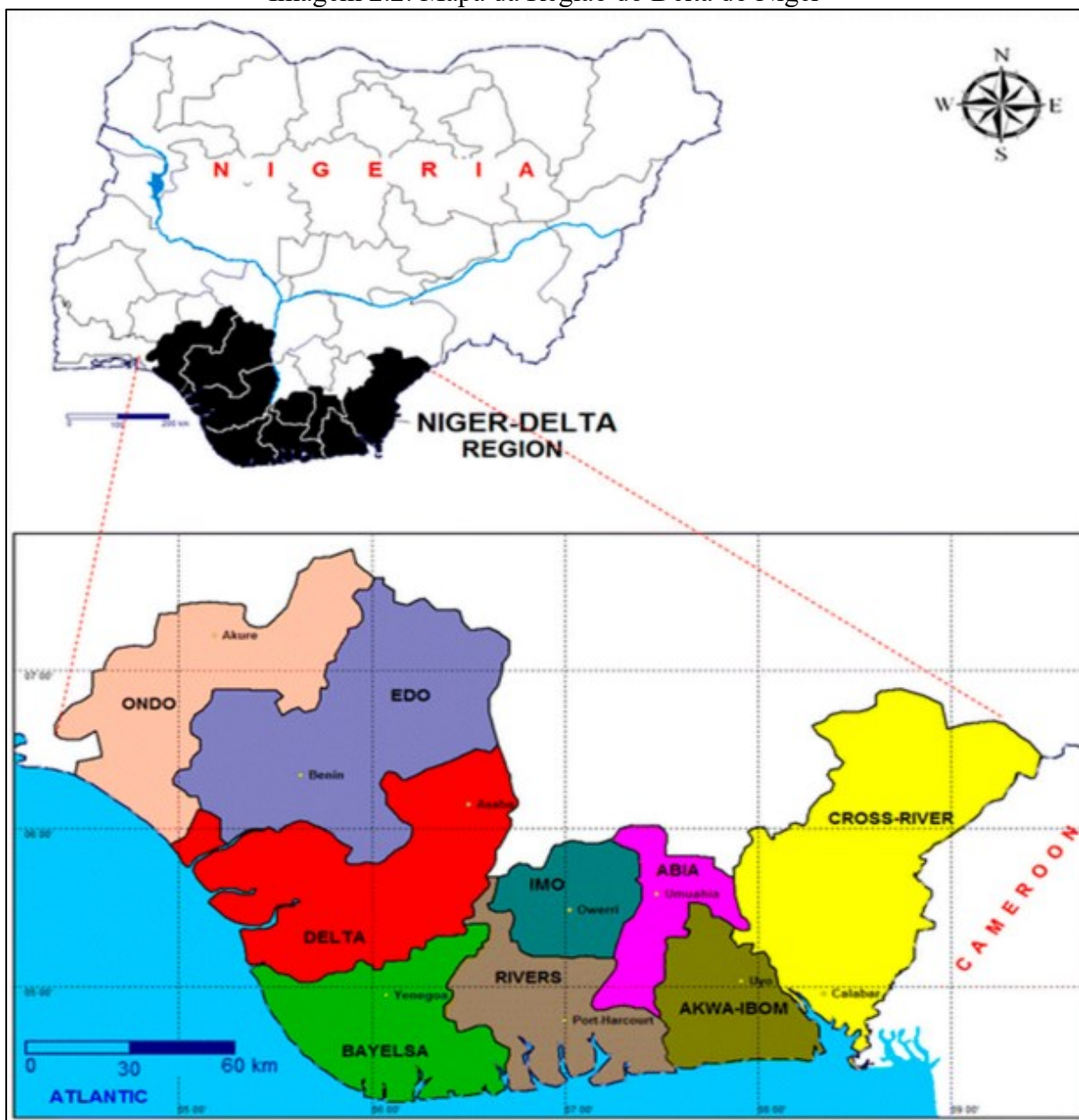
A Nigéria tem enfrentado, em sua história, movimentos separatistas; como os ocorridos em 1966, com a proclamação da República do Delta, e entre 1967 e 1970, com a República do Biafra; que questionam o eficiente controle do território por parte do governo, tendo reflexos até hoje. Assim, as reivindicações, para que a renda do petróleo seja igualmente distribuída, conduzidas por grupos como o *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND), no Delta do Níger, coabitam com grupos separatistas (LESSA, 2019, p.36). O surgimento deste grupo, em 2006, coincidiu com o rápido crescimento das ações relacionadas à pirataria no ano seguinte, com “o MEND afirmando-se como ‘arqui-inimigo’ tanto do governo nigeriano quanto das empresas petrolíferas multinacionais”³⁸ (NWALOZIE, 2020, p.167). Outros grupos também atuam por uma vida melhor na região, considerando legítimas suas lutas; porém o que se observa são moradores locais e gangues que, incomodados com a presença das indústrias e da corrupção do governo, atuam para o enriquecimento próprio. “Grupos de criminosos exploram a situação deteriorada de segurança para ganho financeiro, por vezes valendo-se de uma legitimidade do MEND”³⁹ (NWALOZIE, 2020, p.167).

³⁷ Do original: *offer significant opportunities for the inflow of different varieties of SALWs which armed gangs including oil thieves and pirates could use to perpetrate criminality.*

³⁸ Do original: *MEND, is the leading rebel group, which claims to be an “archenemy” of both the Nigerian government as well as the multinational oil companies.*

³⁹ Do original: *besides, criminal mobs have exploited the deteriorating security situation purely for financial gain, at times, lending legitimacy from MEND (Nodland and Odin 2007).*

Imagem 2.2: Mapa da Região do Delta do Níger



Fonte: Revista *Climate*, artigo de Saheed Matemilola *et al*, 2019.

Analisando o Golfo da Guiné, Luana Alves Lessa (2019, p.43) constata ser extremamente complexa a identificação dos atores envolvidos com atividades ligadas à pirataria e de suas relações, porém, também afirma que “a pirataria marítima é essencialmente fruto do ambiente conflituoso no Delta do Níger” (LESSA, 2019, p.43). Os grupos de piratas atuam na região tanto por ações intermitentes, utilizando a atividade como renda complementar, num contexto de pobreza; quanto organizadamente, atuando com rede de colaboradores corruptos, com melhores equipamentos e associados aos grupos militantes: o MEND, o *Egbesu Boys of Africa* (EBA) e o *Niger Delta People’s Volunteer Force* (NDPVF) (LESSA, 2019, p.45). Para Wasiu Balogun, a pirataria no Golfo da Guiné desenvolveu-se, desde a década de 1970, para se

tornar “um organizado negócio paralelo em torno da indústria petrolífera da região, operando por meio de colaboração criminosa com furto de petróleo, seu abastecimento e a venda ilegal do produto”⁴⁰ (2018, p.124).

Quando analisados os relatos recebidos pelo PRC, é possível verificar uma maior incidência destas ações nas regiões do Golfo da Guiné mais próximas à costa nigeriana. O gráfico abaixo exibe a média anual dos casos reportados ao centro, nos últimos cinco anos, onde quanto mais vermelho estiver o país, maior o número de ataques à navios fundeados, atracados ou navegando próximo à sua costa:

Gráfico 2.2: Média anual de casos, entre 2016 e 2020, no Golfo da Guiné



Fonte: adaptado dos *IMB Annual Report* de 2019 e 2020.

Além disso, ao observar-se os relatórios anuais emitidos pelo PRC nos últimos dez anos, compilados na tabela 2.5, em anexo, é possível constatar que uma maior concentração dos casos, que ocorrem em todo mundo atualmente, em duas regiões: o sudeste da Ásia; destacando-se principalmente a Indonésia e o Estreito de Singapura; e o Golfo da Guiné. Guilherme Oliveira e Nilton Cardoso observam que:

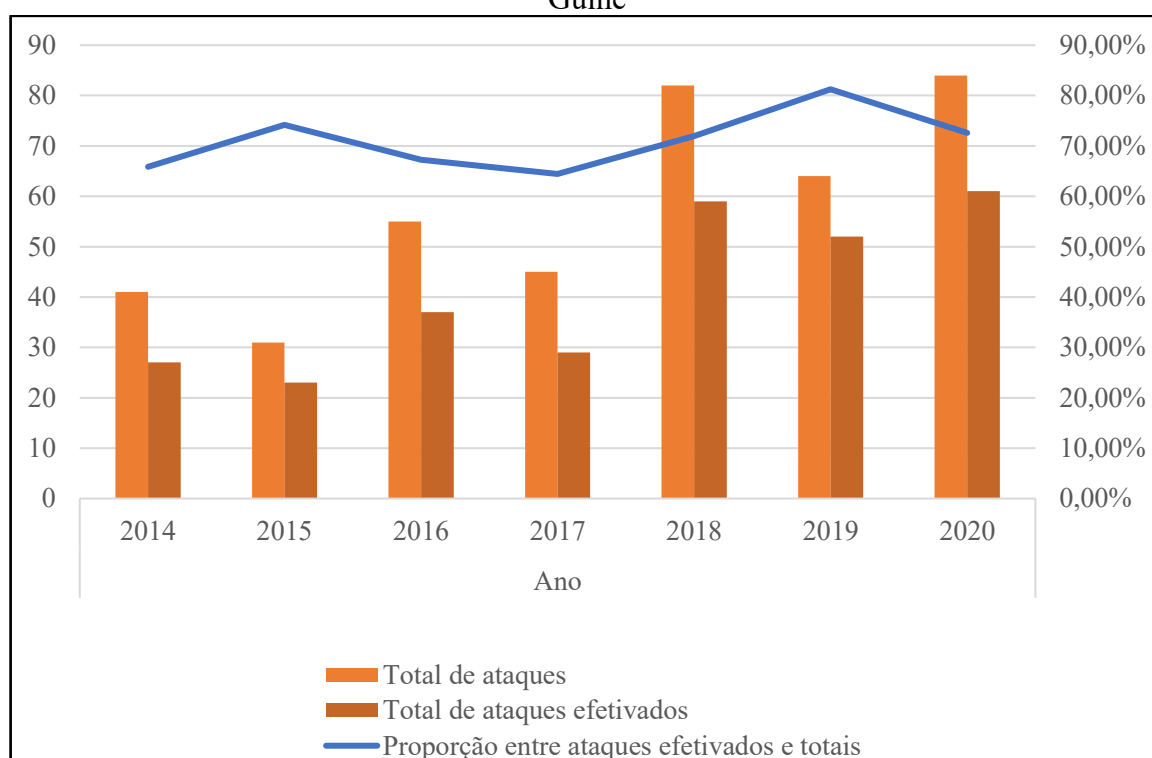
Para alguns analistas, o aumento dos ataques na região está diretamente relacionado à iniciativa internacional de combate à pirataria no Golfo de Áden, que teria forçado essa a se deslocar para o Golfo da Guiné. O crescente número de casos de pirataria na

⁴⁰ Do original: *has evolved into a well-organised parallel business around the region's oil industry, operating in a criminal collaboration with oil theft, oil bunkering, and unlawful sale of oil*

região é para esses analistas uma fonte de grande preocupação, uma vez que os ataques representam uma grande ameaça à produção de petróleo da região, uma vez que os campos de petróleo estão localizados principalmente no mar e em áreas costeiras.⁴¹ (2020, p.540)

Também é possível observar, através dos dados fornecidos pelo PRC entre 2014 e 2020, que além de um aumento da quantidade de ataques no Golfo da Guiné, cada vez mais estes conseguem efetivar-se, sem que o navio vitimado consiga evadir-se para evitar a ação.

Gráfico 2.3: Proporção entre ataques efetivados e totais, entre 2014 e 2020, no Golfo da Guiné



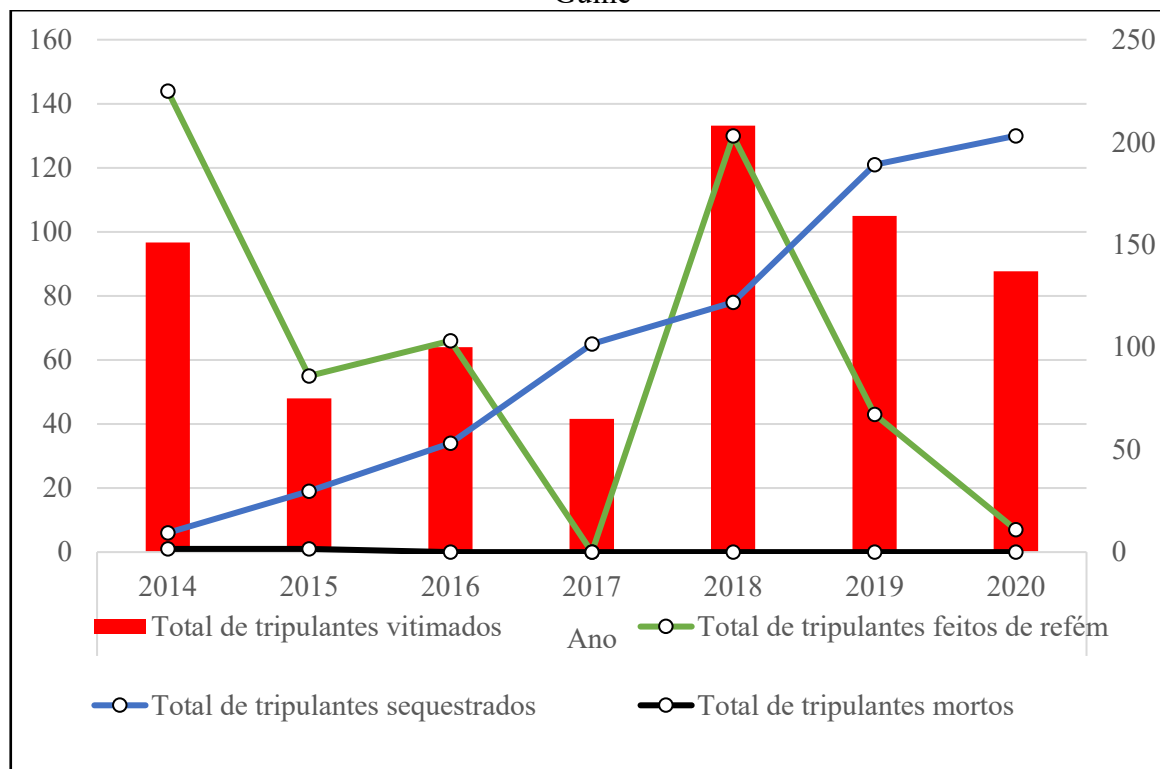
Fonte: adaptado dos *IMB Annual Report* de 2014 a 2020.

Pela análise dos atos de violência executados contra as tripulações dos navios vitimados, presentes também nos relatórios anuais da PRC, é possível verificar uma maior tendência atual dos criminosos em sequestrar suas vítimas para que possam ganhar dinheiro com o pagamento de seus resgates. Durante uma entrevista ao criminoso, de alcunha *Black Devil*, líder de um dos grupos que atuam na costa nigeriana, o francês Bertrand Monnet questiona-o sobre quanto ao valor que conseguiriam caso fosse pedido um resgate por ele, recebendo como resposta cinquenta milhões de naira (moeda nigeriana), algo em torno de 120 mil dólares (MONNET,

⁴¹ Do original: *for some analysts, the increase in attacks in the region is directly related to the international initiative to combat piracy in the Gulf of Aden, which would have forced piracy to move to the Gulf of Guinea. The growing number of piracy cases in the region is for these analysts a source of great concern, as the attacks pose a major threat to the region's oil production since the oil fields are mainly located at sea and in coastal areas.*

2016). Além disso, fica evidenciado no gráfico uma reduzida quantidade de vítimas fatais, tendo sido a última em 2015 durante um ataque contra um pescador de bandeira ganesa, na costa deste país, com outros três tripulantes permanecendo desaparecidos (ICC-IMB, 2016, p.59).

Gráfico 2.4: Tipos de atos de violência contra a tripulação, entre 2014 e 2020, no Golfo da Guiné



Fonte: adaptado dos *IMB Annual Report* de 2014 a 2020.

Essa maior opção pelo sequestro dos tripulantes é observada por Denise Russell como tendo surgido ainda quando os casos na Somália se destacavam mundialmente. Para a autora:

A tripulação e o navio atraem números cada vez maiores de resgate, especialmente na Somália. O padrão estabelecido em 2008 era sequestrar um navio e mantê-lo com a tripulação, às vezes por meses, enquanto um resgate era acertado com a empresa de navegação. Isso seria pago em dinheiro e entregue em um salto de paraquedas para o navio ou águas próximas.⁴² (RUSSELL, 2010, p.68-69)

Diante desse quadro, as empresas que operam na região são levadas a investirem em segurança, para que possam manter suas atividades. Principalmente no Delta do Níger, 15% dos custos de operações das plataformas de petróleo da região são devido estas medidas, podendo chegar a um milhão de dólares por mês em uma única plataforma. Além das ações

⁴² Do original: *the crew and the ship attract increasingly larger ransom figures, especially in Somalia. The pattern set up in 2008 was to hijack a ship and hold it with the crew, sometimes for months, while a ransom was worked out with the shipping company. This would then be paid in cash and delivered in a parachute drop to the ship or nearby water.*

diretas contra navios, a prática do *bunkering* tem sido responsável pelo roubo de 20% do petróleo extraído do Delta do Níger, na qual o produto é furtado em pontos dos oleodutos das empresas que cortam os canais navegáveis da região (MONNET, 2016). Algumas plataformas, como a exibida na reportagem de Bertrand Monnet, garantem suas operações seguras através do apoio de embarcações que patrulham a região com fuzileiros navais nigerianos.

A pesquisa realizada nesta parte do trabalho evidenciou os principais aspectos que favoreceram ao incremento da atividade dos piratas na região do Golfo da Guiné nas últimas décadas. Os recursos naturais lá existentes, além da proximidade da região com os grandes mercados consumidores europeu e estadunidense, deixam evidentes as motivações das preocupações internacionais com o crescimento das ações relacionadas à pirataria e ao roubo armado contra navios no golfo. A atual incapacidade dos Estados lindeiros ao Golfo da Guiné de solucionarem seus problemas independentemente, contribui com esta preocupação e enseja a atuação em conjunto dos Estados da região com participação de atores externos.

3. REAÇÃO CONTRA A PIRATARIA

3.1. Reações regionais

Diante dos problemas vividos pelos países na região, que afetavam diretamente na capacidade de combaterem individualmente os crimes relacionados à pirataria e ao roubo armado contra navios, procurou-se guiar a pesquisa para as ações que se mostraram eficazes. Para isso, esta seção irá abordar as iniciativas desenvolvidas entre os Estados lindeiros ao golfo, verificando em que medida estas demonstram-se como soluções ao problema da segurança marítima na região.

Os países, definidos no capítulo anterior como pertencentes ao Golfo da Guiné, fazem parte de duas comunidades econômicas. A primeira delas, criada em maio de 1975 pelo tratado de Lagos, é a *Economic Community of West African States* (ECOWAS), que se propõe a criar uma região integrada onde a população possa viver com dignidade em uma atmosfera de paz e segurança. Dentre os Estados anteriormente elencados, Benim, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Nigéria, Serra Leoa, Senegal e Togo são os que a compõem (ECOWAS, 2021).

Os outros países; Angola, Camarões, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe; fazem parte da *Economic Community of Central African States* (ECCAS), fundada em outubro de 1983, tem como uma de suas tarefas a preservação da paz e da segurança coletiva na região, atuando contra diversos atores pela estruturação de um mecanismo de alerta precoce, força multinacional e protocolos de ação (ECCAS, 2021).

Além dessas estruturas, a *Gulf of Guinea Commission* (GGC) apresenta-se como outra iniciativa buscando a cooperação regional. Criada em 2001; inicialmente composta por Angola, Congo, Gabão, Nigéria e São Tomé e Príncipe, com as adesões da República Democrática do Congo e dos Camarões em 2008, e ainda aberta à adesão dos demais Estados do Golfo da Guiné; a GGC tem por propósito transformar a região em uma zona de paz e segurança (GGC, 2021).

Cooperações, objetivando desenvolver estratégias integradas de combate a ações de piratas na região e de estabelecimento da segurança marítima regional, entre a ECOWAS e a ECCAS, tiveram seu início em 2011. Em Cotonu, no Benim, as comunidades acertaram na apresentação de um projeto de um Acordo Operacional e um Memorando de Entendimentos,

durante a *Maritime Safety and Security Conference* de 2012. Daud Hassan e Sayed Hasan (2017, p.54) contataram que estes esforços culminaram na criação de uma estratégia integrada, por parte dessas comunidades e da GGC, para o combate à insegurança marítima no Golfo da Guiné, em Yaoundé, capital camaronesa, em 2013.

Em resposta à crescente ameaça marítima, a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) desenvolveu uma Estratégia Integrada para a Segurança Marítima (EISM), em 2008, que preconizava um enquadramento regional comum para regulamentar as actividades marítimas ao largo da África Central. Em 2009 activou o Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC) em Pointe-Noire, na República do Congo. (OSINOWO, 2015, p.4)

Segundo Ali Kamal-Deen (2014, p.109), essa estratégia exposta em Yaoundé toma por base o Protocolo de Segurança Marítima adotado pela ECCAS em 2009, no qual a área marítima desta comunidade foi dividida em zonas visando seu melhor monitoramento e fiscalização, por meio de patrulhas conjuntas. O *Yaoundé Code of Conduct* foi desenvolvido conforme as Resoluções 2018 e 2039, do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), que reconheciam a necessidade de, por meio da liderança regional, ser adotado um procedimento para o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, além de entenderem a necessidade de maiores iniciativas extrarregionais que contribuíssem com o aumento da segurança marítima e proteção do golfo. O CSNU “saudou explicitamente a adoção do código”⁴³ (HASSAN; HASAN, 2017, p.57), incentivando os Estados da região a prontamente assinarem e implementarem o *Yaoundé Code of Conduct*.

Esta condução do combate à pirataria, de acordo com este código, envolveria operações nacionais, multinacionais e regionais, além da coordenação inter-regional, em um nível mais elevado. A criação do *Interregional Coordination Centre*, em 2014 na cidade de Yaoundé, liga-se diretamente a esta coordenação inter-regional, funcionando juntamente com o CREMASC e com um Centro de Coordenação de Segurança Marítima da África Ocidental (CRESMAO), em Abidjan, Costa do Marfim (SEABRA, 2019, p.44).

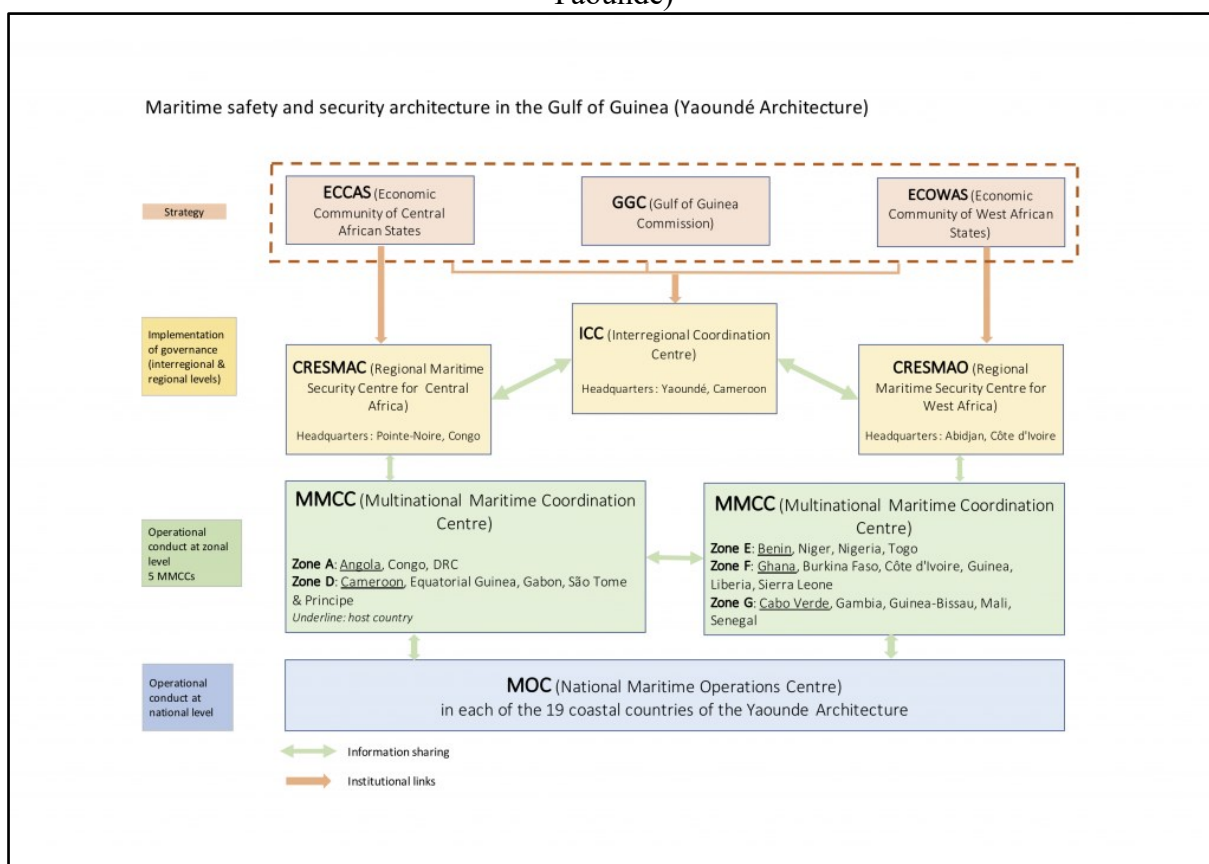
O plano inicial previa ainda que o espaço marítimo do golfo fosse dividido em cinco zonas operacionais, com eventuais atividades conjuntas a serem coordenadas por Centros Coordenação Multinacional (CMC) [em inglês: *Multinational Maritime Coordination Centre* (MMCC)]. O propósito era fomentar a troca de informações operacionais e fomentar eventuais respostas coordenadas entre os Estados mais diretamente visados por cada zona. No entanto, até à data, os únicos CMC ativos encontram-se localizados em Cotonou (Benim) e Douala (Camarões), e cobrem apenas as zonas E e D, ao passo que os CMC das zonas A, F e G – a serem instalados

⁴³ Do original: *The Security Council explicitly welcomed the adoption of the code.*

respetivamente em Luanda (Angola), Acra (Gana) e Praia (Cabo Verde) – ainda não se encontram operacionais. (SEABRA, 2019, p.44)

“A eficácia do código depende muito de sua implementação bem sucedida”⁴⁴ (HASSAN; HASAN, 2017, p.62). Ainda segundo Hassan e Hasan (2017 p.62), limitações dos Estados signatários dificultam esta implementação completa, principalmente as relacionadas às suas atuais capacidades e aos fundos necessários, além da necessidade de ajustes em legislações destas nações.

Figura 3.1: Estrutura de funcionamento da segurança marítima integrada (Arquitetura de Yaoundé)



Fonte: site do Interregional Coordination Centre, 2021

Observando-se a figura 3.1, consegue-se constatar a grande necessidade de compartilhamento da informação, representada pelas duplas setas verdes. Porém, este aspecto mostra-se como mais um empecilho nesta trajetória da completa implementação da arquitetura planejada. Para Pedro Seabra (2019, p.44), tensões entre os países da região prevalecem ante a necessidade de cooperação para a segurança marítima no Golfo da Guiné.

⁴⁴ Do original: *the effectiveness of the Code depends heavily on its successful implementation.*

Rivalidades entre potências regionais como Angola e Nigéria ou entre países francófonos e anglófonos constituem exemplos frequentes neste âmbito. Mas disputas fronteiriças marítimas entre o Gana e a Costa do Marfim, entre a Nigéria e os Camarões pela península de Bakassi, entre a Guiné Equatorial e o Gabão por ilhas na Baía de Corisco, bem como entre os Camarões e a Guiné Equatorial sobre a foz do rio Ntem, constituem outras forças de bloqueio recorrentes, impeditivas de se gerar maior confiança entre todas as partes envolvidas. (SEABRA, 2019, p.44-45)

Pedro Luiz Gueiros Taulois (2020, p.24) identifica, como reflexo dessa restrição de compartilhamento de informações, uma maior dificuldade na construção de uma consciência situacional marítima no golfo. Somadas às, já citadas, limitadas capacidades das Forças Marítimas da região no enfrentamento do problema e das economias dos Estados envolvidos, e aos fatores da complexidade da arquitetura e dos múltiplos atores da região, fica evidente esta limitação ao desenvolvimento total da estrutura.

Por não se tratar de um instrumento juridicamente vinculativo, ou seja, que não impõe obrigações aos países membros, o *Yaoundé Code of Conduct* limita-se em sua utilidade, apesar de elaborar uma estratégia de segurança marítima para uma grande porção da costa africana e de “constituir um primeiro passo significativo no processo de aprimoramento da governança marítima regional”⁴⁵ (HASSAN; HASAN, 2017, p.61). Além disso:

O Código também não diz nada sobre a proteção armada de navios mercantes. As empresas privadas de segurança marítima esperavam que o acordo fornecesse algumas diretrizes sobre o uso de guardas de segurança privada por navios mercantes. Isso teria permitido que operassem dentro das águas territoriais dos Estados costeiros da região. No entanto, tal como está, apenas os membros das Forças Armadas nacionais estão autorizados a portar armas nas águas territoriais dos signatários.⁴⁶ (HASSAN; HASAN, 2017, p.61)

As dificuldades abordadas apresentam uma necessidade de maior participação internacional na contribuição para o crescimento da segurança marítima no golfo. Estas colaborações extrarregionais poderiam vir como nas operações *Atalanta*, *Ocean Shield* e *Combined Task Force 150/151*, exitosas no Golfo de Áden e no Oceano Índico, ou como parcerias que fortalecessem a capacidade naval e das guardas costeiras dos países do Golfo da Guiné dentro da arquitetura de Yaoundé (OSINOWO, 2015, p.8).

⁴⁵ Do original: *constitute a significant first step in the process of enhancing regional maritime governance.*

⁴⁶ Do original: *the Code also says nothing about armed protection of merchant ships. Private Maritime Security Companies expected that the agreement would provide some guidelines on using private security guards by merchant ships. This would have allowed them to operate inside territorial waters of coastal states in the region. However, as it stands, only the members of the national armed forces are allowed to carry arms inside the territorial waters of the signatories.*

3.2. Reações extrarregionais

Considerando-se a afirmação do almirante Osinowo, da Nigéria, há de ser verificada a atual participação de atores não regionais na construção de um ambiente mais seguro para a navegação no Golfo da Guiné. Iniciando esta verificação, é notória a participação estadunidense neste processo, no contexto do *United States Africa Command* (AFRICOM). Segundo Guilherme Oliveira e Nilton Cardoso (2020, p.541), este comando foi criado em 2007, sob o mandato de George W. Bush, com o objetivo primário de “proteger os interesses estadunidenses no petróleo na África e nas águas próximas”⁴⁷ (HASSAN; HASAN, 2017, p.62).

Por meio da iniciativa *African Partnership Station* (APS) do AFRICOM, os militares dos EUA estão envolvidos em exercícios de treinamento conjunto com marinhas da região para desenvolver proficiências em áreas como operações de interdição marítima, operações de busca e salvamento e contraterrorismo, entre outras. Para esse fim, os EUA gastaram cerca de 35 milhões de dólares no treinamento de pessoal naval na Nigéria e em outros países do Golfo da Guiné sobre como combater a pirataria, o *bunkering* de petróleo e outros crimes marítimos que assolaram a região nos últimos tempos.⁴⁸ (ONUOHA, 2012, p.10-11)

Para Daud Hassan e Sayed Hasan (2017, p.63), a *African Partnership Station* auxilia, desde sua criação, no desenvolvimento do controle marítimo no Golfo da Guiné pelo auxílio da comunidade marítima regional, tendo por metas o fortalecimento da capacidade de defesa através de atividades conjuntas e treinamento. Ali Kamal-Deen (2014, p.109) observa que os objetivos estratégicos dos EUA, de engajamento cooperativo e projeção de poder, também são atingidos com esta iniciativa, com o país empenhando-se em atender também necessidades não militares de segurança marítima na região por meio do *Africa Center for Strategic Studies*, em Fort McNair, EUA.

Um dos exercícios promovidos anualmente pelo AFRICOM é o *Obangame Express* (MORCOS, 2021, p.5), projetado para melhorar a cooperação regional tanto no compartilhamento de informações quanto na melhor coordenação no âmbito do *Yaoundé Code of Conduct*, como também contribuir numa maior experiência buscando aprimorar as capacidades coletivas ao participarem do combate aos ilícitos marítimos. Para o ano de 2021, o

⁴⁷ Do original: *was to protect US oil interests in Africa and its surrounding waters.*

⁴⁸ Do original: *through its AFRICOM's African Partnership Station (APS) initiative, the US military has been involved in joint training exercises with navies in the region to develop proficiencies in areas such as maritime interdiction operations, search and rescue operations, and counter-terrorism, among others. To this end, the US has expended about \$35 million in the training of naval personnel in Nigeria and other countries within the GG on how to combat piracy, oil bunkering and other maritime crimes that have plagued the region in recent times.*

exercício prevê a participação de 32 nações, entre estas as 19 elencadas no capítulo anterior e também o Brasil, além da ECOWAS e da ECCAS (OBANGAME, 2021).

Outro membro permanente do CSNU presente na região é a França. Nesse mesmo sentido dos estadunidenses, também é possível observar a cooperação francesa através dos *Navy's Exercise for Maritime Operations* (NEMO), com a organização de três a quatro exercício navais por ano pela marinha deste país que culmina no *Grand African NEMO*, todos no intuito de aprimorar a segurança marítima no Golfo da Guiné. Em sua última realização, em 2020, contou com a participação de 10 Estados da região; Benim, Congo, Gabão, Gâmbia, Guiné, Libéria, Nigéria, República Democrática do Congo, Senegal e Togo; além de Brasil, França, Itália e os EUA (USS HERSHEL, 2020). Fora o fato de que “a França tem um compromisso de longa data na região com forças pré-posicionadas no Senegal, Costa do Marfim e Gabão”⁴⁹ (MORCOS, 2021, p.4).

A inclusão da segurança marítima na agenda do G8, em 2011 durante a presidência francesa do grupo, pode ser considerada como o início de outra reconhecida ação internacional na resolução da questão no Golfo da Guiné, pois, em 2013 durante a presidência britânica do G8, foi aprofundado o debate quanto às temáticas relativas à segurança marítima na região com a criação do Grupo de Amigos do Golfo da Guiné. Inicialmente recebeu o nome de G8++FoGG (*G8 and Friends of the Gulf of Guinea*), mudando sua denominação para G7++FoGG com a saída da Rússia do G8 (MARQUES, 2018, p.91).

Além dos Estados componentes do G7; Alemanha, Canadá, EUA, França, Itália, Japão e Reino Unido; o G7++FoGG conta com a participação de países não pertencentes ao G7; Bélgica, Brasil, Coreia do Sul, Dinamarca, Espanha, Noruega, Holanda, Portugal e Suíça. Conta também com a participação de organismos internacionais; da UE, da Interpol, da IMO, do *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics* (MAOC-N) e do *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNDOC); dos países da região; os 19 elencados no capítulo anterior e outros 5 da região, sem litoral (Mali, Burkina Faso, Níger, Chade e República Centro-Africana); e das organizações regionais africanas; como a ECOWAS, a ECCAS, a GGC e a União Africana (UA) (MARQUES, 2018, p.92); (SEABRA, 2019, p.46). O Brasil foi elevado à membro efetivo em 2020 (TAULOIS, 2020, p.38). O G7++FoGG foi “concebido desde a sua

⁴⁹ Do original: *France has a long-standing commitment in the region with pre-positioned forces in Senegal, Ivory Coast and Gabon.*

origem para coordenar melhor os esforços dos parceiros internacionais no desenvolvimento de capacidades marítimas no Golfo da Guiné” (SEABRA, 2019, p.46).

Sobre este grupo, destaca-se o período iniciado em 2016, com a presidência portuguesa, primeira de um não membro do G7, que se aproveitou da presença na MAOC-N e da *European Maritime Safety Agency* (EMSA) em sua capital, Lisboa, para continuar a “promoção da coordenação e otimização das sinergias entre diferentes atores e iniciativas da região” (MARQUES, 2018, p.92), além de inaugurar uma presidência compartilhada do fórum, com um dos países da região, no caso português com Cabo Verde.

Quatro objetivos encontram-se presentes desde o início de atividades: adotar uma visão compartilhada da extensão das ameaças no Golfo da Guiné entre os países da região e a comunidade internacional bem como da necessidade de enfrentá-las eficazmente; ajudar os países da região a desenvolver as instituições e capacidades necessárias para lidar com problemas de segurança locais; apoiar o desenvolvimento de economias prósperas nos estados costeiros, visando assim as causas de raiz de muitos desses mesmos problemas; e estabelecer estruturas de cooperação entre os países da região, a fim de garantir um nível considerável de coordenação entre todas as ações e iniciativas disponibilizadas, com primazia para a implementação do Processo de Yaoundé. (SEABRA, 2019, p.47)

Ainda no contexto do grupo, é identificado por Pedro Seabra (2019, p.47) como uma vantagem os esforços empreendidos para o envolvimento do setor privado, particularmente a indústria marítima. O exemplo concreto disto foi o apoio à criação do *Maritime Trade Information Sharing Centre for the Gulf of Guinea* (MTISC-GoG), substituído em 2016 pelo *Maritime Domain Awareness for Trade in the Gulf of Guinea* (MDAT-GoG); que é operado a partir das bases navais de Brest, França, e de Portsmouth, Reino Unido, pelas marinhas destes países, visando o compartilhamento da atualização das ameaças à segurança marítima e orientações para a operação dos navios no golfo.

O MDAT-GoG também auxiliou na criação do *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea* (BMP West Africa). Este manual tem por propósito “orientar os Comandantes e as tripulações dos navios a planejarem a derrota e adotarem medidas de proteção, quando trafegando pela *Voluntary Reporting Area* (VRA)” (SEINER, 2020, p.72). Esta área foi estabelecida pelo MDAT-GoG, sendo recomendável aos navios que a adentram registrarem-se junto a esse (SEINER, 2020, p.70). A elaboração do manual também contou com a colaboração do *Interregional Coordination Centre* (do *Yaoundé Code of Conduct*) e do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) da Marinha do Brasil.

Além destas medidas adotadas pelos navios que transitam na região, outras duas práticas vêm sendo adotadas para prover maior segurança às suas operações, utilizando-se dos militares dos países da região: o *Affiliated Armed Patrol Services* (SAAPS) e o *State Embarked Security* (SESP).

O SAAPS é definido como a utilização de meios militares contratados pelos Estados para oferecer escoltas marítimas para as embarcações comerciais que entram e saem das águas do mar sob sua jurisdição [...] o SESP consiste em colocar pessoal de segurança armados a bordos dos meios civis para proteger suas operações marítimas quando em suas águas territoriais.⁵⁰ (BROOHEM; WANG; GAO, 2020, p.402)

No SAAPS, por requerer um maior investimento na aquisição de meios militares capazes de realizarem as ações de escolta e patrulhamento, um acordo é feito pelo governo interessado em nome do navio comercial para que ocorra a utilização dos ativos militares. Os SESP são realizados tanto diretamente entre a embarcação e os governos quanto por meio de *Private Maritime Security Companies* (PMSC) (BROOHEM; WANG; GAO, 2020, p.403).

A UE iniciou em 2013 um projeto designado *Critical Maritime Routes Gulf of Guinea* (CRIMGO) para auxiliar na formação das guardas costeiras de 7 países; Benim, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo; além da criação de uma rede de compartilhamento de informações, buscando promover maior coordenação regional (RODRIGUES, 2014, p.6). Este projeto foi encerrado em 2016, tendo importante contribuição na formação do *Interregional Coordination Centre* (do *Yaoundé Code of Conduct*), além de , ao garantir a sustentabilidade dos seus instrumentos de formação, assegurar a implementação do *Gulf of Guinea Inter-regional Network* (GoGIN) (CMR, 2021b).

O GoGIN por sua vez busca apoiar o estabelecimento concreto de uma rede de compartilhamento de informações regionais, possibilitando uma melhor consciência situacional marítima da região (CMR, 2021a).

Estes objetivos serão alcançados através de atividades concretas de apoio à coordenação intersectorial, bem como de direção e diálogo marítimo inter-regional. O principal instrumento desenvolvido pela GoGIN para alcançar este objetivo é o YARIS, a plataforma regional de partilha de informação da Arquitetura de Yaoundé. YARIS visa melhorar a partilha e o intercâmbio de informação entre os diferentes centros do YA [*Yaoundé Architecture*], melhorando assim a luta contra a insegurança marítima no Golfo da Guiné. (CMR, 2021a)

⁵⁰ Do original: *The affiliated armed patrol services (SAAPS) is defined as military asset engaged by the states to offer escorts for operation at sea for commercial vessels moving into and out of seawaters under their jurisdiction. Nonetheless the state embarked security personnel (SESP) consists of the placing armed security personnel on board civilian assets to protect operations at the sea while surrounded by the territorial water (ECSA-ETF, 2013).*

Na última reunião realizada pelo G7++FoGG, em dezembro de 2020 sob a presidência dos EUA e do Gabão, a plataforma YARIS foi identificada como uma resposta concreta à questão do compartilhamento de informações na região (GACHIE, 2021). Esta plataforma vem sendo desenvolvida pela GoGIN, em conjunto com representantes dos centros marítimos que compõem a arquitetura de Yaoundé, ilustrando “a abordagem colaborativa desenvolvida pela EU, para combater a pirataria e responder aos novos desafios de segurança marítima que os Estados ribeirinhos do Golfo da Guiné enfrentam” (YARIS, 2021, p.1).

Na busca de aprender com a recente solução de problemas similares, a verificação da situação que se apresentou na costa somaliana nos últimos tempos pode ser entendida como uma possível resolução a ser adotada. Na Somália, uma das estratégias para a redução das ações de piratas foi a repressão a estes por meio da *Combined Task Force 151* (CTF 151), coalizão composta por 31 países e subordinada à *Combined Maritime Forces* (CMF). A CMF visa o patrulhamento e a manutenção da segurança do comércio marítimo na região que engloba o Oceano Índico, os Golfos de Áden e Pérsico e o Mar Vermelho (LESSA, 2019, p.22); (OLIVEIRA; CARDOSO, 2020, P.545).

O Comando da FTC-151 fica localizado no Bahrein, dentro de um complexo militar da Marinha dos Estados Unidos da América (EUA). O Comando e o Estado-Maior são rotativos, podendo ser exercidos por qualquer um dos Estados que compõem a CMF. Os meios empregados pela FTC-151 são designados, também, pelos Estados que compõem a CMF. (SEINER, 2020, p.39)

Desde 9 de junho de 2021, o comando da CTF 151 é de um almirante da Marinha do Brasil, pela primeira vez na história (CTF 151, 2021). Para Whitsell (2021, p.7) a redução dos ataques piratas nas regiões onde a força-tarefa atua demonstram sua efetividade, podendo ser entendida como argumento favorável para a discussão, pelos senadores estadunidenses, pela expansão desta ou pela criação de uma nova, que possa lidar com as questões que se apresentam no Golfo da Guiné.

Com as análises realizadas até aqui, já foi possível verificar a presença do Brasil diversas delas, como a participação nos exercícios *Obangame Express* e NEMO, além do atual comando da CTF 151, que trará experiência aos militares que participarem, podendo ser utilizada tanto para uma nova CTF para a região do Golfo da Guiné como para a ampliação da CTF 151.

Por meio das diversas ações brasileiras na região, citadas nos parágrafos anteriores, fica evidente a preocupação do país com a região. Preocupação essa expressa no LBDN, que define tanto o Atlântico Sul, quanto a costa ocidental da África, como entorno estratégico do Brasil

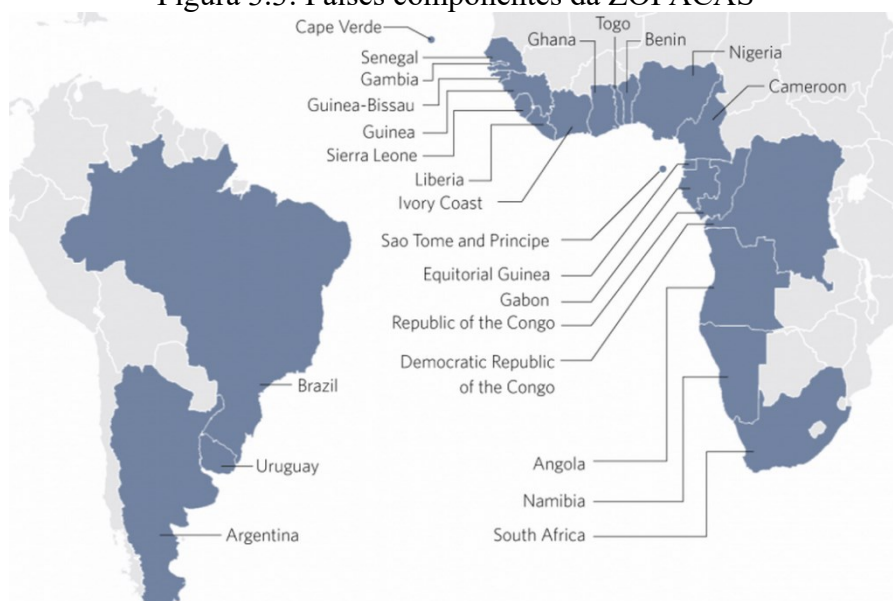
(BRASIL, 2016a, p.16). Ainda neste documento, é ressaltado o fato de o Brasil possuir a maior costa atlântica, tendo especial interesse em garantir e manter a segurança e a paz na porção sul deste oceano (BRASIL, 2016a, p.35).

Esse oceano [Atlântico] possui áreas estratégicas relevantes, como a “Garganta Atlântica”, entre a costa do nordeste brasileiro e a África ocidental, espaço intercontinental de vital importância para o comércio mundial. As passagens ao sul, que ligam o Atlântico ao Pacífico, constituem uma via alternativa ao canal do Panamá, principalmente para os navios de grande porte. A rota do cabo da Boa Esperança, conectando o Atlântico Sul ao oceano Índico, é uma alternativa ao canal de Suez e oferece também o melhor acesso marítimo à Antártica. Cumpre ressaltar, ainda, a significativa importância da vasta bacia petrolífera existente na plataforma continental brasileira, além das rotas de importação/exportação do petróleo de países da faixa equatorial do atlântico. (BRASIL, 2016a, p.35)

No sentido de promover a cooperação entre os Estados lindeiros ao Atlântico Sul e manter a paz na região que, em 1986, foi criada a ZOPACAS, a partir de uma proposta brasileira, pela Resolução 41/11 na Assembleia Geral das Nações Unidas (GUASTINI, 2020, p.15).

A criação da ZOPACAS representou não somente o reavivamento da agenda de segurança marítima nos países do hemisfério sul, mas também o confronto direto à principal potência militar mundial, uma vez que os EUA votaram contra à *Resolução da ONU 41/11*; enquanto Bélgica, França, Itália, Japão, Luxemburgo, Holanda, Alemanha e Portugal abstiveram-se daquela votação. (VIEIRA, 2017, p.313)

Figura 3.3: Países componentes da ZOPACAS



Fonte: *site* do 1º Simpósio Marítimo da ZOPACAS

Para Martine Cruzmerino (2020, p.23), um dos intentos, com a criação da ZOPACAS, era criar um bloco que, unido, fosse responsável por importante parcela dos votos na

Assembleia Geral das Nações Unidas, possibilitando atuar na mesma direção. Além disso, esses objetivos relacionam-se com o conceito da Cooperação Sul-Sul, podendo entender com as ações entre países periféricos que possibilitem maior autonomia para suas decisões, combate a problemas comuns e defesa de interesses comuns.

O LBDN destaca ainda que, segundo a resolução criadora da ZOPACAS, “a presença militar [de Estados militarmente significativos] nesse oceano deve ser reduzida e, futuramente, eliminada” (BRASIL, 2016a, p.35), definindo que o reforço deste fórum é importante para a defesa nacional. O mesmo documento ainda destaca que “o aumento, na presente década, dos incidentes de pirataria e roubo no Golfo da Guiné também evidencia a atualidade e a importância do aprofundamento da ZOPACAS” (BRASIL, 2016a, p.35). Esta preocupação com as ameaças ligadas à pirataria marítima e ao roubo armado a navios é destacada no item 108 da Declaração de Montevideo, fruto da reunião da ZOPACAS, realizada nesta cidade uruguaia, em 2013 (BRASIL, 2013, p.10).

A Marinha do Brasil faz-se presente no Golfo da Guiné, promovendo “o incremento da interoperabilidade com as marinhas da região” (NASCIMENTO JUNIOR, 2020, p.36), ao enviar navios para participarem nos exercícios *Obangame Express* e *Grand African NEMO* desde 2014. No corrente ano, a realização do exercício GUINEX-I, coordenado pela Marinha do Brasil com o envio da Fragata Independência para a região, demonstra essa preocupação em “incrementar as capacidades de segurança marítima entre o Brasil e os países da região, por meio de exercícios combinados e de adestramento mútuo” (FRAGATA, 2021).

Em 13 de agosto, a “Independência” atracou no Porto de Malabo, na Guiné Equatorial, onde foi recebida pelo Embaixador do Brasil naquele país, Evaldo Freire. O navio foi visitado pelo Vice-Ministro de Defesa da Guiné Equatorial, Candido Ncogo Engono, que ressaltou a notória capacidade tecnológica brasileira de construir e manter navios como as Fragatas Classe “Niterói”. Os embaixadores dos Estados Unidos, da Espanha e da Nigéria na Guiné Equatorial também participaram da visita, além de Oficiais da Marinha local. No período atracado em Malabo, foram conduzidos adestramentos em terra e no mar com a Marinha da Guiné Equatorial, com o propósito de aumentar a interoperabilidade entre as Forças Navais. As ações voltadas para a abordagem, visita e inspeção nos navios foram o foco. Antes de regressar ao Brasil, a Fragata “Independência” visitará também São Tomé e Príncipe, Camarões, Nigéria e Cabo Verde. (FRAGATA, 2021)

A Marinha do Brasil, no intuito de contribuir com incremento da ZOPACAS, conduziu em 27 de outubro de 2020, referência ao dia de estabelecimento do bloco, sob a égide dos Ministérios da Defesa e das Relações Exteriores, o Simpósio (WEBINAR) “A contribuição da ZOPACAS para o Desenvolvimento Econômico e a Segurança Marítima no Atlântico Sul”, sendo parte de outras iniciativas brasileiras que buscam fortalecer o fórum, em paralelo às

Reuniões Ministeriais (SIMPÓSIO, 2021); (BRASIL, 2020). “A principal contribuição do WEBINAR para a ZOPACAS foi a proposta de se revitalizar o fórum por meio de uma institucionalização que permita manter uma continuidade das discussões e das ações a serem empreendidas pelos países membros” (SIMPÓSIO, 2021). Em 27 de outubro de 2021, será realizado, de forma remota pela internet, o 1º Simpósio Marítimos da ZOPACAS, buscando contribuir no fortalecimento deste importante fórum (SIMPÓSIO, 2021).

Com este capítulo, a pesquisa evidenciou que, apesar da atual incapacidade dos Estados lindeiros ao Golfo da Guiné em combater os piratas na região, ações entre eles são desenvolvidas, sendo necessário maior interesse dos mesmos no compartilhamento de informações. Estas iniciativas são em grande parte fomentadas por atores externos a região, como os EUA, a França, o G7++FoGG e a UE. O Brasil, vem participando de diversas iniciativas na região também, com o foco em garantir os interesses nacionais. A recente ampliação das iniciativas, como demonstrado pelos simpósios, conduzidos entre os países da ZOPACAS, e pelo envio de uma fragata da Marinha do Brasil para realizar a Operação GUINEX-I, deixam mais clara a preocupação que o atual problema com os piratas na região tem gerado.

CONCLUSÃO

Com esta pesquisa, pode-se compreender as dificuldades atuais relacionadas às definições dadas ao termo pirataria, muito em consequência da jurisdição de Estados lindeiros sobre mares territoriais. A definição de pirataria marítima, apresentada inicialmente no artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), necessitou ser complementada, por meio da Resolução A.1025(26) da *International Maritime Organization* (IMO), com a definição de roubo armado contra navios. Porém, criminosos apreendidos em águas jurisdicionais estarão sujeitos às leis daquele país, que podem ou não estarem atualizadas para preverem tais crimes. Esta evolução deverá ser através da cooperação entre os países, o que só poderá ser realizado com uma sólida base de confiança entre os Estados.

Através da análise de relatórios do *Piracy Reporting Center* (PRC) foi possível verificar que o Brasil também vem apresentando problemas recentes relacionados principalmente ao roubo armado contra navios, tendo inclusive, por meio do Despacho nº10/2011 da Polícia Federal, adotado procedimentos para possibilitar o trânsito de embarcações mercantes estrangeiras que possuam segurança privada com armamento embarcado. Esta presença de guardas armados em navios mercantes, com posicionamento favorável a tal prática pela *International Maritime Organization* (IMO), é uma realidade necessária para o trânsito destas embarcações em outras regiões mais atingidas pelos problemas com pirataria, e o Brasil deve adaptar-se para receber estas embarcações em seus portos.

O estudo de como a pirataria se apresentou ao longo da história possibilitou a compreensão de como o fenômeno na atualidade tem relações com o passado, mesmo com as grandes diferenças tecnológicas que a modernidade proporcionou. Além disso, a legislação internacional atual restringiu a repressão de tais atos, por países capazes de fazê-lo, ao espaço das águas internacionais, ou, como observado por João Melim, em regiões onde a incidência destes crimes atinge níveis elevados como ocorreu nas proximidades da costa da Somália.

A crescente opção dos piratas pelo sequestro de suas vítimas, também se relaciona com a pirataria como um fenômeno da modernidade no sentido de que, tais criminosos valem-se tanto do terreno dos países lindeiros quanto da incapacidade destes em reprimir e reduzir as bases dos piratas em terra. Muito deve ser trabalhado, em conjunto entre as nações, para capacitar estes Estados costeiros, onde os crimes se apresentam, na contenção dos ilícitos, além de equipá-los com ferramentas que facilitem estas ações.

O exame do Golfo da Guiné, voltado para os países que possuem litoral na região, permitiu levantar países na região com maior capacidade financeira que outros, como Nigéria e Angola, mas que ainda apresentam problemas internos, ligados à corrupção, que afetam diretamente a condução do combate à pirataria marítima e ao roubo armado contra navios. A presença de grandes reservas de petróleo e gás natural em alguns países da região justificam uma maior preocupação por parte de países mais desenvolvidos, principais consumidores destes recursos, em manter um ambiente seguro que favoreça a extração, por empresas multinacionais com origem na Europa e nos EUA, e o transporte para os portos nestas regiões citadas, dada a maior proximidade destes campos de extração se comparados aos localizados no Oriente Médio.

Este fato relaciona-se diretamente com a existência de grupos locais contrários a esta exploração, responsáveis por perpetrar atos violentos contra as empresas multinacionais e os navios responsáveis pela exportação. A corrupção dos governos locais também tem parte nas reivindicações desses grupos, sendo entendido que os recursos obtidos com esta atividade poderiam ser melhor empregados pelo Estado com o desenvolvimento de regiões menos abastadas. O principal foco destes grupos localiza-se no Delta do Rio Níger, território nigeriano, como os citados no segundo capítulo: *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND), *Egbesu Boys of Africa* (EBA) e *Niger Delta People's Volunteer Force* (NDPVF). É também neste país onde, segundo os relatórios do *Piracy Reporting Center* (PRC), localizam-se a maior quantidade de atos de pirataria marítima e roubo armado contra navios, reportados ao órgão, na região. A Nigéria também vem investindo em novas embarcações a serem utilizadas no patrulhamento de suas águas jurisdicionais, tendo adquirido recentemente duas de origem chinesa, sendo identificada numa classificação da *Global Firepower* como a 9ª nação do mundo no que se refere a navios de patrulha marítima.

Com a pesquisa dos dados emitidos nos relatórios do *Piracy Reporting Center* (PRC) na última década, verificou-se tanto o aumento da quantidade de ataques no Golfo da Guiné quanto da proporção entre os ataques que efetivaram-se e as tentativas, demonstrando uma maior capacidade dos criminosos em abordar os navios, seja pelo aprimoramento de suas técnicas, ou por uma maior acesso a recursos tecnológicos que facilitem seus crimes, como melhores motores de popas para suas embarcações ou dispositivos que permitam a coordenação com outras embarcações. A ausência de mortes dos vitimados, desde 2016, e a crescente opção pelo sequestro dos tripulantes evidenciam os intentos dos grupos de piratas que buscam

conseguir maiores recursos por meio do pagamento de volumosos resgates das empresas cujos navios trafegam na região.

Após o levantamento dessa base teórica e a melhor compreensão do problema na região, buscou-se entender como a pirataria e o roubo armado contra navios eram combatidos no Golfo da Guiné, tanto pelas autoridades locais, quanto internacionalmente.

Em se tratando de ações locais, percebeu-se o esforço da *Economic Community of West African States* (ECOWAS) e da *Economic Community of Central African States* (ECCAS) em direcionar as ações de seus países componentes para o alerta precoce dos atos criminosos e a repressão balizada por protocolos de ação. A criação da *Gulf of Guinea Comission* (GGC) em 2001, visava reunir numa mesma organização os Estados afligidos em busca de uma solução comum, sendo um importante ator internacional que, conjugado às comunidades supracitadas, possibilitou a estruturação do *Yaoundé Code of Conduct*, que tem sua eficácia dependente de uma implementação bem sucedida, esbarrando na própria capacidade e fundos necessários, como também na necessidade de evoluções nas leis desses países, proporcionando a correta punição aos piratas.

Outra necessidade percebida é o compartilhamento de informações que a arquitetura de Yaoundé demanda, esbarrando em tensões entre os Estados lindeiros ao Golfo da Guiné, que possuem ainda questões de formação territorial não solucionadas. Essas dificuldades restringem o compartilhamento de informações que, conjugados à baixa capacidade das Forças Navais locais, reflete-se como obstáculo ao combate a pirataria e roubo armado contra navios.

Estas dificuldades passam então a serem reduzidas com uma maior participação de países de fora da região nas ações de enfrentamento ao problema. Primeiramente, foi analisado os EUA, percebido na região com a presença do *United States Africa Command* (AFRICOM), desenvolvendo ações de treinamento conjunto com as marinhas regionais, demandando um alto investimento dos estadunidenses. Estes também são os condutores do *Obangame Express*, tendo por objetivo melhorar a cooperação regional quanto a segurança marítima no Golfo da Guiné. A presença francesa também é notória, com ligações que remontam o período da partilha e colonização dos territórios africanos, com o país mantendo forças militares na Costa do Marfim, Gabão e Senegal. A França também vem conduzindo anualmente o *Grand African NEMO*, no intuito de aprimorar a segurança marítima no Golfo da Guiné.

Outro agente internacional com presença na região é o G7, que teve a segurança marítima incluída em 2011 em sua agenda, durante a presidência francesa do grupo, culminando

na criação do *G7 and Friends of the Gulf of Guinea* (G7++FoGG), para coordenar os distintos esforços de desenvolvimento de capacidades marítimas no Golfo da Guiné. O grupo congrega tanto os países do G7, quanto os Estados locais e as organizações internacionais africanas ligadas ao tema (*Economic Community of West African States*, *Economic Community of Central African States*, *Gulf of Guinea Commission* e União Africana) e demais países interessados no tema, como é o caso do Brasil. Outra presença a ser considerada é a da União Europeia (UE) com o *Gulf of Guinea Inter-regional Network* (GoGIN), uma continuação do projeto designado *Critical Maritime Routes Gulf of Guinea* (CRIMGO), iniciado em 2013. Com a contribuição em tecnologia no desenvolvimento da plataforma YARIS, a União Europeia (UE) promove o maior compartilhamento de informações, importante esforço na direção da redução dos crimes de pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.

Ações diretas de combate, com o envio efetivo de forças militares, são pensadas para região. A exemplo da exitosa *Combined Task Force 151* (CTF 151), grande contribuinte na redução dos índices de crimes relacionados ao tema na costa oriental africana e no Oceano Índico, uma nova força-tarefa poderá ser pensada para o Golfo da Guiné, assim como, observado por Taylor Whitsell, há a possibilidade de expansão da já existente para atender a ambas regiões. Atualmente, o comando da *Combined Task Force 151* (CTF 151) cabe a um almirante brasileiro.

A exceção das ações ligadas a União Europeia (UE), foi possível observar, por meio da pesquisa, a presença do Brasil nas outras ações promovidas por entes internacionais na região. O país tem enviado navios para participar do *Obangame Express* e do *Grand African NEMO* nos anos recentes, além de conduzir a operação GUINEX-I no presente ano, com o envio da Fragata Independência. Ações justificadas quando se lê o conteúdo do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), designando a costa oeste africana e o Atlântico Sul como porção do entorno estratégico brasileiro. Ainda neste documento, é apresentada a necessidade do fortalecimento da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) a fim de promover a cooperação entre os seus Estados componentes, sendo todos os países africanos analisados pertencentes a tal fórum.

Em tratando-se de Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), através deste estudo, foi possível verificar o recente aumento das atividades relacionadas ao fórum, tendo o Brasil conduzido esforços paralelos às reuniões ministeriais formais a serem realizadas, para atingir seu intento previsto nos documentos de Defesa, de promoção da cooperação entre

os Estados componentes no grupo. A preocupação com a crescente pirataria na porção leste do Atlântico Sul foi incluída como preocupação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) em 2013 com a Declaração de Montevideo, e assim justifica uma maior ação do fórum para o seu combate. Porém, analisando-se a finalidade de criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), tendo como uma delas a redução da presença de países exteriores a região e a maior independência na condução do combate aos problemas comuns, pode-se observar uma grande distância da situação atual do fórum, devido à forte presença de atores internacionais, como os citados anteriormente, tanto auxiliando na resolução dos casos de pirataria e roubo armado contra navios, como também inserindo seus interesses na região analisada.

Dessa forma, o Brasil pode ser entendido como principal ator no âmbito da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), capacitado a coordenar esforços e direcionar os Estados limítrofes ao Golfo da Guiné para a diminuição do crescente número de casos de pirataria e roubo armado contra navios. Em contrapartida, é possível observar também que, pensando-se no curto prazo, a manutenção dos atuais esforços dos diversos atores internacionais presentes na região é de extrema importância, para que não haja interrupção do atual processo em condução. A inserção de tecnologia tanto para o monitoramento quanto para o combate em si (nos navios empregados para estas ações) também deverá ser o foco, como visto no projeto YARIS.

Por fim, cabe ressaltar que o foco deverá ser dado no desenvolvimento do processo de implementação da atual estrutura existente, possibilitando a criação de bases firmes de cooperação entre os Estados locais, tendo por objetivo o desenvolvimento da região, o que poderá ser uma grande contribuição na solução dos crimes de pirataria e roubo armado contra navios.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ACADEMIA. Denise Russell. 2021. Disponível em: <<https://uow.academia.edu/DeniseRussell>>. Acesso em: 09 out 2021.

AHMAD, Mazyar. Maritime piracy operations: Some legal issues. **Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping**, 4:3, 2020. p.62-69. Disponível em: <<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/25725084.2020.1788200>>. Acesso em: 23 jul 2021.

ALEXANDER, Yohan; RICHARDSON, Tyler B (ed.). **Terror on the high seas: from piracy to strategic challenge**. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2009.

ANP. **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2021**. Rio de Janeiro: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, 2021. Disponível em: <<https://www.gov.br/anp/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/anuario-estatistico/anuario-estatistico-2021>>. Acesso em: 15 julho 2021.

ANP. **Anuário Estatístico Brasileiro do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis 2020**. Rio de Janeiro: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis, 2020. Disponível em: <<http://www.anp.gov.br/arquivos/central-conteudos/anuario-estatistico/2020/anuario-2020.pdf>>. Acesso em: 15 julho 2021.

BALOGUN, Wasiu Abiodun. Crude oil theft, petro-piracy and illegal trade in fuel: na enterprise-value chain perspective of energy-maritime crime in the Gulf of Guinea. Dissertação como requisito parcial à obtenção do título de PhD. Lancaster: Department of Politics, Philosophy and Religion (PPR), **Lancaster University**, 2018. Disponível em: <[http://www.research.lancs.ac.uk/portal/en/publications/crude-oil-theft-petrolpiracy-and-illegal-trade-in-fuel\(33d32579-2bf4-4983-93e0-cf0c7fe73464\).html](http://www.research.lancs.ac.uk/portal/en/publications/crude-oil-theft-petrolpiracy-and-illegal-trade-in-fuel(33d32579-2bf4-4983-93e0-cf0c7fe73464).html)>. Acesso em: 17 jul 2021.

BARRETTO, Rafael Zelesco. O direito internacional e o mar. In: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de (Org.); MOREIRA, William de Sousa Moreira (Org.). **Estudos Marítimos: Visões e Abordagens**. São Paulo: Humanitas, 2019.

BARRIOS, Cristina. Fighting piracy in the Gulf of Guinea: Offshore and onshore. **European Union Institute for Security Studies**, maio2013. p.1-4. Disponível em: <<https://www.jstor.org/stable/pdf/resrep06835.pdf>>. Acesso em: 16 jul 2021.

BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. **Revista de Direito Internacional**, v.12, n.1, 2015. p.265-287. Disponível em: <<https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/rdi/article/view/3359/pdf>>. Acesso em: 06 set 2021.

BRADFORD, Alfred S. **Flying the black flag: a brief history of piracy**. Westport: Praeger Publishers, 2007.

BRASIL. Decreto nº 19.841, de 22 de outubro de 1945. Promulga a Carta das Nações Unidas, da qual faz parte integrante o anexo Estatuto da Corte Internacional de Justiça, assinada em São Francisco, a 26 de junho de 1945, por ocasião da Conferência de Organização Internacional das Nações Unidas. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF. Disponível em: <www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d19841.htm>. Acesso em: 19 maio 2021.

BRASIL. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2016a. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2018/decretolegislativo-179-14-dezembro-2018-787452-anexo-pl.pdf>>. Acesso em: 12 jul 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-135: Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais** (2ª rev.), 2017.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Simpósio ZOPACAS**. 27 out 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/simposiozopacas/pt-br>>. Gravação em vídeo disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=UDARoNte6fc>>. Acesso em: 12 jul 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores (MRE). **Declaração de Montevideu**. In: VII Encontro Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul – ZOPACAS, 16 jan 2013. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/vii-encontro-ministerial-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas-declaracao-de-montevideu>. Acesso em: 14 jul 2021.

BRASIL. **Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2016b. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2018/decretolegislativo-179-14-dezembro-2018-787452-anexo-pl.pdf>>. Acesso em: 12 jul 2021.

BROOCHM, Debi Ahoefa; WANG, Guohua; GAO, Juntao. Maritime security: a new strategy for merchant shipping to avoid piracy in the Gulf of Guinea. **Open Journal of Social Sciences**, v. 8, n. 5, p. 392-410, 2020. Disponível em: <<https://www.scirp.org/journal/paperinformation.aspx?paperid=100553>>. Acesso em: 16 jul 2021.

BP - British Petroleum. **Statistical Review of World Energy 2021**. Disponível em: <<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2021-full-report.pdf>>. Acesso em: 25 jul 2021.

BUNGA, Gerald A. The regulation of piracy and armed robbery at sea in international law. **Jurnal Hukum dan Peradilan**, v.9, n.3, 2020. p.425-448. Disponível em: <<https://www.jurnalhukumdanperadilan.org/index.php/jurnalhukumperadilan/article/view/452/253>>. Acesso em: 23 jul 2021.

CARVALHO, Josiane Rocha; NUNES, Raul Cavedon. A ZOPACAS no contexto da geopolítica do Atlântico Sul: história e desafios atuais. **Revista Perspectiva**, v.7, n.13, 2014. Disponível em: <<https://www.seer.ufrgs.br/RevistaPerspectiva/article/view/64965>>. Acesso em: 13 jul 2021.

CHINA-BUILT Nigerian Navy ship NNS Unity arrives to Lagos. **Naval Today**, 7 nov 2016. Disponível em: <<https://www.navaltoday.com/2016/11/07/china-built-nigerian-navy-ship-nns-unity-arrives-to-lagos/>>. Acesso em: 27 jul 2021.

CMR – Critical Maritime Routes. **Rede Inter-regional do Golfo da Guiné 2016/2021**, 2021a. Disponível em: <<https://criticalmaritimeroutes.eu/pt-pt/projects/gogin/>>. Acesso em: 30 jul 2021.

CMR – Critical Maritime Routes. **RMC Golfo da Guiné 2013/2016**, 2021b. Disponível em: <<https://criticalmaritimeroutes.eu/pt-pt/projects/crimgo/>>. Acesso em: 30 jul 2021.

CRUZMERINO, Martine Colette Mvengou. Brasil em los mecanismos interregionales afro-suramericanos. **Cuadernos de Política Exterior Argentina**, 126, jul-dez 2017. p.21-30. Disponível em: <https://doaj.org/article/4867a7dc37e54062aea566904bc8f3cc>. Acesso em: 17 julho 2021. Disponível em: <<https://doaj.org/article/4867a7dc37e54062aea566904bc8f3cc>>. Acesso em: 17 jul 2021.

CTF 151: Counter-piracy. **Combined Maritime Forces (CMF)**, 2021. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/#top>>. Acesso em: 30 jul 2021.

DECLARATION of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain. Yaoundé, 25 jun 2013. Disponível em: <<https://cggrps.com/wp-content/uploads/DECLARACAO-DE-YAOUNDE-EN.pdf>>. Acesso em: 05 ago 2021.

ECCAS, Economic Community of Central African States. **Presentation**, 2021. Disponível em: <<https://ceeac-eccas.org/en/#presentation>>. Acesso em: 29 ago 2021.

ECOWAS, Economic Community of West African States. **About ECOWAS**, Basic information, 2021. Disponível em: <<https://www.ecowas.int/about-ecowas/basic-information/>>. Acesso em: 29 ago 2021.

EU MARITIME Security Factsheet: The Gulf of Guinea. **European External Action Service (EEAS)**, 25 jan 2021. Disponível em: <https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en>. Acesso em: 30 jul 2021.

FERREIRA, Pedro Joaquim Mendonça. Compreendendo a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS): uma análise histórico-documental e a relevância da organização no contexto brasileiro. Monografia de Bacharelado em Relações Internacionais. Niterói: **Universidade Federal Fluminense**, 2018.

FFP – The Fund for Peace. **Fragile States Index 2021**. Disponível em: <<https://fragilestatesindex.org/methodology/>>. Acesso em: 25 jul 2021.

FRAGATA “Independência” realiza Operação “Guinex-I”. **Marinha do Brasil**, 23 ago 2021. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/fragata-independencia-realiza-operacao-guinex-i>>. Acesso em: 30 ago 2021.

GACHIE, Isabelle. Friends of the Gulf of Guinea examine how to improve maritime security. **Gulf of Guinea Inter-regional Network (GoGIN)**, 11 jan 2021. Disponível em: <<https://www.gogin.eu/en/2021/01/11/friends-of-gulf-of-guinea-discuss-how-to-enhance-maritime-security/>>. Acesso em: 30 jul 2021.

GASPAR, Rita Suriana Amaro. Importância Geopolítica da Região do Golfo da Guiné no Quadro da Defesa e da Segurança para uma Estratégia Marítima Integrada. Dissertação de Mestrado em Relações Internacionais e Estudos Europeus. Évora: **Universidade de Évora**, 2013.

GFP, Global Firepower. **2021 Military Strength Ranking**, GFP Annual Ranking, 2021a. Disponível em: <<https://www.globalfirepower.com/countries-listing.php>>. Acesso em: 27 jul 2021.

GFP, Global Firepower. **African Military Strength (2021)**, GFP Regions Annual Ranking, 2021b. Disponível em: <<https://www.globalfirepower.com/countries-listing-africa.php>>. Acesso em: 27 jul 2021.

GFP, Global Firepower. **Offshore Patrol Vessel Fleet Strength by Country (2021)**, Naval Power Fleet Strength, 2021c. Disponível em: <<https://www.globalfirepower.com/navy-patrol-coastal-craft.php>>. Acesso em: 27 jul 2021.

GGC, Gulf of Guinea Commission. **The Gulf of Guinea Commission**, 2021. Disponível em: <<https://cggrps.com/en/the-gulf-of-guinea-commission/>>. Acesso em: 29 ago 2021.

GOLFO da Guiné. **Boletim Geocorrente**: Edição Especial. Escola de Guerra Naval: jun2021.

GUASTINI, Ricardo Lhamas. A oceanopolítica como instrumento da diplomacia de defesa no entorno estratégico brasileiro: um estudo de caso sobre a atuação da Marinha do Brasil (MB) no Golfo da Guiné (2012-2020). Trabalho de Conclusão de Curso como exigência parcial para a obtenção do título de Especialista em Altos Estudos em Defesa. Brasília: **Escola Superior de Guerra - Campus Brasília**, 2020. Disponível em: <<https://repositorio.esg.br/handle/123456789/1060>>. Acesso em: 16 jul 2021.

HASSAN, Daud; HASAN, Sayed. Effectiveness of the Current Regimes to Combat Piracy in the Gulf of Guinea: An Evaluation. **African Journal of Legal Studies**, 10, 2017. p.35-65. Disponível em: <https://brill.com/view/journals/ajls/10/1/article-p35_2.xml>. Acesso em: 16 jul 2021.

ICC, Interregional Coordination Centre. **Arquitetura de Yaounde**, 2021. Disponível em: <https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt>. Acesso em: 29 ago 2021.

ICC-CCS, International Chamber of Commerce – Commercial Crime Services. **About Us**, Commercial Crime Services. 2021a. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/about-us>>. Acesso em: 23 jul 2021.

ICC-CCS, International Chamber of Commerce – Commercial Crime Services. **About Us**, IMB Piracy Report Centre. 2021b. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre>> . Acesso em: 23 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 31 December 2014. jan 2015. Disponível em: <<https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>>. Acesso em: 28 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 31 December 2015. jan 2016. Disponível em: <<https://www.maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-annual-imb-piracy-report-1.pdf>>. Acesso em: 28 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 31 December 2016. jan 2017. Disponível em: <<http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/files/2016-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>>. Acesso em: 28 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 31 December 2017. jan 2018. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>>. Acesso em: 28 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 31 December 2018. jan 2019. Disponível em: <https://www.ukpandi.com/-/media/files/imports/13108/articles/35319---2018_annual_imb_piracy_report_abridged.pdf>. Acesso em: 24 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 31 December 2019. Londres, jan 2020. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2019_Annual_Piracy_Report.pdf>. Acesso em: 24 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 31 December 2020. Londres, jan 2021a. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php?option=com_fabrik&view=plugin&g=form&plugin=redirect&method=displayThanks&task=pluginAjax>. Acesso em: 24 jul 2021.

ICC-IMB, ICC International Maritime Bureau. **Piracy and Armed Robbery Against Ships**, Report for the period 1 January – 30 June 2021. Londres, jul 2021b. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Q1_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em: 24 jul 2021.

IHO - International Hydrographic Organization. **Limits of oceans and seas**. Special Publication n. 23, 3rd ed. Monte-Carlo: IMP, Monegasque, 1953. Disponível em: <<https://epic.awi.de/id/eprint/29772/1/IHO1953a.pdf>>. Acesso em: 25 jul 2021.

IMO calls for further action to address Gulf of Guinea piracy. **International Maritime Organization**. 19 maio 2021a. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/GulfOfGuineaMay2021.aspx>>. Acesso em: 12 jul 2021.

IMO, International Maritime Organization. **Resolution A.1025(26)**, Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships. 2 dez 2009. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/code-practice-investigation-crimes-piracy-and-armed-robbery-against-ships>>. Acesso em: 22 jul 2021.

IMO, International Maritime Organization. **History of IMO**. 2021b. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 22 jul 2021.

IMO, International Maritime Organization. **Member States**. 2021c. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/OurWork/ERO/Pages/MemberStates.aspx>>. Acesso em: 23 jul 2021.

KAMAL-DEEN, Ali. The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. **Naval War College Review**, Winter 2015, Vol. 68, nº 1, 2014. p.93-118. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/26397818?seq=1#metadata_info_tab_contents>. Acesso em: 16 jul 2021.

LEHR, Peter (ed.). **Violence at sea: piracy in the age of global terrorism**. Nova York: Routledge, 2007.

LESSA, Luana Alves. A pirataria marítima no Chifre da África e no Golfo da Guiné: situação geográfica e escalas de ação. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: **Universidade Federal do Rio de Janeiro**, Instituto de Geociências, 2019. Disponível em: <<http://objdig.ufrrj.br/16/teses/893658.pdf>>. Acesso em: 16 jul 2021.

MARINHA DO BRASIL, Diretoria de Hidrografia e Navegação. **International Maritime Organization (IMO)**. 2021. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=en/node/228>>. Acesso em: 23 jul 2021.

MARQUES, Joaquim Ferreira. Desafios de Segurança no Golfo da Guiné. **Relações Internacionais**, mar2018, v.57. P.91-100. Disponível em: <http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art06_JFM.pdf>. Acesso em: 13 jul 2021.

MATEMILOLA, Saheed et al. Mainstreaming Climate Change into the EIA Process in Nigeria: Perspectives from Projects in the Niger Delta Region. **Climate**, 7, 29, 2019. Disponível em: <<https://www.mdpi.com/2225-1154/7/2/29>>. Acesso em: 03 out 2021.

MELIM, João Matias Gomes. Pirataria Marítima Contemporânea: Tendências e Fatores Explicativos. Dissertação de Mestrado em Criminologia. Porto: **Universidade do Porto**, Faculdade de Direito, 2020. Disponível em: <<https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/131401/2/435319.pdf>>. Acesso em: 23 jul 2021.

MONNET, Bertrand. Piracy in Nigeria, People & Power. **Al Jazeera English**, 17 nov 2016. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=866fXIAZsDk>>. Acesso em: 3 jul 2021.

MORCOS, Pierre. A Transatlantic Approach to Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea. **Center for Strategic and International Studies**, 01 fev 2021. Disponível em: <<https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>>. Acesso em: 30 jul 2021.

MUHAMMADU Buhari é reeleito presidente da Nigéria. **G1**, 26 fev 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/mundo/noticia/2019/02/26/muhammadu-buhari-e-reeleito-presidente-da-nigeria.ghtml>>. Acesso em: 06 set 2021.

NASCIMENTO JUNIOR, Salvan Correia do. A diplomacia naval brasileira no Golfo da Guiné: o hiato entre a estratégia idealizada e os resultados alcançados. Dissertação do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores. Rio de Janeiro: **Escola de Guerra Naval**, 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/biblio-mono-cemos-20>>. Acesso em: 12 jul 2021.

NIGERIAN NAVY. **Nigerian Navy Ships**, 2021. Disponível em: <<https://www.navy.mil.ng/ships/>>. Acesso em: 28 jul 2021.

NWALOZIE, Chijioke J. Exploring Contemporary Sea Piracy in Nigeria, the Niger Delta and the Gulf of Guinea. **Journal of Transportation Security**, n.13, 2020. p.159-178. Disponível em: <<https://link.springer.com/article/10.1007/s12198-020-00218-y>>. Acesso em: 16 jul 2021.

OBANGAME Express: Exercise Obangame Express 2021 took place March 14-27 in the Gulf of Guinea and Atlantic Ocean. **United States Africa Command**, 2021. Disponível em: <<https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>>. Acesso em: 30 jul 2021.

OLIVEIRA, Guilherme Ziebell de; CARDOSO, Nilton Cesar Fernandes. Securitisation in Africa in the 21st century: Analysis of the situations in the Gulf of Guinea and the Horn of Africa. **South African Journal of International Affairs**, 27:4, 2020. p.533-560. Disponível em: <<https://www-tandfonline.ez24.periodicos.capes.gov.br/doi/full/10.1080/10220461.2020.1866655>>. Acesso em: 17 jul 2021.

ONUOHA, Freedom C. Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm. **Al Jazeera Center for Studies**, 2012. Disponível em: <https://www.academia.edu/834084/Piracy_and_Maritime_Security_in_the_Gulf_of_Guinea_Nigeria_as_a_Microcosm?bulkDownload=thisPaper-topRelated-sameAuthor-citingThis-citedByThis-secondOrderCitations&from=cover_page>. Acesso em: 16 jul 2021.

OPEC, Organization of the Petroleum Exporting Countries. **Member Countries**. 2021. Disponível em: <https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/25.htm>. Acesso em: 09 out 2021.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. O Combate à Pirataria no Golfo da Guiné. **Resumo de Segurança em África**, uma publicação do Centro de Estudos Estratégicos de África, nº 30, fev2015. Disponível em: <<https://apps.dtic.mil/sti/citations/ADA618297>>. Acesso em: 16 jul 2021.

OUÉDRAOGO, Emile. Promoção do Profissionalismo Militar em África. **Centro de Estudos Estratégicos de África**, Trabalho de Pesquisa n.6, Washington D.C., jul 2014. Disponível em: <<https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ARP06PT-Promo%C3%A7%C3%A3o-do-Profissionalismo-Militar-em-%C3%81frica.pdf>>. Acesso em: 19 jul 2021.

PADILHA, Luiz. NSS ‘Centenary’ (F91) – Primeiro Ocean Patrol Vessel “Made in China” chega à Nigéria. **Defesa Aérea & Naval**, 10 fev 2015. Disponível em: <<https://www.defesaaereanaval.com.br/geopolitica/nss-centenary-f91-primeiro-ocean-patrol-vessel-made-in-china-chega-a-nigeria>>. Acesso em: 27 jul 2021.

RODRIGUES, Alexandre Reis. A segurança no Golfo da Guiné. **Jornal de Defesa e Relações Internacionais**, 11jul2014. Disponível em: <https://idi.mne.gov.pt/images/docs/conferencias/guine/011_01.pdf>. Acesso em: 13 jul 2021.

RUSSELL, Denise. **Who Rules the Waves?** Piracy, Overfishing and Mining the Oceans. Nova York: PlutoPress, 2010.

SEABRA, Pedro. Desafios e oportunidades do multilateralismo no Atlântico Sul. **Nação e Defesa**, n. 154, p. 37-53, 2019. Disponível em: <<https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/20447>>. Acesso em: 17 jul 2021.

SEINER, Marcio. O Golfo da Guiné: proposições para o combate à pirataria, considerando as práticas adotadas na costa da Somália. Tese como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas. Rio de Janeiro: **Escola de Guerra Naval**, 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/biblio-mono-cpem-20>>. Acesso em: 19 jul 2021.

SIMPÓSIO Marítimo da ZOPACAS. **Informações 2021**, 2021. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/simposiozopacas/informacoes-pt-br>>. Acesso em: 05 set 2021.

SIPRI – Stockholm International Peace Research Institute. Military expenditure by country as percentage of gross domestic product, 1988-2020. **SIPRI Military Expenditure Database**, 2021a. Disponível em: <<https://www.sipri.org/databases/milex>>. Acesso em: 19 jul 2021.

SIPRI – Stockholm International Peace Research Institute. Military expenditure by country, in constant (2019) US\$ m., 1988-2020. **SIPRI Military Expenditure Database**, 2021b. Disponível em: <<https://www.sipri.org/databases/milex>>. Acesso em: 19 jul 2021.

TAULOIS, Pedro Luiz Gueiros. Operação de manutenção da paz de caráter naval: um instrumento integrador da segurança marítima no Golfo da Guiné. Trabalho de Conclusão de Curso como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégica. Rio de Janeiro: **Escola Superior de Guerra**, 2020. Disponível em: <<https://repositorio.esg.br/handle/123456789/1191>>. Acesso em: 16 jul 2021.

UNCLOS. **United Nations Convention on the Law of the Sea**. 1982. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>>. Acesso em: 12 jul 2021.

USS HERSHEL “Woody” Williams Joins Allies, Partners for Exercise Grand African NEMO. **U.S. Naval Forces Europe-Africa/U.S. 6th Fleet**, 10 out 2020. Disponível em: <<https://www.c6f.navy.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=22&ModuleId=7013&Article=2378913>>. Acesso em: 30 jul 2021.

VEGO, Milan. **Maritime Strategy and Sea Denail: Theory and Prattice**. Nova York: Routledge, 2019.

VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v.18, n.2, jul-dez 2012. p.135-157. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/download/233/195>>. Acesso em: 23 jul 2021.

VIEIRA, Maurício. A ZOPACAS e a Segurança do Atlântico Sul: o Caso da Serra Leoa. **IDN Cadernos**, n. 25, p. 313-332, 2017. Disponível em: <<https://estudogeral.uc.pt/handle/10316/81195>>. Acesso em: 16 jul 2021.

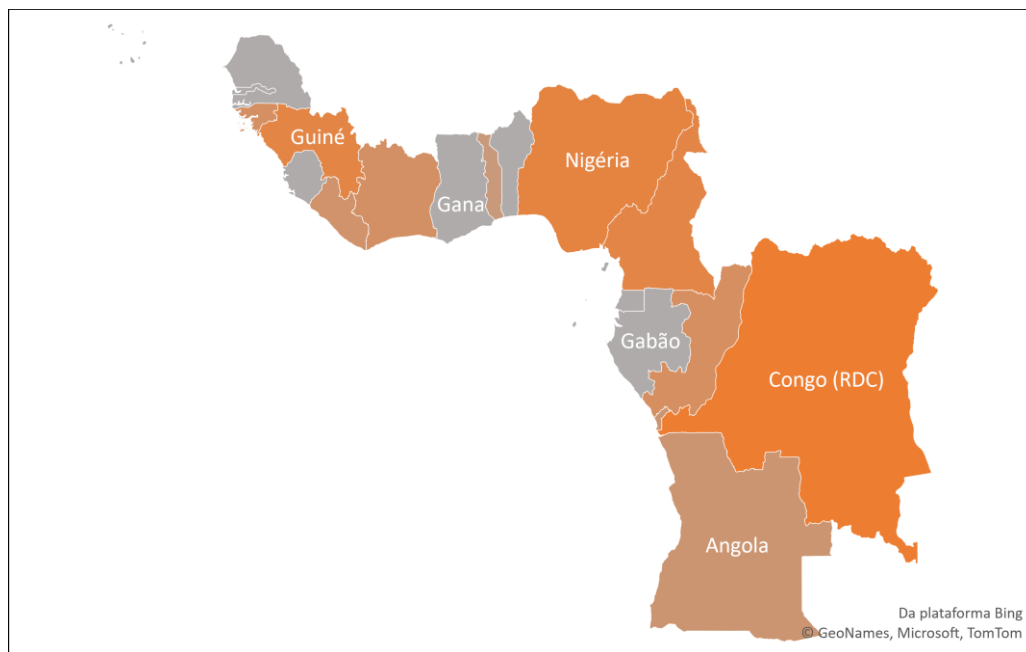
WHITSELL, Taylor. Piracy in the Gulf of Guinea. **Harvard Model Congress**, Boston: 2021. Disponível em: <https://static1.squarespace.com/static/5cb7e5637d0c9145fa68863e/t/5f711cdb35ffa16c0e8b34ba/1601248477825/House_FA_2.pdf>. Acesso em: 16 jul 2021.

YARIS – Yaoundé Architecture Regional Information System. **Gulf of Guinea Inter-regional Network (GoGIN)**, mar 2021. Disponível em: <<https://www.gogin.eu/wp-content/uploads/2021/04/210428-YARIS-fiche-version-finale-PORT.pdf>>. Acesso em: 13 jul 2021.

ZUCATTO, Giovana Esther; BAPTISTA, Michele. Pirataria no Golfo da Guiné. **UFRGSMUN e UFRGS Model United Nations**, v.2, 2014. p.531-565. Disponível em: <<https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf>>. Acesso em: 13 jul 2021.

ANEXO A – INFORMAÇÕES GRÁFICAS SOBRE A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

Gráfico 2.1 – Países, na cor laranja, do Golfo da Guiné entre as 50 primeiras colocações do *Fragile States Index* 2021



Fonte: FFP, 2021.

Tabela 2.1 – Média dos gastos em defesa, em valores absoluto, entre 2010 e 2020 (SIPRI)

País	Ano											Média
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Angola	3.344,0	3.131,0	3.286,0	4.488,0	4.790,0	2.825,0	2.257,0	1.952,0	1.610,0	1.471,0	1.301,0	2.768,6
Nigéria	2.226,0	2.478,0	2.183,0	2.099,0	1.908,0	1.861,0	1.798,0	1.719,0	2.028,0	1.860,0	2.403,0	2.051,2
Costa do Marfim	366,0	306,0	373,0	371,0	448,0	579,0	610,0	499,0	570,0	536,0	589,0	477,0
Camarões	355,0	323,0	346,0	364,0	366,0	375,0	409,0	422,0	418,0	422,0	376,0	379,6
Rep Dem Congo	250,0	286,0	363,0	406,0	367,0	525,0	449,0	355,0	305,0	353,0	364,0	365,7
Congo	230,0	-	-	345,0	658,0	-	528,0	385,0	283,0	300,0	286,0	274,1
Senegal	181,0	196,0	179,0	206,0	212,0	226,0	320,0	313,0	372,0	357,0	378,0	267,3
Gabão	279,0	259,0	286,0	279,0	197,0	193,0	226,0	288,0	254,0	267,0	259,0	253,4
Gana	89,5	166,0	266,0	196,0	262,0	209,0	158,0	181,0	205,0	233,0	237,0	200,2
Guiné	-	-	236,0	243,0	225,0	249,2	202,0	212,0	211,0	198,0	201,0	179,7
Togo	54,4	52,0	58,5	64,0	73,3	72,0	83,5	90,0	99,7	170,6	112,6	84,6
Guiné Equatorial	-	-	-	-	149,0	144,4	144,8	139,2	143,1	160,7	-	80,1
Benin	-	-	68,8	72,9	79,3	92,6	81,9	115,8	84,8	68,1	68,8	66,6
Serra Leoa	23,7	24,7	27,0	27,2	41,8	35,3	43,3	39,4	27,3	25,6	20,2	30,5
Libéria	26,3	38,6	41,0	37,2	33,2	31,0	27,4	20,1	20,5	19,2	15,1	28,1
Guiné-Bissau	16,3	15,1	22,4	19,0	19,1	17,9	16,3	19,2	19,1	22,6	22,4	19,0
Cabo Verde	7,7	8,3	8,8	8,4	8,6	9,2	10,6	9,6	10,3	9,7	11,0	9,3
Gâmbia	-	-	11,3	11,1	17,2	15,6	-	-	11,8	14,5	14,3	8,7

Fonte: SIPRI, 2021b.

Tabela 2.2 – Média dos gastos em defesa, em relação ao PIB, entre 2010 e 2020 (SIPRI)

País	Ano											Média
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Angola	4,2%	3,3%	3,2%	4,5%	4,7%	3,1%	2,7%	2,5%	1,9%	1,6%	1,6%	3,0%
Congo	1,8%	-	-	2,6%	5,0%	-	6,4%	4,2%	2,5%	2,7%	3,4%	2,6%
Togo	1,7%	1,5%	1,6%	1,7%	1,8%	1,7%	1,8%	1,9%	2,0%	3,1%	2,0%	1,9%
Guiné-Bissau	2,0%	1,6%	2,5%	2,1%	2,0%	1,6%	1,3%	1,4%	1,4%	1,7%	1,7%	1,8%
Guiné	-	-	2,3%	2,3%	2,2%	2,5%	1,9%	1,8%	1,6%	1,4%	1,5%	1,6%
Gabão	1,9%	1,5%	1,6%	1,6%	1,1%	1,2%	1,4%	1,8%	1,5%	1,6%	1,8%	1,5%
Costa do Marfim	1,6%	1,4%	1,5%	1,4%	1,5%	1,7%	1,7%	1,3%	1,4%	1,2%	1,3%	1,5%
Senegal	1,2%	1,3%	1,1%	1,2%	1,2%	1,2%	1,6%	1,5%	1,7%	1,5%	1,6%	1,4%
Camarões	1,4%	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	1,1%	1,2%	1,2%	1,1%	1,1%	1,0%	1,2%
Libéria	0,8%	1,1%	1,2%	1,1%	1,0%	1,1%	1,1%	0,9%	1,2%	1,4%	1,3%	1,1%
Rep Dem Congo	0,9%	0,9%	1,1%	1,1%	1,0%	1,3%	1,1%	0,8%	0,6%	0,7%	0,7%	0,9%
Serra Leoa	1,0%	0,9%	0,8%	0,6%	1,0%	0,9%	1,1%	1,1%	0,8%	0,7%	0,6%	0,9%
Guiné Equatorial	-	-	-	-	0,8%	1,0%	1,1%	1,1%	1,1%	1,3%	-	0,6%
Benin	-	-	0,7%	0,7%	0,7%	0,8%	0,7%	0,9%	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%
Gâmbia	-	-	0,8%	0,8%	1,2%	1,0%	-	-	0,7%	0,8%	0,8%	0,6%
Cabo Verde	0,5%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%	0,6%	0,5%
Gana	0,4%	0,6%	0,8%	0,5%	0,7%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%
Nigéria	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%	0,4%	0,4%	0,4%	0,4%	0,5%	0,5%	0,6%	0,5%

Fonte: SIPRI, 2021a.

Tabela 2.3 – Comparações de gastos e classificação (SIPRI/GFP)

País	Média de gastos (2010-2020) conforme dados do SIPRI disponíveis		Classificação de acordo com o GFP	
	Em relação ao PIB	Em valores absolutos (em milhões de US\$)	África	Global
Egito	1,6%	4215,1	1º	13º
Argélia	5,4%	9141,2	2º	27º
África do Sul	1,1%	3579,3	3º	32º
Rep. Tcheca	1,1%	2363,2	N/A	34º
Nigéria*	0,5%	2051,2	4º	35º
Marrocos	3,4%	3631,3	5º	53º
Azerbaijão	4,3%	1906,2	N/A	63º
Angola*	3,0%	2768,6	6º	65º
Etiópia	0,8%	493,9	N/A	66º
Bulgária	1,6%	912,5	N/A	67º
Rep. Dem. Congo*	0,9%	379,6	11º	81º
Gana*	0,5%	200,2	17º	96º
Camarões*	1,2%	379,6	21º	108º
Costa do Marfim*	1,5%	477,0	24º	115º
Congo*	2,6%	274,1	26º	124º
Gabão*	1,5%	253,4	32º	132º
Serra Leoa*	0,9%	30,5	34º	136º
Togo*	1,9%	84,6	N/C	N/C
Guiné-Bissau*	1,8%	19,0	N/C	N/C
Guiné*	1,6%	179,7	N/C	N/C
Senegal*	1,4%	267,3	N/C	N/C
Libéria*	1,1%	28,1	N/C	N/C
Guiné Equatorial*	0,6%	80,1	N/C	N/C
Benin*	0,6%	66,6	N/C	N/C
Gâmbia*	0,6%	8,7	N/C	N/C
Cabo Verde*	0,5%	9,3	N/C	N/C

* países do Golfo da Guiné

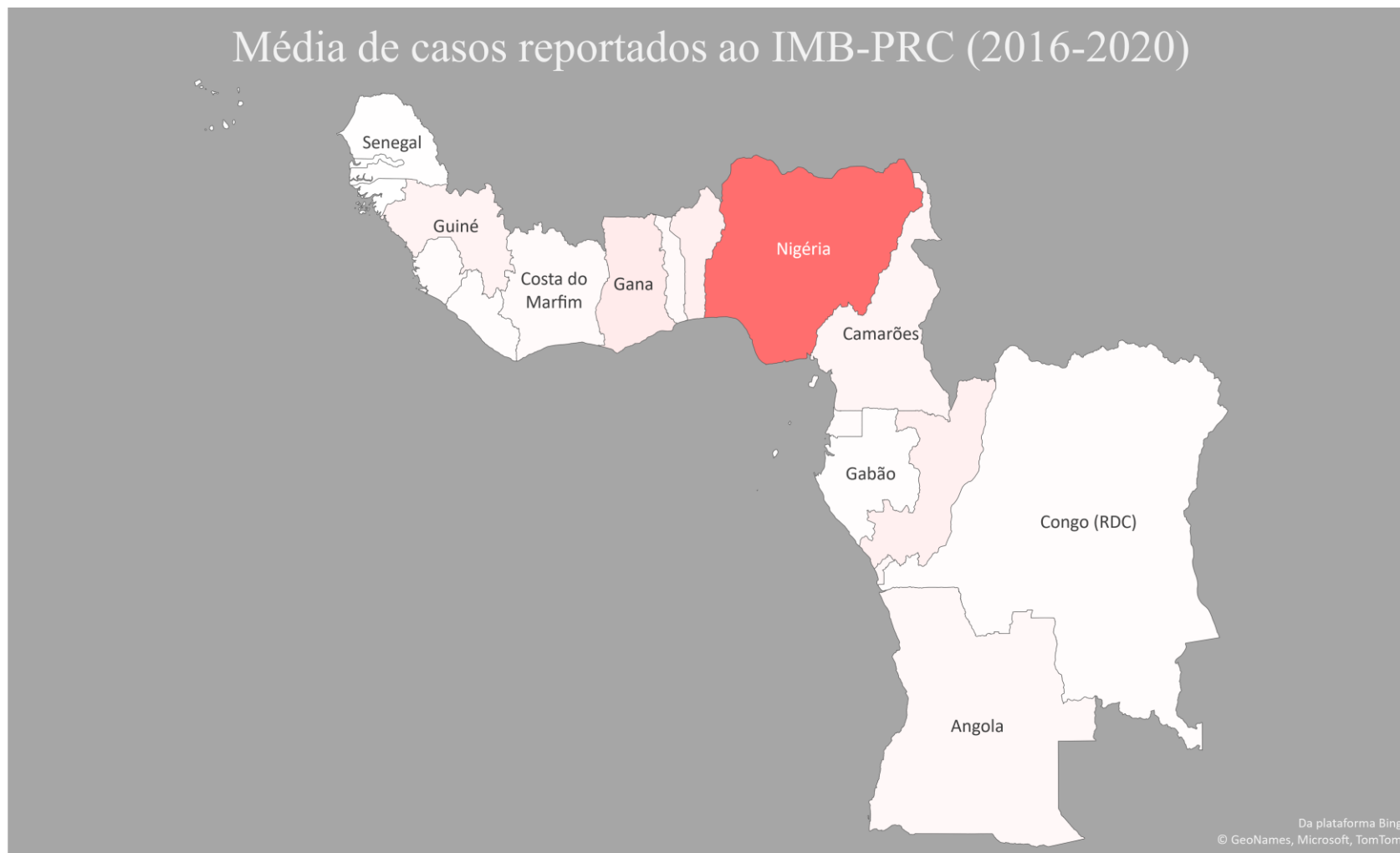
Fonte: GFP, 2021a; GFP, 2021b; SIPRI, 2021a; SIPRI, 2021b.

Tabela 2.4 – Casos reportados ao IMB-PRC, entre 2010 e 2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)

Países	Ano												Média anual (2010-2015)	Média anual (2016-2020)
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020			
Angola	0	1	0	0	1	0	2	1	0	0	6	1,0	0,3	1,8
Benin	0	20	2	0	0	0	1	0	5	3	11	3,8	3,7	4,0
Cabo Verde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Camarões	5	0	1	0	1	1	0	0	7	6	0	1,9	1,3	2,6
Costa do Marfim	4	1	5	4	3	1	1	1	1	1	3	2,3	3,0	1,4
Gabão	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	2	0,5	0,5	0,6
Gâmbia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gana	0	2	2	1	4	2	3	1	10	3	9	3,4	1,8	5,2
Guiné	6	5	3	1	0	3	3	2	3	2	5	3,0	3,0	3,0
Guiné Equatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0,5	0,0	1,0
Guiné-Bissau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Libéria	1	0	0	0	1	2	0	0	0	2	2	0,7	0,7	0,8
Nigéria	19	10	27	31	18	14	36	33	48	35	35	27,8	19,8	37,4
Rep. Dem. Congo	3	4	2	0	1	3	2	0	1	1	0	1,5	2,2	0,8
Congo	1	3	4	3	7	5	6	1	6	3	3	3,8	3,8	3,8
São Tomé e Príncipe	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2	0,5	0,2	0,8
Senegal	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,1	0,0	0,2
Serra Leoa	0	1	1	2	1	0	0	4	0	1	0	0,9	0,8	1,0
Togo	0	6	15	7	2	0	1	0	1	3	3	3,5	5,0	1,6
Total de ataques	39	53	62	51	41	31	55	45	82	64	84	55,2	46,2	66,0

Fonte: ICC-IMB, 2015; ICC-IMB, 2020; ICC-IMB, 2021a.

Gráfico 2.2 – Média de casos reportados ao IMB-PRC, entre 2016-2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)



Fonte: Adaptado de dados do ICC-IMB, 2021a.

Tabela 2.5 – Casos reportados ao IMB-PRC, entre 2010 e o 1º semestre de 2021, em todo o mundo (IMB-PRC)

Países	Ano												Média anual (2010-2020)	Média anual (2010-2015)	Média anual (2016-2020)
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (1ºSem)			
Angola	0	1	0	0	1	0	2	1	0	0	6	3	1,0	0,3	1,8
Benin	0	20	2	0	0	0	1	0	5	3	11	2	3,8	3,7	4,0
Cabo Verde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Camarões	5	0	1	0	1	1	0	0	7	6	0	1	1,9	1,3	2,6
Congo	1	3	4	3	7	5	6	1	6	3	3	1	3,8	3,8	3,8
Costa do Marfim	4	1	5	4	3	1	1	1	1	1	3	0	2,3	3,0	1,4
Gabão	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	2	2	0,5	0,5	0,6
Gâmbia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Gana	0	2	2	1	4	2	3	1	10	3	9	3	3,4	1,8	5,2
Guiné	6	5	3	1	0	3	3	2	3	2	5	0	3,0	3,0	3,0
Guiné Equatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0,5	0,0	1,0
Guiné-Bissau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0
Libéria	1	0	0	0	1	2	0	0	0	2	2	0	0,7	0,7	0,8
Nigéria	19	10	27	31	18	14	36	33	48	35	35	4	27,8	19,8	37,4
Rep. Dem. do Congo	3	4	2	0	1	3	2	0	1	1	0	1	1,5	2,2	0,8
São Tomé e Príncipe	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	2	5	0,5	0,2	0,8
Senegal	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0,1	0,0	0,2
Serra Leoa	0	1	1	2	1	0	0	4	0	1	0	0	0,9	0,8	1,0
Togo	0	6	15	7	2	0	1	0	1	3	3		3,5	5,0	1,6
Total de ataques Golfo da Guiné	39	53	62	51	41	31	55	45	82	64	84	22	55,2	46,2	66,0
Percentual	8,76%	12,07%	20,88%	19,32%	16,73%	12,60%	28,80%	25,00%	40,80%	39,51%	43,08%	32,35%			

Países	Ano												Média anual (2010-2020)	Média anual (2010-2015)	Média anual (2016-2020)
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (1ºSem)			
Indonésia	40	46	81	106	100	108	49	43	36	25	26	5	60,0	80,2	35,8
Estreito de Malaca	2	1	2	1	1	5	0	0	0	0	0	0	1,1	2,0	0,0
Malásia	18	16	12	9	24	13	7	7	11	11	4	1	12,0	15,3	8,0
Myanmar	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,2	0,0
Filipinas	5	5	3	3	6	11	10	22	10	5	8	5	8,0	5,5	11,0
Estreito de Singapura	3	11	6	9	8	9	2	4	3	12	23	16	8,2	7,7	8,8
Tailândia	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0,5	0,8	0,2
Total de ataques na região SE da Ásia	70	80	104	128	141	147	68	76	60	53	62	27	89,9	111,7	63,8
Percentual	15,73%	18,22%	35,02%	48,48%	57,55%	59,76%	35,60%	42,22%	29,85%	32,72%	31,79%	39,71%			
Golfo do Áden	53	37	13	6	4	0	1	3	1	0	0	1	10,7	18,8	1,0
Mar Vermelho	25	39	13	2	4	0	0	1	0	0	0	0	7,6	13,8	0,2
Somália	139	160	49	7	3	0	1	5	2	0	0	0	33,3	59,7	1,6
Mar Árábico	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,2	0,3	0,0
Omã (atribuídos à piratas somalis)	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,1	0,2	0,0
Total de ataques atribuídos à piratas somalis)	219	237	75	15	11	0	2	9	3	0	0	1	51,9	92,8	2,8
Percentual	49,21%	53,99%	25,25%	5,68%	4,49%	0,00%	1,05%	5,00%	1,49%	0,00%	0,00%	1,47%			
China	1	2	1	0	0	4	7	2	3	3	0	0	2,1	1,3	3,0
Mar do Sul da China	31	13	2	4	1	0	0	0	0	0	0	0	4,6	8,5	0,0
Vietnã	12	8	4	9	7	27	9	2	4	2	4	1	8,0	11,2	4,2
Total de ataques no Extremo Oriente	44	23	7	13	8	31	16	4	7	5	4	1	14,7	21,0	7,2
Percentual	9,89%	5,24%	2,36%	4,92%	3,27%	12,60%	8,38%	2,22%	3,48%	3,09%	2,05%	1,47%			

Países	Ano												Média anual (2010-2020)	Média anual (2010-2015)	Média anual (2016-2020)
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (1ºSem)			
Bangladesh	23	10	11	12	21	11	3	11	12	0	4	0	10,7	14,7	6,0
Índia	5	6	8	14	13	13	14	4	6	4	6	0	8,5	9,8	6,8
Total de ataques Sub-continente indiano	28	16	19	26	34	24	17	15	18	4	10	0	19,2	24,5	12,8
Percentual	6,29%	3,64%	6,40%	9,85%	13,88%	9,76%	8,90%	8,33%	8,96%	2,47%	5,13%	0,00%			
Resto do mundo	45	30	30	31	10	13	33	31	31	36	35	17			
Percentual	10,11%	6,83%	10,10%	11,74%	4,08%	5,28%	17,28%	17,22%	15,42%	22,22%	17,95%	25,00%			
Total de casos no ano	445	439	297	264	245	246	191	180	201	162	195	68			

Fonte: ICC-IMB, 2015; ICC-IMB, 2020; ICC-IMB, 2021a; ICC-IMB, 2021b.

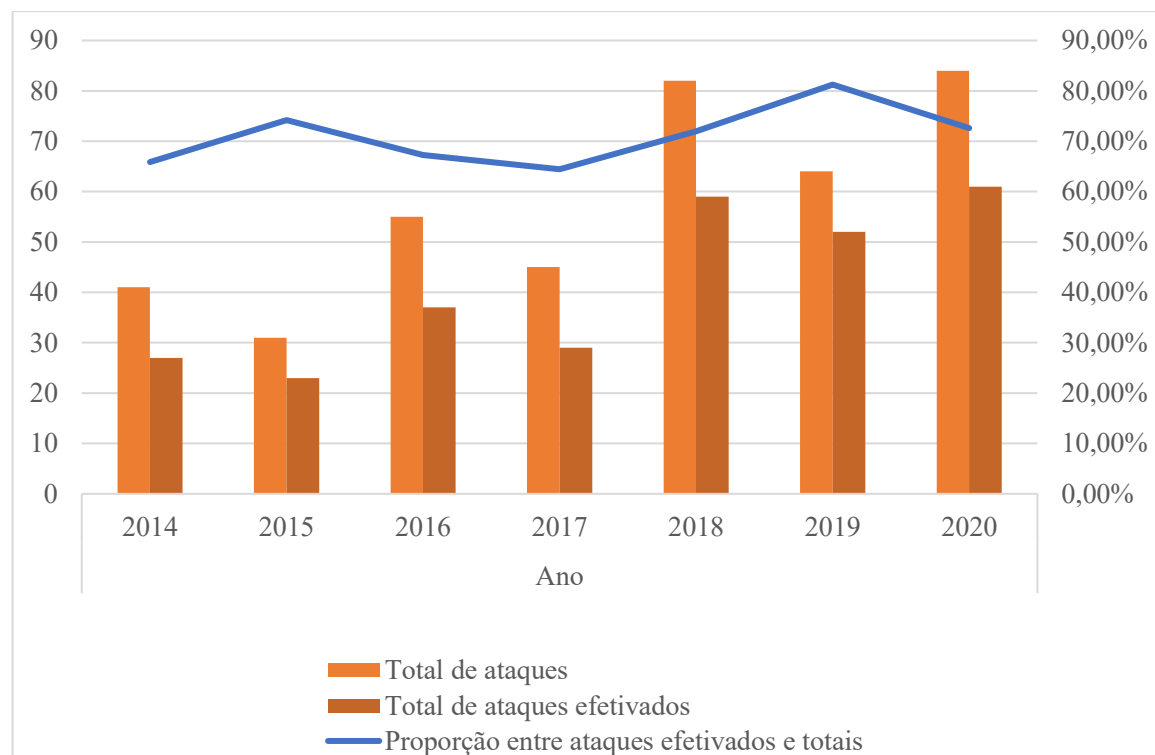
Tabela 2.6 – Proporção entre ataques efetivados e totais, entre 2014 e 2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)

Países	Ano													
	2014		2015		2016		2017		2018		2019		2020	
	Total	Efetivados	Total	Efetivados	Total	Efetivados	Total	Efetivados	Total	Efetivados	Total	Efetivados	Total	Efetivados
Angola	1	1	0	0	2	2	1	1	0	0	0	0	6	3
Benin	0	0	0	0	1	1	0	0	5	5	3	3	11	7
Cabo Verde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Camarões	1	1	1	1	0	0	0	0	7	6	6	6	0	0
Congo	7	7	5	4	6	6	1	1	6	5	3	3	3	3
Costa do Marfim	3	3	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	3	3
Gabão	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2	2
Gâmbia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gana	4	4	2	2	3	3	1	1	10	9	3	3	9	9
Guiné	0	0	3	1	3	3	2	2	3	2	2	2	5	4
Guiné Equatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	3	3
Guiné-Bissau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Libéria	1	1	2	2	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2
Nigéria	18	8	14	9	36	18	33	20	48	30	35	25	35	21
Rep. Dem. do Congo	1	0	3	3	2	2	0	0	1	1	1	1	0	0
São Tomé e Príncipe	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	2
Senegal	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Serra Leoa	1	1	0	0	0	0	4	4	0	0	1	1	0	0
Togo	2	0	0	0	1	1	0	0	1	0	3	3	3	2
Total de ataques	41	27	31	23	55	37	45	29	82	59	64	52	84	61

Proporção entre ataques efetivados e totais		65,85%		74,19%		67,27%		64,44%		71,95%		81,25%		72,62%
---	--	--------	--	--------	--	--------	--	--------	--	--------	--	--------	--	--------

Fonte: ICC-IMB, 2015; ICC-IMB, 2016; ICC-IMB, 2017; ICC-IMB, 2018; ICC-IMB, 2019; ICC-IMB, 2020; ICC-IMB, 2021a.

Gráfico 2.3 – Proporção entre ataques efetivados e totais, entre 2014 e 2020, no Golfo da Guiné (IMB-PRC)



Fonte: ICC-IMB, 2015; ICC-IMB, 2016; ICC-IMB, 2017; ICC-IMB, 2018; ICC-IMB, 2019; ICC-IMB, 2020; ICC-IMB, 2021a.

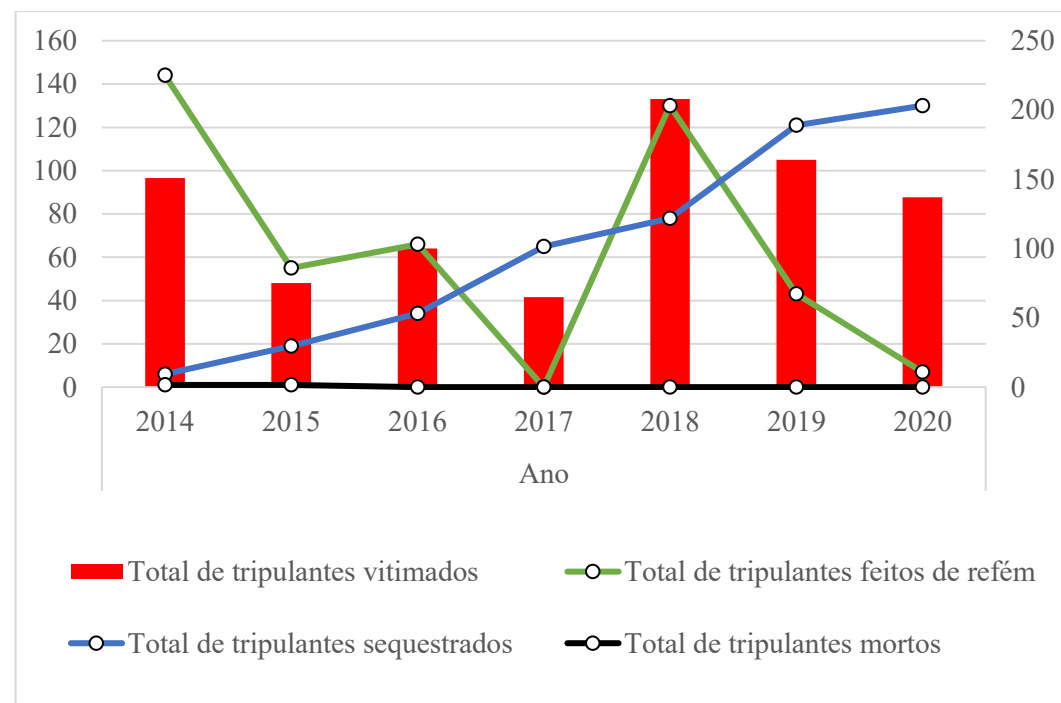
Tabela 2.7 – Tipos de atos de violência contra a tripulação, entre 2014 e 2020 (IMB-PRC)

Países	Ano																				
	2014			2015			2016			2017			2018			2019			2020		
	Reféns	Sequestrados	Mortos	Reféns	Sequestrados	Mortos	Reféns	Sequestrados	Mortos	Reféns	Sequestrados	Mortos	Reféns	Sequestrados	Mortos	Reféns	Sequestrados	Mortos	Reféns	Sequestrados	Mortos
Angola	26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
Benin	0	0	0	0	0	0	17	3	0	0	0	0	46	2	0	1	35	0	0	29	0
Cabo Verde	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Camarões	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	31	0	0	0	0
Congo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	12	0	0	0	0	0	0	0
Costa do Marfim	16	0	0	0	0	0	16	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gabão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0
Gâmbia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Gana	86	0	0	45	0	1	0	0	0	0	0	0	44	3	0	0	0	0	0	6	0
Guiné	0	0	0	1	0	0	20	0	0	0	0	0	3	0	0	23	0	0	0	0	0
Guiné Equatorial	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0
Guiné-Bissau	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Libéria	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nigéria	15	6	1	9	19	0	13	29	0	0	65	0	17	40	0	12	48	0	6	62	0
Rep. Dem. do Congo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
São Tomé e Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0
Senegal	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Serra Leoa	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Togo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	7	0	0	3	0
Total de vítimas por tipo de ação	144	6	1	55	19	1	66	34	0	0	65	0	130	78	0	43	121	0	7	130	0

Total de vítimas no Golfo da Guiné	151	75	100	65	208	164	137
------------------------------------	-----	----	-----	----	-----	-----	-----

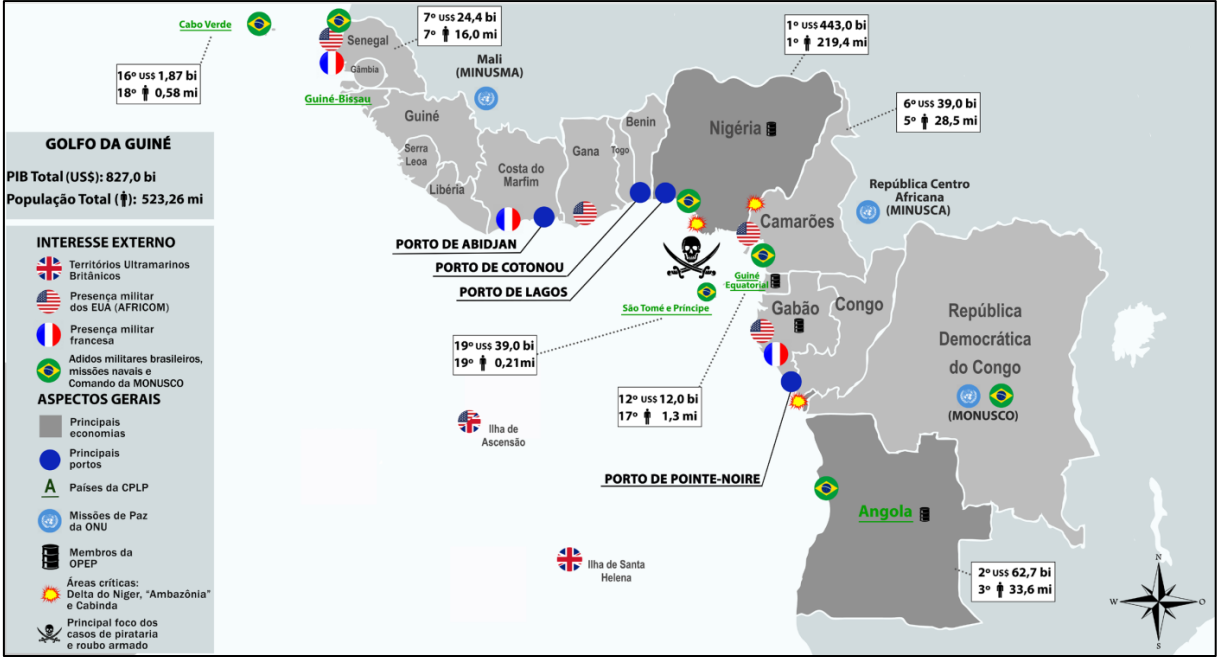
Fonte: ICC-IMB, 2015; ICC-IMB, 2016; ICC-IMB, 2017; ICC-IMB, 2018; ICC-IMB, 2019; ICC-IMB, 2020; ICC-IMB, 2021a.

Gráfico 2.4 – Tipos de atos de violência contra a tripulação, entre 2014 e 2020 (IMB-PRC)



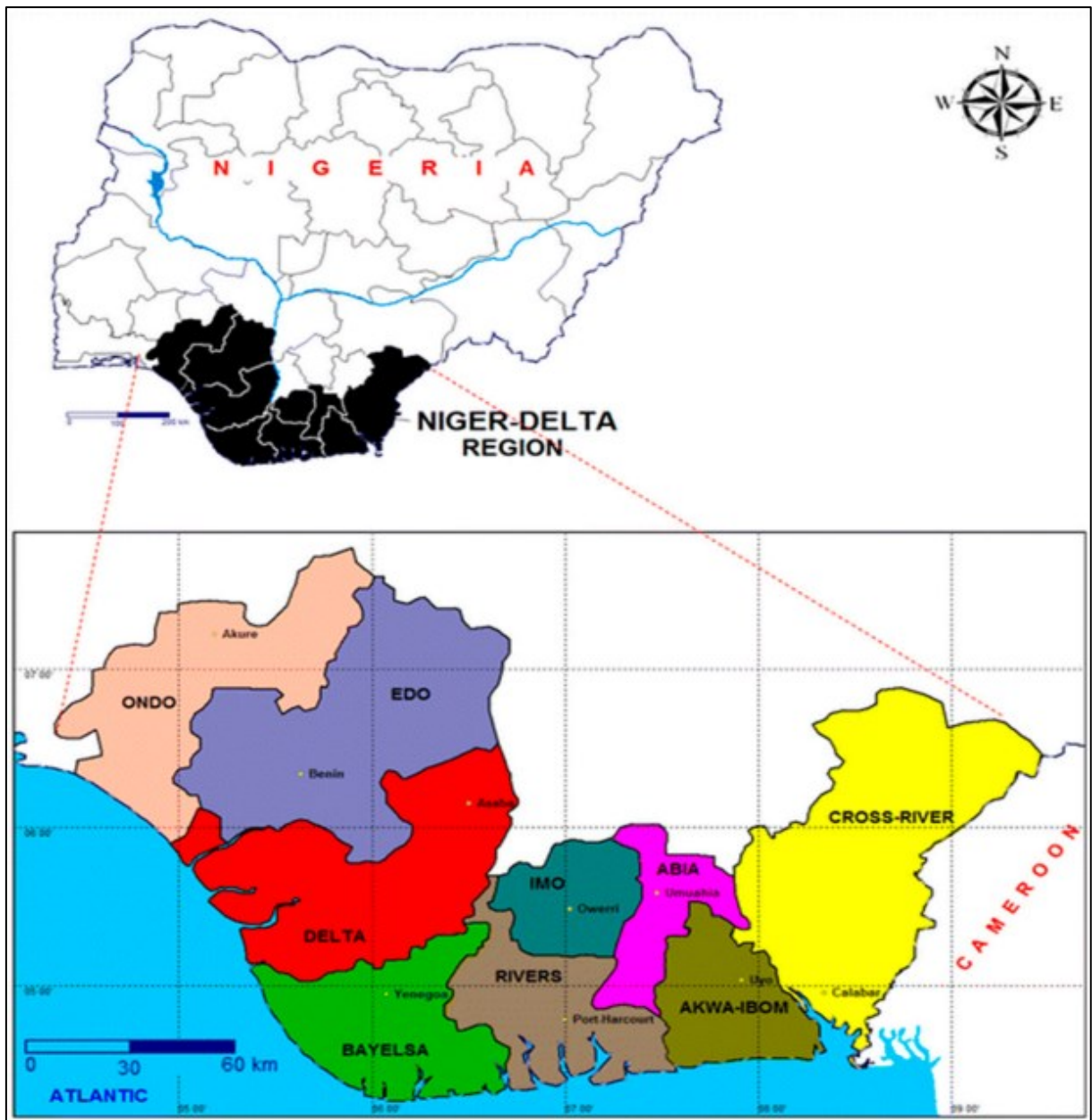
Fonte: ICC-IMB, 2015; ICC-IMB, 2016; ICC-IMB, 2017; ICC-IMB, 2018; ICC-IMB, 2019; ICC-IMB, 2020; ICC-IMB, 2021a.

Imagem 2.1 – Mapa do Golfo da Guiné



Fonte: GOLFO, 2021.

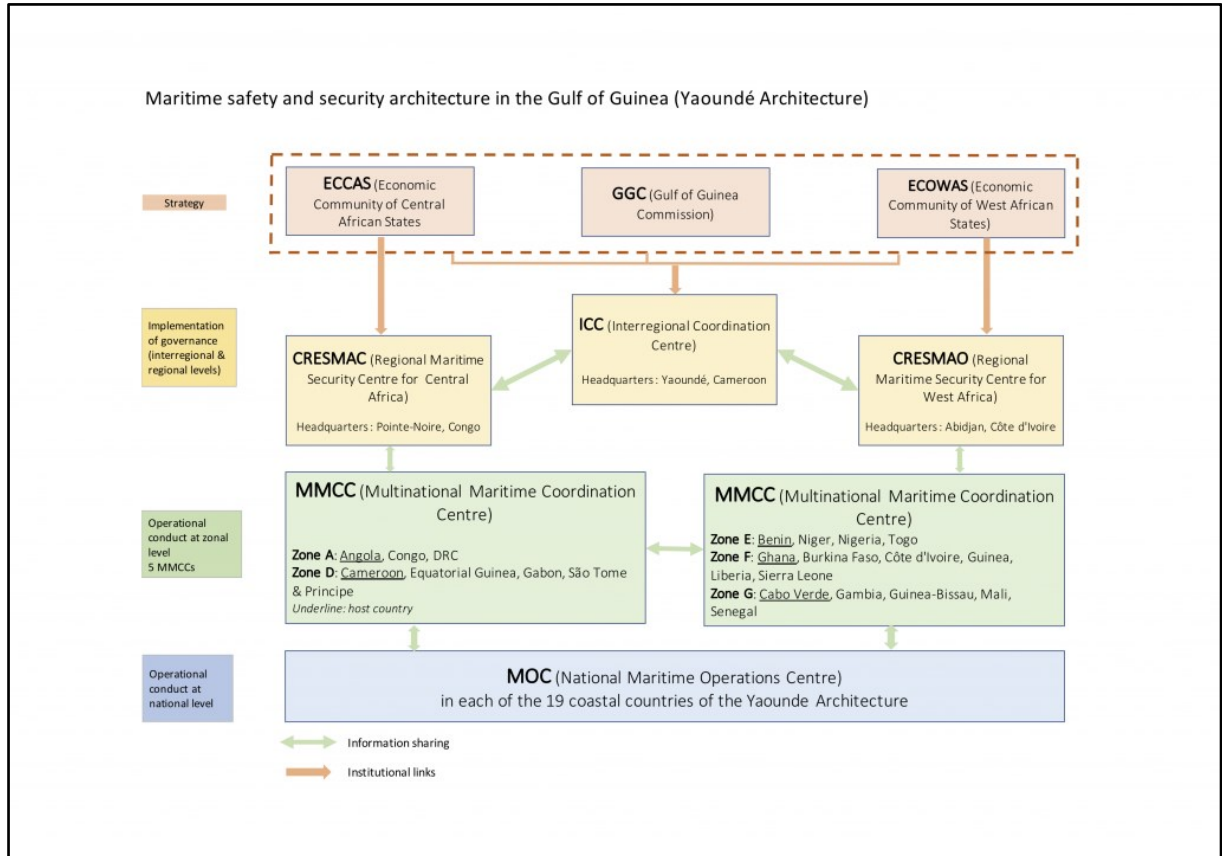
Imagem 2.2 – Mapa da Região do Delta do Níger



Fonte: MATEMILOLA *et al*, 2019.

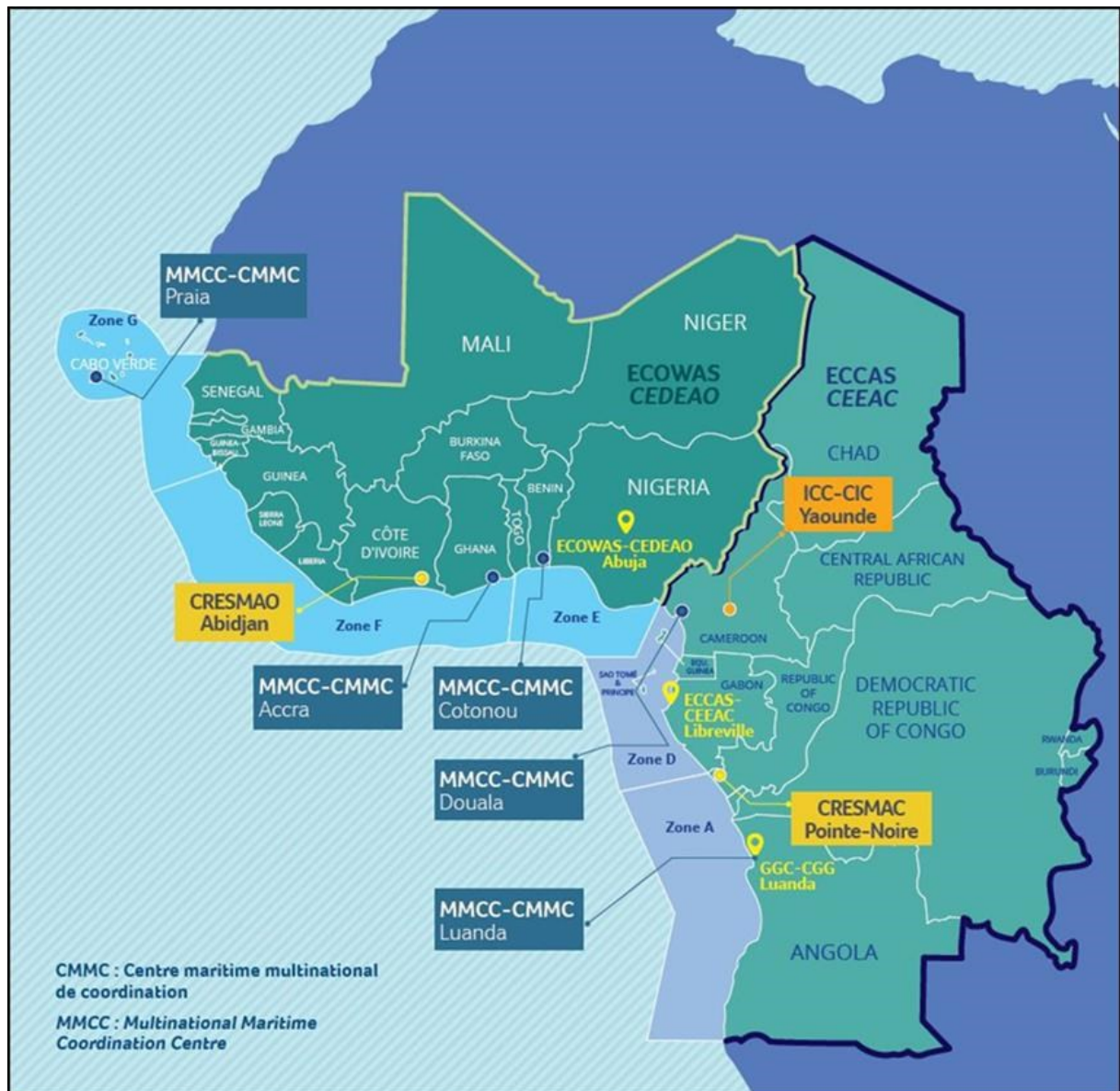
ANEXO B – INFORMAÇÕES GRÁFICAS SOBRE A REAÇÃO CONTRA A PIRATARIA

Imagem 3.1 – Estrutura de funcionamento da segurança marítima integrada (Arquitetura de Yaoundé)



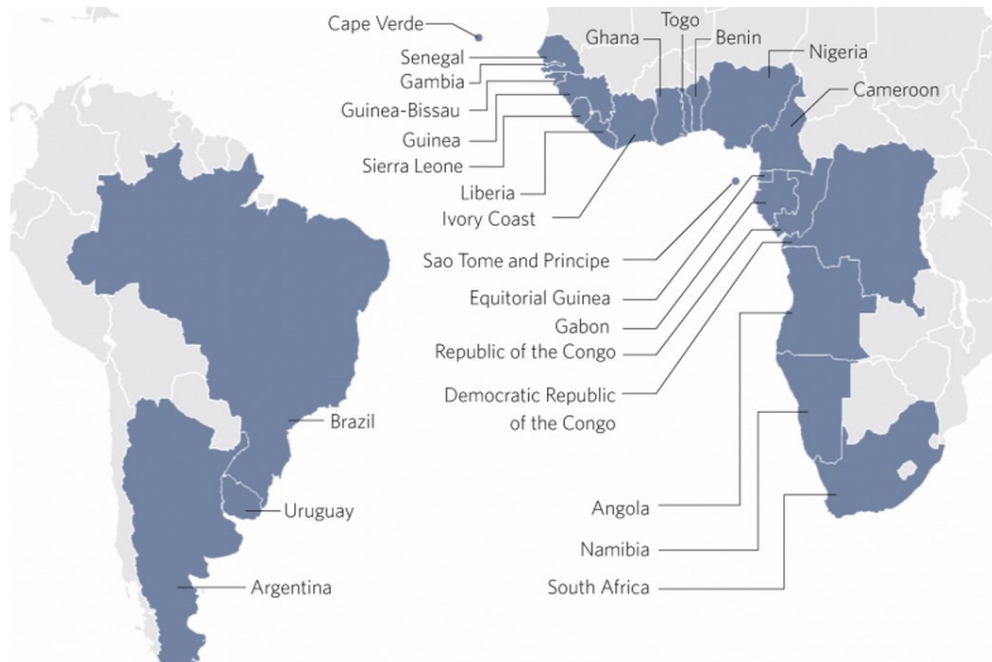
Fonte: ICC, 2021

Imagem 3.2 – Mapa da arquitetura do Yaoundé Code of Conduct



Fonte: EU MARITIME, 2021

Imagem 3.3 – Países componentes da ZOPACAS



Fonte: SIMPÓSIO, 2021