

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG MARCIO SEINER

**O GOLFO DA GUINÉ:**

Proposições para o combate à pirataria, considerando as práticas adotadas na costa da Somália

Rio de Janeiro

2020

CMG MARCIO SEINER

## **O GOLFO DA GUINÉ:**

Proposições para o combate à pirataria, considerando as práticas adotadas na costa da Somália

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG (RM1) Cláudio Muniz Jobim

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2020

## AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Jacob e Latife (in memorian) pela educação e orientações recebidas, e a minha tia Eva, os quais me proporcionaram entrar para a Marinha do Brasil.

À minha companheira Ana Paula, pelo amor, carinho, compreensão e pelo incentivo recebido durante a elaboração desta Tese.

Ao Capitão de Mar e Guerra Cláudio Muniz Jobim, meu orientador, e minha prima Sofia, pelas importantes orientações recebidas.

À Marinha do Brasil e à Escola de Guerra Naval pela oportunidade de realizar o Curso de Política e Estratégia Marítimas, o qual me proporcionou angariar mais conhecimento e crescer profissionalmente, além dos novos amigos que ganhei.

## RESUMO

O aumento dos casos de pirataria no Golfo da Guiné e uma possível expansão desse ilícito em direção ao oceano Atlântico poderá ser uma ameaça para as Linhas de Comunicação Marítimas brasileiras que desse oceano se utilizam. Caso a ameaça se concretize poderá haver prejuízos econômicos para o Brasil, em virtude da grande dependência que o comércio exterior do país possui em relação ao transporte marítimo. Nesse sentido, por ser a Marinha do Brasil a responsável pela manutenção da segurança das Linhas de Comunicação Marítimas, poderá ser determinado a essa Força que combata a pirataria no Golfo da Guiné. Tendo em vista o sucesso obtido pelas práticas de combate à pirataria na costa da Somália, esta pesquisa se propõe a verificar se tais práticas podem ser empregadas no combate à pirataria no Golfo da Guiné, utilizando como metodologia o estudo comparativo de análise. Uma vez que a maioria das práticas de combate à pirataria utilizadas na costa da Somália já estão em uso no Golfo da Guiné, é importante que a Marinha do Brasil adquira mais experiência no combate a esse ilícito. Para isso, é interessante que a Marinha do Brasil aumente a participação no combate à pirataria na costa da Somália, assumindo o Comando da Força-Tarefa Combinada 151, bem como envie militares para integrar o Estado-Maior da *Combined Maritime Forces*.

**Palavras-chaves:** Pirataria, Golfo da Guiné, costa da Somália, Poder Naval, Marinha do Brasil.

## ABSTRACT

The increase in piracy cases in the Gulf of Guinea, and a possible expansion of this illicit towards the Atlantic Ocean can be a threat to the Brazilian sea lines of communication that use this ocean. In case of this threat materializes, there will be great economic losses for Brazil, due to the large dependence that the country's foreign trade has on maritime transport. In this sense, as the Brazilian Navy is responsible for maintaining the security of the sea lines of communication, it may be determined that this Force may fight against piracy in the Gulf of Guinea. In view of the success obtained by the practices of combating piracy in Somalia offshore, this research aims to verify, whether such practices can be employed to fight against piracy in the Gulf of Guinea, using the comparative analysis study as methodology. Since most of the piracy-fighting practices used on the coast of Somalia are already in use in the Gulf of Guinea, it is important that the Brazilian Navy gains more experience to fight against this illicit. In order to get this, it is interesting that the Brazilian Navy increases its participation in the combat against piracy in Somalia offshore, assuming the Command of the Combined Task Force 151, as well as sending military personnel to join the Combined Maritime Forces General Staff.

**Keywords:** Piracy, Gulf of Guinea, coast of Somalia, Naval Power, Brazilian Navy.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Mapa político da Somália .....	101
Figura 2 -	Região marítima da costa da Somália .....	102
Figura 3 -	Carta Q6099 .....	103
Figura 4 -	Sistema Mercury .....	104
Figura 5 -	Triângulo representativo da ameaça da pirataria .....	46
Figura 6 -	O Golfo da Guiné .....	105
Figura 7 -	Área de responsabilidade marítima do CIC .....	106
Figura 8 -	Carta Q 6114 .....	107
Figura 9 -	Representação colorida das LCM no entorno do Brasil .....	81
Gráfico 1 -	Ataques a navios ocorridos na costa da Somália e no Golfo da Guiné, no período compreendido entre os anos de 2009 a 2019 .....	23
Gráfico 2 -	Atos de pirataria ocorridos na costa da Somália, no período compreendido entre os anos de 2000 a 2008 .....	32
Gráfico 3 -	Número de ataques a navios ocorridos na costa de cada Estado limdeiro ao Golfo da Guiné, no período de 2003 a 2019 .....	61
Gráfico 4 -	Comparação entre os ataques a navios ocorridos dentro da área portuária e fora da área portuária dos Estados limdeiros ao Golfo da Guiné, no período compreendido entre os anos de 2001 a 2019 .....	71
Gráfico 5 -	Atos de pirataria e roubo armado contra navios, no MT e em águas não jurisdicionais, ocorridos no Golfo da Guiné, no período compreendido entre os anos de 2001 a 2019 .....	80

## LISTA DE TABELAS

1 - Número de ataques contra navios ocorridos na costa ocidental da África, no período de 2003 a 2019 .....	52
2 - Número de ataques contra navios ocorridos no Golfo da Guiné, no período de 2003 a 2019 .....	52
3 - Desenvolvimento Humano e Linha de Pobreza Nacional dos Estados limdeiros ao Golfo da Guiné .....	59

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AED	Ações Estratégicas de Defesa
AIS	Automatic Identification System
AJ	Águas Jurisdicionais
AJS	Águas Jurisdicionais da Somália
AMISOM	African Union Mission in Somalia
ARP	Aeronaves Remotamente Pilotadas
BMP	Best Management Practices
CCMM	Centro de Coordenação Marítima Multinacional
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CIC	Centro Inter-regional de Coordenação
CISMAR	Centro Integrado de Segurança Marítima
CMF	Combined Maritime Forces
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CRESMAC	Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central
CRESMAO	Centro Regional para a Segurança Marítima da África Ocidental
CSNU	Conselho de Segurança das Nações Unidas
DMN	Doutrina Militar Naval
ECCAS	Economic Community of Central African States
ECOWAS	Economic Community of West African States
END	Estratégia Nacional de Defesa
EPRS	European Parliamentary Research Service
EU NAVFOR	European Union Naval Force Atalanta
EUA	Estados Unidos da América



FPSO	Floating Production Storage and Offloading
FT	Força-Tarefa
FTC	Força-Tarefa Combinada
HRA	High Risk Area
ICC	International Chamber of Commerce
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IHO	International Hydrographic Organization
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
INTERPOL	International Criminal Police Organization
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
LCM	Linhas de Comunicação Marítimas
MB	Marinha do Brasil
MDAT-GoG	Maritime Domain Awareness for Trade - Gulf of Guinea
MEND	Moviment for the Emancipation of the Niger Delta
MN	Milhas Náuticas
MPRA	Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft
MSCHOA	The Maritime Security Centre - Horn of Africa
MT	Mar Territorial
NAVCENT	Naval Forces Central Command
OIG	Organizações Internacionais Governamentais
ONG	Organizações não Governamentais
ONU	Organização das Nações Unidas
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo

OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
SHADE	Shared Awareness and Deconfliction
SUA Convention	Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation
TFG	Transitional Federal Government
UKMTO	United Kingdom Marine Trade Operations
UNODC	United Nations Office of Drugs and Crime
UNSC	United Nations Security Council
VRA	Voluntary Reporting Area
WFP	United Nations World Food Programme
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>2</b>	<b>PIRATARIA</b> .....	16
2.1	Um breve histórico da pirataria .....	16
2.2	A Definição de Pirataria .....	19
2.3	A Pirataria nos dias atuais .....	21
<b>3</b>	<b>A PIRATARIA NA COSTA DA SOMÁLIA</b> .....	25
3.1	A História Recente da Somália .....	25
3.2	A História da Pirataria na costa da Somália .....	28
3.3	Práticas Adotadas para o Combate à Pirataria na Somália .....	35
3.3.1	O emprego do Poder Naval no combate à pirataria na costa da Somália .....	36
3.3.1.1	O emprego de Forças Navais .....	36
3.3.1.1.1	Operações <i>Allied Provider</i> , <i>Allied Protector</i> e <i>Ocean Shield</i> .....	37
3.3.1.1.2	Força Naval da União Europeia - Operação Atalanta (EU NAVFOR) .....	37
3.3.1.1.3	Força-Tarefa Combinada 151 .....	39
3.3.1.1.4	Forças-Tarefas .....	40
3.3.1.2	Consciência Situacional Marítima .....	40
3.3.1.2.1	Centro de Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO) ....	41
3.3.1.2.2	Centro de Segurança Marítima do Chifre da África (MSCHOA) .....	42
3.3.1.2.3	Outros Centros de Segurança Marítima .....	43
3.3.1.3	Corredor de Trânsito Recomendado Internacionalmente (IRTC) .....	43
3.3.1.4	Conferência SHADE .....	45
3.3.2	Práticas Adotadas pelos Navios que Trafegam pela Costa da Somália .....	45
3.3.3	As Ações Judiciais envolvendo os Piratas .....	47
<b>4</b>	<b>A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ</b> .....	50
4.1	O Golfo da Guiné .....	50
4.2	A História Recente dos Estados do Golfo da Guiné .....	52
4.2.1	A República da Costa do Marfim .....	53
4.2.2	A República de Gana .....	54
4.2.3	A República Togolesa .....	54

4.2.4	A República do Benim .....	55
4.2.5	A República Federal da Nigéria .....	55
4.2.6	A República dos Camarões .....	57
4.2.7	A República da Guiné Equatorial .....	57
4.2.8	A República Gabonesa .....	57
4.2.9	A República Democrática de São Tomé e Príncipe .....	58
4.2.10	Análise da Situação dos Estados do Golfo da Guiné .....	58
4.3	A História da Pirataria no Golfo da Guiné .....	60
4.4	Práticas Adotadas para o Combate à Pirataria no Golfo da Guiné .....	64
4.4.1	O emprego do Poder Naval no combate à pirataria no Golfo da Guiné .....	65
4.4.1.1	O Emprego de Forças Navais .....	65
4.4.1.2	Consciência Situacional Marítima .....	69
4.4.1.3	Corredor de Trânsito Recomendado Internacionalmente (IRTC) .....	70
4.4.1.4	Conferências sobre o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné .....	71
4.4.2	Práticas Adotadas pelos Navios que Trafegam pelo Golfo da Guiné .....	71
4.4.3	As Ações Judiciais Envolvendo os Piratas do Golfo da Guiné .....	72
<b>5</b>	<b>ANÁLISE COMPARATIVA .....</b>	<b>74</b>
<b>6</b>	<b>AS AMEAÇAS DA PIRATARIA DO GOLFO DA GUINÉ PARA O BRASIL .....</b>	<b>79</b>
<b>7</b>	<b>CONCLUSÃO .....</b>	<b>83</b>
	<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>88</b>
	<b>ANEXO A - Figura 1 - Mapa político da Somália .....</b>	<b>101</b>
	<b>ANEXO B - Figura 2 - Região marítima da costa da Somália .....</b>	<b>102</b>
	<b>ANEXO C - Figura 3 - Carta Q6099 .....</b>	<b>103</b>
	<b>ANEXO D - Figura 4 - Sistema Mercury .....</b>	<b>104</b>
	<b>ANEXO E - Figura 6 - O Golfo da Guiné .....</b>	<b>105</b>
	<b>ANEXO F - Figura 7 - Área de responsabilidade marítima do CIC .....</b>	<b>106</b>
	<b>ANEXO G - Figura 8 - Carta Q 6114 .....</b>	<b>107</b>

## 1 INTRODUÇÃO

A pirataria é um ilícito que acompanha a história da navegação e que, tanto na antiguidade quanto nos dias atuais, vem causando um impacto no tráfego marítimo, sendo uma ameaça à segurança das Linhas de Comunicação Marítimas (LCM).

O Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) considera estratégica a proteção das LCM e das rotas de comércio do Brasil com a África (BRASIL, 2016a), reafirmando a importância, para o país, do comércio marítimo com esse continente. Por se localizar na África Ocidental, o Golfo da Guiné também adquire relevância estratégica, sendo importante manter a segurança marítima nesse Golfo contribuindo, assim, para os diversos interesses brasileiros na região. Dessa forma, a pirataria no Golfo da Guiné é uma ameaça às LCM que utilizam aquela região para conectar os portos brasileiros com os portos da África Ocidental, podendo prejudicar o comércio entre as duas regiões. Nos anos de 2018 e 2019, o Golfo da Guiné foi a região onde ocorreram os maiores números de atos de pirataria e roubo armado contra navios no mundo.

Assim como o Golfo da Guiné é, atualmente, a região do mundo com a maior quantidade desses ilícitos, a costa da Somália também foi, no ano de 2009, a região que apresentou o maior número de casos de pirataria e roubo armado contra navios no mundo. Entretanto, na costa da Somália, a partir do ano de 2011, esses ilícitos iniciaram uma trajetória de redução, até que, no ano de 2019, não houve mais nenhum desses casos nessa região. Esse declínio foi o resultado de um esforço conjunto, no qual foram empregadas diversas práticas de combate à pirataria. Com isso, torna-se importante conhecer as práticas empregadas na costa da Somália, a fim de verificar se estas podem ser empregadas no Golfo da Guiné.

A Estratégia Nacional de Defesa (END) considera que “é importante que sejam intensificadas as parcerias estratégicas e o intercâmbio com as Forças Armadas de outros países, sobretudo daqueles que compõem o entorno estratégico do Brasil” (BRASIL, 2016b, p. 31). Dessa forma, devido à costa ocidental da África localizar-se no entorno estratégico brasileiro (BRASIL, 2016b), a Marinha do Brasil (MB) tem buscado contribuir com os esforços no combate à pirataria no Golfo da Guiné, participando, desde 2012, da Operação *Obangame Express*<sup>1</sup>. É importante ressaltar que o Brasil já participou seis vezes dessa

---

<sup>1</sup> *Obangame Express* é um exercício marítimo, conduzido pelas Forças Navais dos Estados Unidos da América na África, com o propósito de melhorar a segurança marítima no Golfo da Guiné (UNITED STATES AFRICA COMMAND, 2020).

Operação, sendo a última em 2019 (ARAÚJO, 2019) com “o objetivo de capacitar militares de países da Costa Oeste africana para a coordenação de ações contra crimes como pirataria, sequestro de pessoas, tráfico de armas e drogas, pesca ilegal, entre outros” (BRASIL, 2019b, p.1).

Consoante os piratas da costa da Somália<sup>2</sup> que, em 2010, executaram atos de pirataria a uma distância de mais de 3.650 km da costa daquele Estado (THE WORLD BANK, 2013), os piratas do Golfo da Guiné poderão expandir seus ataques em direção ao oceano Atlântico, ameaçando as LCM e os interesses do Brasil, como a produção de petróleo e gás no mar. Caso isso aconteça, poderá ocasionar impactos na economia brasileira.

A Ação Estratégica de Defesa (AED) nº 35 estabelece que a MB deve “desenvolver capacidades de manter a segurança das linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais” (BRASIL, 2016b, p. 36). Nesse sentido, caso a pirataria do Golfo da Guiné se expanda em direção ao Oceano Atlântico, é importante que a MB já disponha de experiência no combate a esse ilícito, a fim de preservar a segurança das LCM.

Considerando o exposto, o propósito desta pesquisa é apresentar um estudo que verifique a viabilidade de se aplicar, no Golfo da Guiné, as práticas utilizadas no combate à pirataria na costa da Somália, no período compreendido entre os anos de 2008 e 2019, tendo em vista os bons resultados alcançados nessa região. Para tanto, será utilizado o método comparativo de análise do caso da costa da Somália, a fim de averiguar se as práticas então aplicadas, naquela região, podem ser empregadas no combate à pirataria na Costa da Guiné.

Para fins de investigação, a delimitação temporal desta pesquisa tem início em 2008, quando foi aprovada a Resolução nº 1816 do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) (UNSC, 2008a), sobre a qual as principais Forças Navais que operam na costa da Somália estabeleceram os seus mandatos. Essa foi a primeira Resolução desse Conselho para tratar, especificamente, da situação da pirataria na costa da Somália. Quanto ao limite temporal final desta pesquisa, foi estabelecido o ano de 2019, pois as informações nela utilizadas foram extraídas dos relatórios anuais publicados pela Organização Marítima Internacional (IMO<sup>3</sup>) e pela Câmara de Comércio Internacional (ICC<sup>4</sup>), sobre pirataria e roubo armado contra navios, cuja última edição se refere ao respectivo ano.

---

<sup>2</sup> O termo pirataria na costa da Somália não necessariamente indica que o ato ocorreu nas proximidades da costa da Somália, mas sim que as embarcações envolvidas em atos de pirataria partiram da costa da Somália. Dessa forma, a IMO tem registrado atos de pirataria na costa da Somália ocorridos no Golfo de Áden, Mar Árábico e Oceano Índico (IMO, 2010).

<sup>3</sup> *International Maritime Organization.*

<sup>4</sup> *International Chamber of Commerce.*

Assim, diante do problema acerca de quais são as melhores alternativas para se combater a pirataria no Golfo da Guiné, a eficácia das práticas implementadas no combate à pirataria na costa da Somália nos levaram a estruturar a pesquisa com o objetivo geral de investigar se tais práticas podem ser empregadas, em parte ou por completo, no Golfo da Guiné.

Quanto aos objetivos específicos, inicialmente, serão analisados os aspectos quantitativos, considerando os números de atos de pirataria e de roubo armado que ocorreram na região do Golfo da Guiné e na costa da Somália, em relação ao número desses ilícitos no mundo. Em seguida, serão identificadas as práticas empregadas no combate à pirataria na costa da Somália e no Golfo da Guiné. Na sequência da pesquisa, serão considerados os aspectos qualitativos, ao analisar se as práticas adotadas no combate à pirataria na costa da Somália poderão servir de modelo para o combate à pirataria no Golfo da Guiné. Por fim, serão sugeridas propostas, a fim de ampliar a experiência da MB no combate à pirataria.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, o trabalho foi dividido em seis capítulos, incluída a Introdução. No Capítulo 2, será descrito um breve histórico da pirataria; será definida a conceituação legal dos termos pirataria e roubo armado contra navios; e será examinado o crescimento do número de ataques a navios no Golfo da Guiné e o resultado das práticas de combate à pirataria na costa da Somália, entre os anos de 2008 e 2019.

No Capítulo 3, serão identificadas as condições existentes na Somália e, por meio de um breve histórico, os motivos que fomentaram a expansão da pirataria naquela região. Serão também analisadas as práticas adotadas no combate à pirataria na costa da Somália.

Serão identificados, no Capítulo 4, os países limítrofes que compõem o Golfo da Guiné, a fim de delimitar os Estados que serão estudados nesta pesquisa. Posteriormente, será descrito um breve histórico desses países e as condições propícias existentes para a expansão da pirataria. A seguir, serão identificadas as práticas de combate à pirataria, já utilizadas no Golfo da Guiné.

No Capítulo 5, serão comparadas as práticas adotadas na costa da Somália com as práticas utilizadas no Golfo da Guiné. Então, serão definidas quais práticas adotadas na costa da Somália podem ser empregadas no Golfo da Guiné, de forma a reduzir ou mesmo eliminar tais ilícitos.

Por fim, no Capítulo 6, será analisada se a pirataria do Golfo da Guiné poderá, no futuro, se expandir para o oceano Atlântico, representando uma ameaça para as LCM brasileiras ali existentes. Consoante a isso, serão propostas sugestões de preparo para a MB enfrentar essa possível ameaça.

## 2 PIRATARIA

Este capítulo está dividido em três seções. Na seção 2.1 será descrito um breve histórico sobre a pirataria, contextualizando-a historicamente em relação à liberdade de navegação. A seguir, serão identificadas as características relevantes para o estudo da pirataria, as quais servirão como parâmetros metodológicos a serem aplicados no estudo da pirataria ocorrida na costa da Somália e, também, no Golfo da Guiné.

Os conceitos legais de pirataria e de roubo armado contra navios estarão descritos na seção 2.2, onde serão abordadas outras definições necessárias ao desenvolvimento da pesquisa.

Como forma de correlacionar os dois objetos de estudo (a costa da Somália e o Golfo da Guiné), a seção 2.3 apresentará estatísticas que demonstram o sucesso do combate à pirataria na costa da Somália, e estatísticas que demonstram o crescimento da pirataria no Golfo da Guiné. A partir dessas conclusões, será desenvolvida a pesquisa, a fim de avaliar se as práticas de combate à pirataria empregadas na costa da Somália poderão ser aplicadas no combate à pirataria no Golfo da Guiné.

### 2.1 Um breve histórico da pirataria

O mar, ao longo da história, tem sido usado para o transporte de mercadorias e de pessoas por grandes distâncias, o que fez florescer o comércio marítimo, disseminou conhecimentos e aproximou pessoas de culturas diferentes. Porém, as cargas e pessoas transportadas nos navios ataçaram a cobiça, sendo alvos de ataques de grupos organizados ou Estados.

Tão antiga e em paralelo com a história da navegação, Tucídides, na História da Guerra do Peloponeso, cita que os antigos Helenos, em sua expansão marítima, cometiam atos de pirataria com o intuito de auferirem riquezas pessoais (TUCÍDIDES, 2001). Disso, depreende-se que, para aquele período, a pirataria já era considerada um ato de violência na busca por bens materiais, não tendo relação com guerras entre Estados.

Já na época do Império Romano, a pirataria é citada no compêndio de biografias *Plutarch's Lives*, quando Júlio César, em uma de suas viagens, é sequestrado por piratas



cilicianos<sup>5</sup>, os quais dominavam o mar com uma poderosa Força Naval<sup>6</sup>, e exigiram um valor financeiro para libertá-lo. Após o pagamento do resgate e sua libertação, Júlio César reuniu algumas embarcações para perseguir e capturar os piratas. Após capturá-los, Júlio César apreende todos os bens materiais, como compensação pelo ocorrido, e comunica a Junius que, por ser governador das províncias da Ásia, era o responsável por punir os piratas. (STEWART; LONG, 1892).

Depreende-se desse registro histórico que os cilicianos eram exímios navegadores e conhecedores do combate no mar, uma vez que eram capazes de dominar porções marítimas do Mediterrâneo e praticar atos de pirataria. No âmago, a pirataria era um ato de roubo ou também de sequestro que, ao invés de ser realizado em terra, era executado no mar. Assim, é lícito considerar que piratas precisam conhecer o ambiente marítimo e entender sobre navegação, a fim de que possam conduzir embarcações em proveito dos seus atos de pirataria.

Pode-se observar também, que, após a captura dos piratas, Júlio César teve a preocupação e o cuidado de entregá-los à autoridade competente para realizar o julgamento e aplicar a punição, conforme o direito romano, ao invés de ele mesmo fazer. Vimos que, mesmo na antiguidade, para atos de violência no mar existia a preocupação de que os piratas fossem julgados e punidos pelos crimes que cometeram, de forma a atender os princípios legais da época.

Durante as Grandes Navegações<sup>7</sup>, a assinatura da *Bula Inter Coetera* (4 de maio de 1493), pelo Papa Alexandre VI, posteriormente alterada pelo Tratado de Tordesilhas (7 de junho de 1494), dividiu as terras e mares recém-descobertos entre o Reino de Portugal e a Coroa de Castela (Espanha), utilizando-se do conceito de *Mare Clausum*<sup>8</sup>. Tal fato teve grande influência na exploração dos recursos e no comércio marítimo proveniente das terras recém-descobertas, uma vez que os outros reinos europeus não foram incluídos naquele Tratado.

Dessa forma, os dois Reinos, com base no Tratado de Tordesilhas, monopolizaram o comércio com as respectivas colônias, assim como as Linhas de

---

<sup>5</sup> Cilicianos são os habitantes da Cilícia, nome dado pelos romanos para a região localizada no sudeste da Ásia Menor, onde atualmente se localiza a República da Turquia (MARK, 2019).

<sup>6</sup> Definição genérica para caracterizar um conjunto de meios navais, o qual pode conter outras unidades embarcadas, sob um único comando, com o propósito de realizar operações navais (BRASIL, 2015).

<sup>7</sup> Processo de expansão marítima no oceano Atlântico, iniciado por Portugal e Espanha, que ocorreu nos séculos XV e XVI.

<sup>8</sup> *Mare Clausum* ou Mar Fechado foi o conceito utilizado no Tratado de Tordesilhas, que dividia a soberania dos oceanos entre Portugal e Espanha, e o consequente monopólio das LCM entre aqueles dois Reinos (CANAS, 2003).

Comunicação Marítima (LCM) utilizadas para o transporte dos produtos comercializados (SOUZA, 2015), o que provocou contestações dos outros Reinos.

Em oposição à soberania dos mares e monopólio das LCM pelos reinos português e espanhol, em 1608, Hugo Grotius, em *Mare Liberum*, contesta o Tratado de Tordesilhas, defendendo a liberdade de navegação, afirmando que, por ser ilimitado e comum a todos, o mar não pode ser possessão de ninguém. Utilizando argumento semelhante, Grotius proclama que o comércio marítimo é livre, sendo direito de todas as nações praticarem tal tipo de comércio (GROTIUS, 1916).

A ideia da liberdade de navegação, proposta em *Mare Liberum*, em oposição à soberania dos mares e monopólios das LCM (*Mare Clausum*) estabelecidos pelos reinos português e espanhol, já unificados como um único reino sob a União Ibérica<sup>9</sup> (1580 a 1640), ensejou que outros reinos contestassem a proposição ibérica restritiva e expandissem o próprio comércio marítimo. Porém, a busca pela liberdade de navegação e o crescente comércio marítimo não transcorreram de forma totalmente pacífica, o que resultou em conflitos entre os reinos, expondo o comércio marítimo às ações de ataque de outras coroas.

Os ataques ao comércio marítimo passaram a ser adotados pelos Estados como uma forma de enfraquecer, em tempos de guerra, a economia dos Estados adversários e o respectivo Poder Naval<sup>10</sup>. Os ataques dessas embarcações privadas ao comércio marítimo inimigo foram denominados Guerra de Corso, sendo os elementos da tripulação conhecidos como corsários. Cabe ressaltar que os bens apresados passavam a ser propriedade do Estado que realizou o ataque. Contudo, ao término das guerras, sem a proteção dos Estados contratantes, os corsários passaram a direcionar seus ataques ao comércio marítimo em geral, tornando-se piratas, o que levou Lorde Horatio Nelson, da Marinha Real Britânica, a afirmar que “todos os corsários não são melhores que os piratas” (ELLEMAN; FORBES; ROSENBERG, 2010, p. 8, tradução nossa).

Dessa forma, os corsários, que possuíam um papel importante na guerra entre os Estados, quando na paz, passaram a ameaçar o comércio marítimo indiscriminadamente. Tal mudança da condição de *corsário*, a quem estava comissionado por um Estado para atacar os navios inimigos, para *pirata*, a quem não se subordinava a nenhuma bandeira, ocorreu em virtude da perda do rendimento financeiro que recebiam ao realizar a Guerra de Corso.

---

<sup>9</sup> União da Coroa portuguesa e espanhola em um único reino ocorrida no período de 1580 a 1640.

<sup>10</sup> Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional, de um Estado, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas e de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente (BRASIL, 2017).

Assim, podemos concluir que pessoas que possuíam embarcações e conhecimentos para operá-las, ao perderem, abruptamente, os bens auferidos dos serviços que prestavam para o Estado, realizando a Guerra de Corso, começaram a praticar atos ilícitos contra o comércio marítimo indiscriminadamente, a fim de continuarem obtendo lucro com a apreensão dos bens que saqueavam, tais como as embarcações e a carga transportada.

Com os antigos corsários, agora piratas, atacando o comércio marítimo de forma indiscriminada, ocasionando um grande prejuízo econômico, os Estados, para garantir a segurança das LCM, passaram a empregar cada vez mais as Forças Navais para reprimir a pirataria e proteger os navios mercantes dos ataques, de forma a garantir a liberdade de navegação e a contínua expansão do comércio marítimo.

Por conseguinte, diante da importância do comércio marítimo para os Estados, em especial para o desenvolvimento da Revolução Industrial, em 1856 foi assinada a Declaração de Paris, na qual as principais potências navais da época declararam que os corsários seriam considerados ilegais (ELLEMAN; FORBES; ROSENBERG, 2010).

Pode-se observar ainda, que, ao contrário dos corsários, os atos de pirataria eram empreendimentos privados, no sentido de que não estavam a serviço de um Estado e, sim, voltados apenas para a obtenção de bens por meios ilícitos, sob o uso de violência. As embarcações, armamentos e materiais utilizados durante os atos de pirataria eram bens privados dos piratas ou objetos provenientes de sequestros e roubos anteriormente cometidos.

Ao longo dos fatos narrados nesta seção, três aspectos foram identificados, os quais contribuirão para o desenvolvimento desta pesquisa e serão utilizados como critério de comparação entre a pirataria na costa da Somália e a pirataria no Golfo da Guiné. O primeiro aspecto diz respeito à existência de algum fator que favoreça a expansão da pirataria, assim como foi observado no caso dos corsários. O segundo aspecto trata de verificar quais práticas estão sendo empregadas no combate à pirataria. Quanto a esse aspecto, vimos que o emprego do Poder Naval foi a prática utilizada nos casos citados. O terceiro aspecto é a preocupação de que os piratas sejam julgados e punidos pelos ilícitos que cometeram, como fez Júlio César.

## **2.2 A Definição de Pirataria**

No campo da ficção, a pirataria foi romantizada na literatura e no cinema, transformando piratas em heróis que lutavam por causas nobres. Uma das séries de filmes

mais famosas sobre o tema foi a denominada “Piratas do Caribe”, produzida pela *Walt Disney Pictures*, onde o pirata Jack Sparrow vivencia diversas aventuras, angariando o carisma dos espectadores.

Contudo, a realidade é bem diferente da ficção. Conforme visto na seção anterior, a pirataria tem assombrado os navegantes desde a antiguidade, levando o medo e o terror para os conveses dos navios, ocasionando a perda de vidas humanas e grandes prejuízos econômicos, fazendo com que os Estados investissem recursos em ações de combate à pirataria.

O longo histórico da pirataria e o respectivo impacto no comércio marítimo não foram esquecidos na elaboração da CNUDM, promulgada pelo Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995, a qual define, no Art. 101, pirataria como:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
  - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (BRASIL, 1995, não paginado).

O Art. 101 da CNUDM apresenta características importantes para o conceito de pirataria, relacionadas aos aspectos da finalidade, dos meios empregados no ataque, dos alvos do ataque e da jurisdição onde ocorre. Quanto à finalidade, para ser considerado pirataria o ato ilícito deverá estar voltado para fins privados. Quanto aos meios empregados no ataque, estes poderão ser um navio ou uma aeronave privados. Na pirataria marítima, o alvo será um navio, ou pessoas ou bens a bordo desses navios. Por fim, quanto ao local, a pirataria somente pode ocorrer em área, na qual não haja jurisdição de algum Estado.

Pelos critérios enumerados no Art. 101 da CNUDM, a pirataria somente pode ocorrer em área em que não haja a jurisdição de algum Estado. Assim, a CNUDM não define e nem mesmo menciona o ato análogo à pirataria que ocorre em área soberana de algum Estado, como o MT. De forma a preencher a respectiva carência, a IMO, por meio da Resolução nº A.1025(26), de 18 de janeiro de 2010, estabeleceu que o ilícito praticado em águas sob a soberania de um Estado será definido como roubo armado contra navios, conforme a seguir:

2.2 “roubo armado contra navios” é definido por qualquer dos seguintes atos:

.1 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 um navio, dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou no Mar Territorial de um Estado.

.2 Qualquer ato de incitação ou facilitar, intencionalmente, algum dos atos acima descritos” (IMO, 2010b, p.4, tradução nossa)<sup>11</sup>.

Cabe ressaltar, que, nesta pesquisa, quando for citado o ato de pirataria ou o roubo armado contra navios, estarão englobados tanto os ataques que obtiveram sucesso, quanto os ataques nos quais os criminosos não conseguiram atingir ao seu intento.

### 2.3 A Pirataria nos dias atuais

De forma generalizada, pode-se afirmar que a pirataria nada mais é do que um ato de violência dirigido contra um navio, sua carga, sua tripulação ou seus passageiros. Tal forma de violência não ficou somente no passado; a pirataria continua existindo atualmente, ceifando vidas humanas e causando prejuízos financeiros.

Para Geoffrey Till, a pirataria é uma ameaça à segurança de algumas das principais LCM do mundo, pois, além de colocar a vida de pessoas em risco, traz prejuízos ao comércio marítimo, tendo como consequências o aumento do seguro marítimo, o aumento das tensões regionais, bem como tem o potencial de causar desastres ambientais (TILL, 2009).

Em função da violência e dos riscos econômicos envolvidos, os Estados, Organizações Internacionais Governamentais (OIG), Organizações não Governamentais (ONG) e comunidade marítima<sup>12</sup> são obrigados a empenhar uma parcela de recursos para a prevenção e o combate à pirataria.

Analisando-se os dados referentes ao ano de 2019, constantes no Relatório Anual de Atos de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios da IMO, verifica-se que, naquele ano, ocorreram 193 atos de pirataria e roubo armado contra navios no mundo, o que representou

<sup>11</sup> 2.2 “Armed robbery against ships” means any of the following acts:

.1 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;

.2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above.”

<sup>12</sup> Para efeito desta pesquisa, considera-se comunidade marítima todos os atores, sejam eles pessoas físicas ou jurídicas, envolvidos com o uso de qualquer tipo de embarcação, sejam eles armadores, companhias marítimas, transportadores marítimos de carga, proprietários de embarcações e empresas de pesca.

uma redução de aproximadamente 14% em relação ao ano anterior (2018), quando foram registrados 223 atos de pirataria (IMO, 2020).

Em relação aos 193 Atos de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios ocorridos em 2019, dentre as dez regiões que a IMO divide o mundo para registro desses ilícitos, as que registraram maior ocorrência foram o Golfo da Guiné; os Estreitos de Malaca e de Cingapura; e o Mar do Sul da China, apresentando 67, 45 e 34 Atos de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios, respectivamente (IMO, 2020).

Analisando-se os números acima apresentados, em termos percentuais, verifica-se que 35% dos Atos de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios ocorreram no Golfo da Guiné, 23% ocorreram no Estreito de Malaca e Cingapura e 18% ocorreram no Mar do Sul da China.

Assim, podemos identificar que, no ano de 2019, o Golfo da Guiné foi a região do mundo com a maior ocorrência de atos de pirataria e roubo armado contra navios. Tal posição também se repetiu em 2018, quando o Golfo da Guiné foi a região do mundo com a maior ocorrência de atos de pirataria e roubo armado contra navios, correspondendo a 36% dos incidentes (IMO, 2020).

O fato de, nos anos de 2018 e de 2019, o Golfo da Guiné ter apresentado os maiores números de atos de pirataria e roubo armado contra navios, correspondendo a mais de 1/3 desses tipos de ilícitos ocorridos no mundo, caracteriza o Golfo da Guiné como um local onde existe a ameaça contra a liberdade de navegação e, conseqüentemente, contra as LCM existentes na região. Tal situação é uma preocupação para o Brasil, uma vez que o LBDN ressalta o caráter estratégico que existe quanto à proteção da LCM do Brasil com a África (BRASIL, 2016a).

Considerando que a pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné são uma ameaça às LCM brasileiras que existem naquela região, cabe analisar a frequência com que esse ilícito ocorre, bem como se há uma tendência de crescimento ou redução. Dessa forma, foi elaborado, com base nos dados dos relatórios da IMO, o Gráfico 1, que apresenta as estatísticas de pirataria e roubo armado contra navios, ocorridos no Golfo da Guiné, entre os anos de 2009 e 2019. Para fins de comparação, o gráfico também apresenta os dados referentes aos ilícitos ocorridos na Costa da Somália.

Ao examinar o Gráfico 1, percebe-se que, entre os anos 2009 e 2019, os atos de pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné oscilaram entre o mínimo de 35 ilícitos e o máximo de 81 ilícitos, resultando numa média aritmética de 55 ilícitos por ano. Ao se analisar a Linha de Tendência do Golfo da Guiné no Gráfico 1, referente ao número anual de ilícitos, observa-se que a direção é crescente, o que nos leva a concluir que as práticas de

combate à pirataria, empregadas na região, não estão conseguindo reduzir o número desses ilícitos.

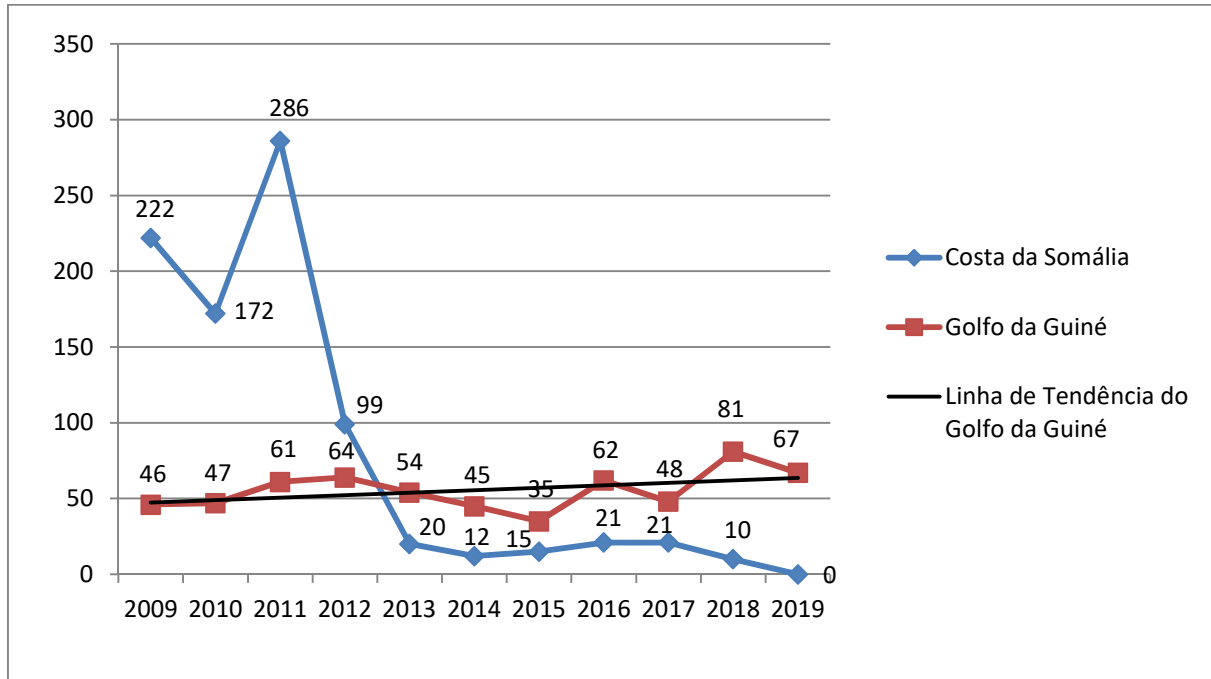


GRÁFICO 1 - Ataques a navios ocorridos na costa da Somália e no Golfo da Guiné, no período compreendido entre os anos de 2009 a 2019.

Fontes: Elaborado pelo autor com base em IMO, 2010a - 2020.

A situação no Golfo da Guiné tem se tornado ainda mais crítica, uma vez que a tendência de crescimento desses ilícitos do ano de 2017 para 2018 foi significativa, como se pode observar no Gráfico 1.

Assim como o Golfo da Guiné foi, em 2018 e 2019, a região com a maior ocorrência de atos de pirataria e roubo armado contra navios, a costa da Somália foi a região de maior ocorrência desses tipos de ilícitos, no período de 2009 a 2012 (IMO, 2010a-2013). Para exemplificar, em 2009 ocorreram 222 atos de pirataria e roubo armado contra navios na costa da Somália (Gráfico 1). No mesmo ano, ocorreu um total de 406 atos de pirataria e roubo armado contra navios no mundo (IMO, 2009b). Proporcionalmente, no ano de 2009, os piratas da costa da Somália foram responsáveis por 55% desses tipos de ilícitos no mundo.

Também no Gráfico 1, percebe-se que os ilícitos na costa da Somália atingiram seu ápice no ano de 2011, com 286 ataques a navios, quando então apresentaram uma abrupta redução, até que, em 2019, não houve registros da ocorrência de pirataria e roubo armado contra navios na costa da Somália. Tal tendência é tão óbvia e fácil de observar que não

julgamos necessário estabelecer uma Linha de Tendência para indicar que os ilícitos sofreram uma significativa redução no período compreendido entre os anos de 2009 e 2019.

O sucesso das práticas adotadas combate à pirataria naquela região está ratificado na Resolução 2500, do CSNU, a qual informa que o constante declínio nos atos de pirataria e roubo armado contra navios na costa da Somália foi resultado dos esforços conjuntos no combate à pirataria; contudo, também reconhece que a ameaça desses ilícitos persistem e que eles podem voltar a ocorrer (UNSC, 2019).

Embora a pirataria e o roubo armado contra navios na costa da Somália possam estar em estado latente, o indiscutível sucesso da eliminação desses ilícitos, em um espaço temporal de dez anos (2009 a 2019), está diretamente relacionada aos esforços conjuntos de combate à pirataria e roubo armado contra navios empregados naquela região.

Uma vez que no Golfo da Guiné a pirataria e roubo armado contra navios apresentam uma tendência de crescimento, assumindo nos últimos dois anos (2018 e 2019) a posição de região de maior ocorrência do respectivo ilícito, é relevante verificar se as práticas de combate à pirataria e roubo armado contra navios empregadas na costa da Somália podem ser utilizadas no Golfo da Guiné, de forma a reduzir ou mesmo eliminar tais ilícitos.



### **3 A PIRATARIA NA COSTA DA SOMÁLIA**

No capítulo 2 foi demonstrado que três aspectos são importantes no estudo da pirataria: a existência de um fator que estimulou o desenvolvimento da pirataria; quais práticas foram empregadas no combate à pirataria; e o que fazer com os piratas após serem capturados. Assim, compreender os acontecimentos ocorridos na Somália é de fundamental importância para contextualizar esses três aspectos. Para isso, a seção 3.1 abordará a história recente da Somália. Já na seção 3.2, serão abordados os fatores que estimularam a expansão da pirataria na costa da Somália. Como sequência lógica, as práticas empregadas no combate à pirataria serão abordadas na seção 3.3.

#### **3.1 A História Recente da Somália**

A República Federal da Somália é o Estado mais ao leste do continente Africano, localizado numa região conhecida como “Chifre da África”, justamente por ser um apêndice de terra que se projeta em direção ao mar. A Somália possui fronteiras com diversos países, sendo a noroeste com a República do Djibuti, a oeste com a República Democrática Federal da Etiópia e a sudoeste com a República do Quênia. Ao norte, a Somália é banhada pelo Golfo de Áden, ao leste pelo Mar Árábico e a sudeste pelo oceano Índico.

A Somália foi formada como resultado do processo de descolonização da África, ocorrido após a 2ª Guerra Mundial (1939 a 1945) quando, em 1960, foi estabelecida uma federação composta pela união de dois territórios que, até então, um estava sob o domínio de uma administração italiana e o outro sob o domínio de um protetorado britânico.

Entre os anos de 1969 a 1991, a República da Somália foi governada pelo ditador Mohamed Siad Barre. Em 1991, Mohamed Siad Barre foi deposto, iniciando uma guerra civil pelo poder central, o que resultou, no mesmo ano, na formação de uma república independente no norte da Somália, chamada Somaliland. Em 1998, ocorreu a formação da região autônoma de Puntland na região nordeste da Somália (JANZEN; LEWIS, 2019). O mapa político da Somália pode ser visto na Figura 1 (ANEXO A).

Durante a guerra civil, a Somália viveu período de instabilidade política e violência, que destruiu a infraestrutura e organizações do Estado, impedindo as forças

governamentais de manter a segurança em terra e no mar (GLASER *et al.*, 2015). Com o propósito de alcançar a estabilização da Somália, foi estabelecido um governo provisório, o TFG<sup>13</sup>, no período compreendido entre os anos de 2004 e 2012. Contudo, apesar do significativo apoio internacional de que disfrutava, o TFG não conseguiu estabilizar a situação política da Somália, ao contrário, foi um período de governo caracterizado pela extrema violência praticada pelos grupos islâmicos que atuavam na Somália. Em 2012, com o término do mandato do TFG, foi estabelecido o Governo Federal da Somália (GLASER *et al.*, 2015). Cabe ressaltar que no período em que o TFG governou a Somália sua influência se restringia somente à Mogadíscio, capital do Estado (THE WORLD BANK, 2013).

Podemos dizer que desde 1991 até 2012 a Somália não teve um governo *de facto*, imperando a anarquia, sendo a violência o meio utilizado pelos grupos de poder para resolver conflitos e estabelecer seus domínios no território daquele Estado.

A sociedade somali é formada por clãs que, predominantemente, seguem a vertente sunita da religião muçulmana e estão geograficamente dispersos pelo território da Somália. As instituições políticas e econômicas são informais e centradas nos clãs. Alguns clãs se autodeclararam estados semiautônomos em suas regiões, gerando conflitos territoriais e o deslocamento de civis por causa da violência (THE WORLD BANK, 2013).

De acordo com o Banco Mundial, em 2018 a Somália foi o Estado com a segunda pior renda *per capita* do mundo (THE WORLD BANK, 2020). Desde que foi criado, em 1990, até 2018, o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH<sup>14</sup>) da Somália não consta na planilha do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), em virtude de não haver dados confiáveis daquele Estado para subsidiar os indicadores necessários para o cálculo do referido Índice. Também não há registro da parcela da população que vive abaixo da Linha de Pobreza Nacional. Em 1998, a expectativa média de vida ao nascer na Somália era de 57,1 anos (UNDP, [2019?]).

Uma sociedade dividida em clãs, que possui políticas próprias, terá dificuldade em se organizar num governo central, no qual a soberania do Estado sobre todo o território demandará a redução do poder desses clãs na política nacional. Ademais, a falta de um governo central que possa estabelecer políticas econômicas e sociais únicas, aplicando a legislação nacional a todos os cidadãos, terá como resultado a violência, a pobreza e a injustiça, e conseqüentemente uma das menores expectativas de vida do mundo.

---

<sup>13</sup> *Transitional Federal Government.*

<sup>14</sup> Para o cálculo do IDH são considerados os seguintes indicadores: expectativa de vida, saúde, escolaridade e o padrão de vida.

Um ator de grande importância na estrutura de disputa de poder na Somália é o grupo terrorista Al-Shabaab, o qual rivaliza com os clãs tradicionais e tem o controle de territórios dentro do Estado da Somália. O Al-Shabaab, além de realizar ataques terroristas e impor punições à população civil, vem recrutando crianças para estudarem em suas escolas religiosas (madrças). O grupo, em alguns momentos, tem proibido as operações de ajuda humanitária no país, o que contribuiu para o deslocamento populacional de aproximadamente 800.000 pessoas e a morte de 260.000 pessoas por fome (UNMGSE, 2017).

É de se supor que o recrutamento de crianças pelo Al-Shabaab visa a doutrinar pessoas, desde cedo, com o intuito de ampliar e solidificar o modo de pensar e agir do grupo terrorista, dificultando ações que buscam reverter àquela ideologia.

Conflitos armados, violência, fome e a incapacidade das classes dominantes de estabelecer uma relação política estável, abdicando do poder em favor do governo federal, destruíram a infraestrutura da Somália. Com isso, o governo federal ficou impossibilitado de atender às necessidades básicas e implementar políticas de proteção aos seus cidadãos, o que resultou em mortes e no deslocamento forçado de parte da população dos lugares em que viviam. Todos esses fatores refletem-se nos índices de 2018, quando a Somália apresentou a segunda pior renda *per capita* do mundo e a inexistência de IDH, em virtude da falta de indicadores confiáveis para o cálculo do respectivo índice.

A Somália recebe ajuda de recursos financeiros e alimentos, por meio do Programa Mundial de Alimentos (WFP<sup>15</sup>) da Organização das Nações Unidas (ONU), para que a população mais vulnerável tenha acesso às necessidades diárias de alimentos (WFP, 2020). Desde 2007, a Missão da União Africana na Somália (AMISOM<sup>16</sup>), com a aprovação do CSNU, atua naquele Estado em apoio à reconciliação nacional (AMISOM, 2020).

Existe um esforço das OIG em melhorar a situação da Somália, tentando prover as necessidades básicas que a população necessita. No campo político, as OIG buscam resolver as questões de conflitos na Somália, a fim de propiciar condições para o estabelecimento de um governo central que possa unificar as instituições e reconstruir as organizações governamentais. Com isso, será possível prover as necessidades básicas da população e exercer a jurisdição em todo o território e no MT da Somália.

Porém, como forma de manter a estrutura de poder da Somália, os clãs indicam os representantes para o parlamento. Com isso, a última e única eleição direta para a escolha de parlamentares na Somália foi em 1969 (ALI; MUYONGA, 2020). O poder dos clãs e a

---

<sup>15</sup> *World Food Programme.*

<sup>16</sup> *African Union Mission in Somalia.* A AMISOM é uma Operação de Manutenção da Paz na Somália.

existência do grupo terrorista Al-Shabaab restringem as ações das OIG e desafiam o próprio poder do Estado, impedindo o governo federal de exercer a soberania e aplicar a jurisdição em todo o território e no MT da Somália.

Um Estado pobre e fragmentado, em que o governo federal, suas instituições e organizações não têm jurisdição sobre todo o território: é assim que a Somália se encontra no Sistema Internacional. Um Estado em que grupos rivais, de diversas naturezas, disputam o poder e estabelecem suas próprias leis nos territórios que dominam.

### **3.2 A História da Pirataria na costa da Somália**

Por sua localização geográfica, a Somália é banhada pelo Golfo de Áden, pelo Mar Arábico e pelo oceano Índico, conforme pode ser observado na Figura 2 (ANEXO B). O país também se localiza próximo ao Estreito de Bab El Mandeb, um importante ponto focal para as LCM e que separa o continente Africano do continente Asiático.

Devido às condições oceanográficas, o litoral da Somália possui uma rica variedade de espécies marinhas e grande quantidade de pescado, sendo uma região de migração de atuns, os quais possuem alto valor comercial. Também são encontrados em abundância, no litoral da Somália, outras espécies de peixes, como o arenque e a anchova, e os frutos do mar, como a lagosta, o camarão e a lula (GLASER *et al.*, 2015).

Após a queda de Mohamed Siad Barre, a comunidade pesqueira da Somália, em sua grande maioria composta por pescadores artesanais, começou a denunciar a presença de embarcações estrangeiras em atividade de pesca ilegal nas Águas Jurisdicionais da Somália (AJS), ocasionando um conflito entre os pescadores somalis e os pescadores estrangeiros. Devido à condição política da Somália, o Estado era incapaz de aplicar a jurisdição no seu território, não conseguindo fiscalizar e implementar a legislação nacional, com o objetivo de reprimir as embarcações de pesca estrangeiras das AJS. Assim, a comunidade pesqueira da Somália ficava à mercê dos atos de violência praticados pelos pescadores estrangeiros, os quais destruíam os apetrechos de pesca e usavam de violência contra os pescadores somalis (GLASER *et al.*, 2015). Outro problema enfrentado pelos pescadores foi o despejo de resíduos tóxicos no MT da Somália (UNMGS, 2008).

A abundante riqueza existente no litoral da Somália e a inexistência de um poder político com capacidade de fiscalizar e proteger os recursos marinhos vivos nacionais

despertou a cobiça de barcos estrangeiros para praticarem pesca ilegal nas AJS. A competição pelo pescado, entre os pescadores estrangeiros e os pescadores da Somália, que em sua grande maioria são pescadores artesanais, resultou numa disputa violenta, na qual os pescadores da Somália, mais vulneráveis, saíam prejudicados.

Para lidar com a violência, a poluição marinha e a disputa pelo pescado, os pescadores somalis se organizaram em grupos, como pequenas milícias, para atacar os pesqueiros estrangeiros e, oportunamente, roubar os apetrechos de pesca e equipamentos dessas embarcações (GLASER *et al.*, 2015).

Como se pode observar, a comunidade pesqueira da Somália, impedida de conseguir o seu sustento, se sentiu desprotegida em relação à violência que sofria dos pescadores estrangeiros e em virtude da poluição ocasionada pelos resíduos tóxicos. Assim, pelo fato de o Estado não assumir o seu papel, uma vez que não cumpria com a responsabilidade de fiscalizar e coibir a pesca ilegal e a poluição marinha, os pescadores somalis passaram a atuar como milícias marítimas.

As milícias marítimas passaram a confrontar as embarcações de pesca estrangeiras no intuito de terem liberdade para pescar nas Águas Jurisdicionais (AJ) do seu país e preservar as espécies marinhas da costa da Somália, de forma a garantirem o seu meio de vida e o consequente sustento de suas comunidades. Com isso, essas milícias marítimas assumiram o papel do Estado, estabelecendo e impondo suas próprias “leis”, outorgando ao direito de saquear as embarcações estrangeiras que encontravam, com a justificativa de proteger as AJS. Agindo assim, aqueles pescadores passaram a cometer ilícitos que na legislação internacional são classificados como atos de pirataria e de roubo armado contra navios. Isso vai ao encontro a ideia de Wedin, o qual cita que o surgimento da pirataria moderna tem início quando uma população costeira carente começa a praticar crimes, no mar, contra navios vulneráveis (WEDIN, 2015).

A situação de pobreza em que vivia a população, em conjunto com a percepção de que seus recursos marinhos vivos estavam sendo “roubados” pelas embarcações estrangeiras, além de servir de justificativa para os atos de pirataria na costa da Somália legitimaram esse ilícito perante as comunidades em que vivem (UNMGS, 2008). Murphy denomina tal fenômeno como aceitabilidade cultural, o qual diz respeito a como os piratas são vistos nas comunidades em que vivem, ou seja, se os ilícitos por eles praticados são percebidos de forma positiva ou negativa (MURPHY, 2008). Com a aceitabilidade cultural, podemos deduzir que os piratas tinham total liberdade para operar de dentro de suas comunidades, sem oposição pelos ilícitos que praticavam no mar.

Observa-se que a alegação de que os pescadores perderam a capacidade de obter o seu sustento foi, como no caso dos corsários, uma das justificativas iniciais para que homens do mar passassem a viver à margem da lei, tornando-se piratas. Os pescadores somalis, até então pacíficos ao praticar o seu ofício, passaram a utilizar o necessário conhecimento que detinham em proveito da criminalidade. Isso vai ao encontro da ideia de que a pirataria só pode surgir em lugares com tradição marítima, pois necessita de embarcações e pessoal com conhecimento de navegação e condução de embarcações para praticarem os ilícitos (MURPHY, 2008).

Murphy nos diz que, para prosperar, a pirataria ocorre no litoral de Estados em guerra ou com perturbações de ordem civil, e ressalta que a recompensa com a pirataria e o roubo armado só será vantajosa caso seja maior do que os rendimentos auferidos com o trabalho lícito e honesto, somados ao risco a que os piratas se expõem — caso contrário, não haveria motivo para os piratas se arrisquem, pois não cometem ilícitos por motivos ideológicos (MURPHY, 2008).

Em 1994, os piratas da costa da Somália sequestraram dois pesqueiros estrangeiros e exigiram uma elevada soma de dinheiro como resgate para a libertação da tripulação (GLASER *et al.*, 2015). Apesar dos reflexos desse ato de pirataria ter se limitado ao âmbito regional, pode-se observar claramente uma mudança no comportamento dos piratas, pois a justificativa de proteger as AJS não condiz com o ato de sequestrar pessoas para obtenção de resgate. Sequestrar pessoas para obtenção de resgate indica que os piratas perceberam que as práticas ilícitas poderiam auferir mais recursos financeiros do que a pesca. Tal ação dissociou-se, completamente, da justificativa inicial dos pescadores, a qual atacavam as embarcações estrangeiras de pesca para protegerem a si mesmos e às AJS.

Os antigos pescadores, agora piratas, observaram que os lucros com a criminalidade eram maiores do que na atividade de pesca. Essa percepção aliada à inexistência de um poder que fiscalizasse e estabelecesse a ordem nas AJS, de forma a reprimir a ocorrência de ilícitos no mar, em conjunto com uma cultura local permissiva para com a pirataria e o roubo armado contra navios, foram alguns fatores que fomentaram a pirataria.

Existem indícios de que membros do governo autônomo de Puntland forneceram armas e financiamento aos piratas para, em troca, receberem 30% dos valores dos resgates recebidos com os sequestros dos navios (THE WORLD BANK, 2013). Acredita-se que o envolvimento dos membros do governo com a pirataria atinja todos os níveis do governo autônomo de Puntland (UNMGS, 2008).

A possibilidade de que houvesse o envolvimento de membros do governo com os piratas fez com que a situação ficasse ainda mais preocupante, uma vez que esse tipo de relacionamento não só protege como promove a pirataria, além de minar a confiança no Estado, o qual deveria ser o principal responsável pelo combate desse ilícito.

Os primeiros atos de pirataria e de roubo armado significativos contra navios na costa da Somália ocorreram no ano de 2005 (THE WORLD BANK, 2013). Isso porque, até então, esses ilícitos tinham um impacto apenas regional. Constatou-se que, justamente em 2005, ano posterior ao início do governo do TFG, as ações ilícitas prosperaram. A falta de capacidade do TFG em exercer a soberania sobre o território da Somália, a extrema violência e grande instabilidade política, que caracterizaram o período daquele governo, aliadas a problemas preexistentes — como a exploração dos recursos marinhos vivos e a poluição hídrica causada por navios estrangeiros, os quais resultaram no aumento da pobreza das comunidades pesqueiras — acabaram extrapolando para o mar na forma de estímulo para o crescimento dos atos de pirataria e do roubo armado contra navios.

Os atos de pirataria e do roubo armado contra navios na costa da Somália adquiriram significativa importância, a partir de 2008, quando o número de ataques teve um crescimento considerável, deixando de ser um problema doméstico da Somália para ser uma ameaça às LCM que existiam na região. Por exemplo, estima-se que no ano de 2006 havia algumas dezenas de piratas na Somália; entretanto, no ano de 2008, esse número já era estimado entre 1.000 e 1.500 piratas (UNMGS, 2008).

Observando o Gráfico 2, podemos ter uma ideia do crescimento da pirataria a partir de 2005, durante o governo do TFG.

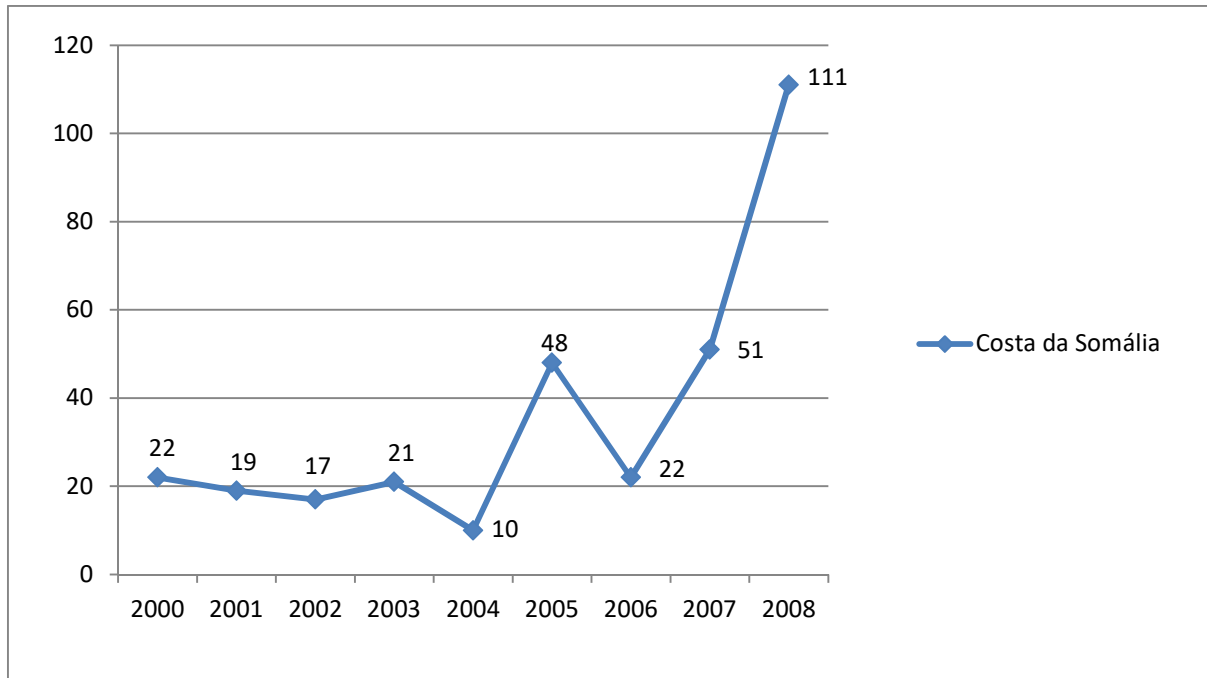


GRÁFICO 2 - Atos de pirataria ocorridos na costa da Somália, no período compreendido entre os anos de 2000 a 2008.

Fonte: UNODC, 2010.

Conforme o Gráfico 2, no ano de 2008, ocorreram 111 atos de pirataria e do roubo armado contra navios na costa da Somália, o que representou mais do que o dobro dos 51 ilícitos que ocorreram no ano de 2007. Contudo, não foi só o significativo incremento do número de ilícitos que provocou repercussão internacional. Dos 111 atos de pirataria e roubo armado contra navios que ocorreram no ano de 2008, os piratas conseguiram sequestrar 42 navios, mantendo 815 tripulantes como reféns. Em todo ano de 2008, foram executados, no mundo, 293 atos de pirataria e roubo armado contra navios, os quais resultaram em 49 navios sequestrados e 889 tripulantes mantidos como reféns (ICC-IMB, 2009).

Ao se comparar esses números, percebe-se que os atos de pirataria e roubo armado contra navios na costa da Somália, em 2008, representaram mais de 37% da ocorrência desses ilícitos no mundo. Contudo, ao se observar a proporção de navios sequestrados, constata-se que naquela região, em 2008, ocorreram 85% do número desse ilícito no mundo. De forma análoga, no mesmo ano, os sequestros de navios na costa da Somália foram responsáveis por 91% das pessoas mantidas como reféns no mundo, em consequência de atos de pirataria e roubo armado contra navios.

Por conseguinte, o índice de 85% de navios sequestrados e de 91% de pessoas mantidas como reféns, em 2008, na Somália, em relação ao mundo, indica que os piratas daquela região não visavam o navio, os equipamentos de bordo ou a carga. Eles buscavam



algo bem mais valioso, que pudesse trazer um lucro rápido e certo. Algo que nenhuma companhia de navegação se recusasse em atendê-los: o pagamento de resgate para libertação da tripulação que era mantida como refém.

Cabe ressaltar a forma violenta com que os piratas da costa da Somália abordavam as tripulações dos navios. Em 2008, os atos de pirataria e roubo armado na costa da Somália resultaram em 4 mortes, 2 feridos e 14 desaparecidos, todos eles membros componentes das tripulações dos navios que navegavam naquela região (ICC-IMB, 2009).

O crescente número dos atos de pirataria aos navios, em conjunto com o *modus operandi* dos piratas, os quais utilizavam a violência como fator de coerção e mantinham as tripulações como reféns, provocaram grande apreensão e temor, resultando num crescente impacto psicológico na tripulação dos navios que navegavam pela costa da Somália.

Nos cinco primeiros meses de 2008, o Rebocador *Svitzer Korsakov*, o Navio de Passageiros *Le Ponant*, o Navio Mercante *Victoria*, o Navio Mercante *Amiya Scan* e o Navio Mercante *Lehmann Timber* foram atacados por piratas, os quais sequestraram os navios e mantiveram as tripulações como reféns. Em todos esses casos, os piratas navegaram até o MT da Somália, onde fundearam aqueles navios. Após negociações, os navios foram liberados e as tripulações libertadas. Existe a suspeita de que resgates foram pagos para que os navios fossem liberados e as tripulações fossem libertadas (ICC-IMB, 2009).

Ao pagarem o resgate para liberarem o navio e libertarem a tripulação, as companhias de navegação acabaram aumentando os ganhos financeiros que os piratas obtinham, incentivando ainda mais a pirataria e o roubo armado contra navios na costa da Somália. Como forma de diminuir as chances dos piratas interceptarem seus alvos, a ICC, em 2008, passou a orientar os navios a não se aproximarem a menos de 250 milhas náuticas (MN) da costa da Somália (ICC-IMB, 2009).

As companhias de navegação passaram a pagar valores de até 1,5 milhões de dólares a título de seguro para cada navio que trafegasse pela costa da Somália. Enquanto isso, as linhas de cruzeiro marítimo passaram a desembarcar seus passageiros antes de trafegarem por aquela região, transportando-os por via aérea até um porto seguro, quando então, eram, novamente, embarcados nos navios (ICC-IMB, 2009).

Os ataques realizados por piratas na costa da Somália acabaram obrigando os navios que utilizavam as LCM existentes na região a alterarem suas rotas, a fim de evitar navegar ao largo da costa da Somália. Tal ação aumentava o tempo de viagem e o gasto de combustível, onerando o custo do transporte marítimo. O pagamento adicional de seguro encarecia, ainda mais, o custo do transporte marítimo, e ainda tinha o custo do transporte

aéreo que as companhias de cruzeiros marítimos tinham que desembolsar com os passageiros, ao trafegar naquela região.

O Golfo de Áden, que banha a costa norte da Somália, é uma região muito importante para as LCM que conectam o oriente ao ocidente, transportando o óleo e gás da região do Golfo Pérsico e a produção de bens de consumo do leste asiático para o continente europeu e americano. Estima-se que trafegaram pelo Golfo de Áden, em 2008, aproximadamente, 30.000 navios (UNMGS, 2008).

Com uma distância de 170 MN no seu ponto mais largo, não era possível aplicar no Golfo de Áden a orientação, sugerida pelo ICC, de não se aproximar a menos de 250 MN da costa da Somália (UNMGS, 2008). O intenso tráfego mercante e a grande concentração de barcos de pesca fazem do Golfo de Áden uma região propícia ao ataque de piratas. Isso pode explicar o porquê dos 111 ataques a navios que ocorreram na costa da Somália, no ano de 2008, dos quais 92 desses ataques ocorreram no Golfo de Áden (ICC-IMB, 2009).

A forte tendência, em 2008, do crescimento dos atos de pirataria e roubo armado contra navios, alguns com sequestros de suas respectivas tripulações, resultaram na restrição da liberdade de navegação, com o conseqüentemente reflexo nas LCM que trafegavam naquela região. Isso acabou causando um impacto de ordem econômica no comércio marítimo e psicossocial nas tripulações dos navios. Visto que a orientação sugerida pelo ICC para a prevenção à pirataria não podia ser aplicada no Golfo de Áden e maioria dos ataques se concentrava naquela região, os atores do Sistema Internacional começaram a procurar uma solução que atendesse aos interesses mútuos dos Estados e da comunidade marítima.

Assim, o assunto foi levado ao CSNU, onde foi estabelecida, em 02 de junho de 2008, a Resolução nº 1816, pela qual aquele Conselho reconhecia a incapacidade do TFG de patrulhar as AJS, a fim de impedir a pirataria e garantir a segurança das LCM existentes na costa da Somália (UNSC, 2008a).

A Resolução nº 1816, do CSNU, foi o ponto de partida para que houvesse um combate efetivo à pirataria na costa da Somália, de forma ampla e integrada, com respaldo jurídico de uma Organização Internacional, e que se materializou em diversas iniciativas, as quais obtiveram um efetivo sucesso e que abordaremos a seguir.

### 3.3 Práticas Adotadas para o Combate à Pirataria na Somália

A Resolução nº 1816, do CSNU, conclamou os Estados membros, com a autorização do TFG, a cooperarem no emprego de suas Forças Navais para o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios na costa da Somália, sendo permitido para isso, por seis meses, que os meios militares daqueles Estados membros adentrassem o MT da Somália (UNSC, 2008a). Essa permissão foi em decorrência da incapacidade do TFG de fiscalizar e combater os ilícitos que ocorriam nas AJS, e foi renovada anualmente até a Resolução nº 2500, de 04 de dezembro de 2019, do CSNU, última resolução sobre o assunto e que possui validade por 12 meses, a partir da data do documento.

Considerando que a diferença entre a pirataria e o roubo armado contra navios é o local onde a ação é praticada, e uma vez que a Resolução nº 1816, do CSNU, aboliu essa distinção para o combate a esses dois ilícitos, será usado, a partir de agora, para o caso da Somália, somente o termo pirataria para se referir aos dois ilícitos em questão.

A permissão concedida às Forças Navais para adentrarem o MT da Somália evitou que em caso de perseguição a um navio pirata em águas não jurisdicionais esse buscasse refúgio dentro do MT da Somália. Além dessa permissão, a incapacidade do TFG de capturar os piratas e eliminar seus refúgios dentro do território da Somália, fez com que a Resolução nº 1851 do CSNU, de 16 de dezembro de 2008, ampliasse a área de combate à pirataria, autorizando a outros Estados, em cooperação com o TFG, a operarem dentro do território da Somália para o combate a esse ilícito (UNSC, 2008c).

Para Murphy, a pirataria é um crime planejado e preparado em terra. Com isso, o elo mais fraco da pirataria reside nos atracadouros e no apoio proveniente de terra. O ataque aos campos dos piratas suprime sua capacidade de operar no mar (MURPHY, 2012). A permissão para que outros Estados combatesse a pirataria dentro do território da Somália, foi a oportunidade que permitiu as Forças Navais localizarem e identificarem os refúgios dos piratas em terra, acompanhando a sua movimentação antes que partissem para o mar com o objetivo de cometerem atos de pirataria.

### **3.3.1 O emprego do Poder Naval no combate à pirataria na costa da Somália**

Para tornar mais clara a afirmação de Murphy, podemos traçar uma analogia a respeito da relação entre a humanidade e o mar. Sabe-se que a humanidade vive em terra, entretanto é também do mar que retira os recursos necessários para seu sustento, além de utilizá-lo para o transporte de pessoas e mercadorias. Os piratas, de forma análoga, porém criminosa, vivem em terra, mas praticam seus crimes no mar.

Para Till, na maioria dos casos, o combate à pirataria pode ser realizado por meio do emprego de forças policiais em terra; no entanto, considera importante o emprego do Poder Naval para a proteção das LCM (TILL, 2009). Dessa forma, a ideia de Till complementa o pensamento de Murphy, pois quando o crime passa a ser praticado no mar, somente o Poder Naval terá toda a capacidade necessária para combater os piratas, uma vez que é no ambiente marítimo que o Poder Naval apresenta sua maior expressão.

Assim, a Resolução nº 1816 do CSNU segue o conceito apresentado por Till, quando solicita aos Estados membros empregarem o Poder Naval no combate à pirataria. Para a Doutrina Militar Naval (DMN), o Poder Naval, além dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, compreende, também, as infraestruturas de apoio e as estruturas de comando e controle (BRASIL, 2017). Assim, serão apresentados a seguir os componentes do Poder Naval que foram empregados no combate à pirataria na costa da Somália, no período compreendido entre os anos de 2008 e 2019.

#### **3.3.1.1 O emprego de Forças Navais**

Com base na Resolução nº 1816 do CSNU, os Estados Membros passaram a empregar Forças Navais estruturadas em Forças-Tarefas<sup>17</sup> (FT) no combate à pirataria na costa da Somália. As coalizões de Estados membros passaram a empregar Forças-Tarefas Combinadas<sup>18</sup> (FTC), a fim de aumentar a presença de meios, integrando e ampliando os esforços de combate à pirataria, enquanto os Estados não pertencentes a coalizões passaram a

---

<sup>17</sup> Força-Tarefa é uma Força constituída para a condução de operações navais em cumprimento de determinada missão (BRASIL, 1987).

<sup>18</sup> Forças-Tarefas Combinadas são as FT compostas por elementos de Forças Armadas de dois ou mais Estados, operando sob um comando único (BRASIL, 2017).

utilizar FT não combinadas<sup>19</sup>. A seguir, serão apresentadas as FTC e as FT não combinadas, às quais denominaremos somente pela sigla FT, empregadas no combate à pirataria na costa da Somália, no período de 2008 a 2019.

#### **3.3.1.1.1 Operações *Allied Provider*, *Allied Protector* e *Ocean Shield***

Em 2008, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) realizou a operação *Allied Provider* com o propósito de escoltar os navios do WFP e combater a pirataria na costa da Somália. Já em 2009, a OTAN realizou a operação *Allied Protector* com o propósito de combater a pirataria na costa da Somália. Ao término da operação, a OTAN realizou a operação *Ocean Shield* com o mesmo propósito, sendo encerrada no ano de 2016 (GEIß; PETRIG, 2011; NATO, 2016).

As operações *Allied Provider* e *Allied Protector* estão entre as primeiras operações a empregarem FTC na costa da Somália, tendo por base a Resolução nº 1816 do CSNU. Considerando que em 2009 ocorreram 222 atos de pirataria na costa da Somália, o dobro de atos sobre os ocorridos no ano de 2008, é provável que os curtos períodos de emprego destas duas FTC não tenham sido suficientes para apresentar um resultado positivo. Contudo, essas operações proveram escoltas aos navios do WFP e impediram diversos ataques de piratas (GEIß; PETRIG, 2011). É possível estimar que, caso essas operações não tivessem ocorrido, o número de atos de pirataria em 2009 seria maior.

#### **3.3.1.1.2 Força Naval da União Europeia — Operação *Atalanta* (EU NAVFOR)**

As LCM existentes na costa da Somália são a principal conexão marítima entre a Europa, as regiões do Oriente Médio e a Ásia. Tamanha importância ensejou a União Europeia a criar, em dezembro de 2008, a Força Naval EU NAVFOR<sup>20</sup>, com uma Força-Tarefa Combinada (FTC-465) subordinada, para emprego na costa da Somália (EU

---

<sup>19</sup> Nesse caso, a FT é composta por meios e por pessoal de somente um Estado.

<sup>20</sup> *European Union Naval Force Atalanta*.

NAVFOR, 2020b). Entre as tarefas da Operação Atalanta (EU NAVFOR, 2020b), podemos citar:

- Combater a pirataria;
- Proteger os navios do Programa Mundial de Alimentos (ONU) e da AMISOM que navegam na área de operações;
- Acompanhar as atividades de pesca na costa da Somália;
- Apoiar outras missões da União Europeia e de Organizações Internacionais que visam fortalecer a segurança marítima na região de atuação da Operação Atalanta.

Assim como as operações da OTAN, a EU NAVFOR está respaldada pela Resolução nº 1816, do CSNU, e pelas Resoluções posteriores que se seguiram até elaboração da Resolução nº 2500.

A área da Operação Atalanta inclui o Sul do Mar Vermelho, o Golfo de Áden, parte do oceano Índico, incluindo a República de Seychelles, assim como o MT, águas interiores e a faixa de território costeiro da Somália, representando uma área de 8.700.000 km<sup>2</sup> (EU NAVFOR, 2020b).

A FTC-465 utiliza diversos tipos de navios, entre eles escoltas e navios auxiliares, que operam com aeronaves de asa rotativa. Utilizam, também, Aeronaves de Patrulha Marítima e Reconhecimento (MPRA<sup>21</sup>) e Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP). O Comando da FTC-465 é rotativo e emprega, aproximadamente, 600 pessoas. O Comando da EU NAVFOR fica localizado na cidade de Rota, na Espanha (EU NAVFOR, 2020a).

Em que pese a EU NAVFOR ser uma Força Naval da União Europeia, Estados não pertencentes àquela OIG já enviaram meios para participar da FTC-465 — como Noruega, Ucrânia e Nova Zelândia (EU NAVFOR, 2020b).

A Espanha e a Alemanha possuem destacamentos aéreos em Djibuti, na República do Djibuti, de onde operam as MPRA. Outros Estados europeus possuem destacamentos em Mombasa, na República do Quênia, e em Victoria, na República de Seychelles, de onde operam as MPRA (EU NAVFOR, 2018).

A necessidade de estabelecer destacamentos próximos à área de operação, como em Estados fronteiriços à Somália — no caso o Djibuti e o Quênia — ou até mesmo dentro da área de operações — como no caso de Seychelles — é importante para reduzir o tempo de trânsito e maximizar a permanência das aeronaves quando na área a ser esclarecida. As MPRA e as ARP possuem a tarefa de fornecer informações para a formação da consciência

---

<sup>21</sup> *Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft.*

situacional marítima da área de operações, bem como proverem inteligência para que os navios de guerra possam realizar a compilação do quadro tático.

### 3.3.1.1.3 Força-Tarefa Combinada 151

As Forças Marítimas Combinadas (CMF<sup>22</sup>) são uma Força Naval marítima multinacional, composta por 33 Estados<sup>23</sup>, criada para combater os ilícitos praticados no mar por atores não estatais, como criminosos e terroristas, a fim de proporcionar segurança marítima na área de operações. Entre esses ilícitos podemos citar o tráfico de drogas, o contrabando e a pirataria. A CMF é subordinada ao Comando Central das Forças Navais dos Estados Unidos da América (NAVCENT<sup>24</sup>). Para cumprir suas tarefas, a CMF possui três FTC subordinadas, a FTC-150, FTC-151 e a FTC-152, sendo a FTC-151 a responsável pelo combate à pirataria (CMF, 2020).

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 (CTF-151, 2020).

A FTC-151 foi estabelecida em janeiro de 2009, tendo como tarefa combater a pirataria na costa da Somália e fortalecer as capacidades das Organizações Internacionais envolvidas com o respectivo assunto, a fim de garantir a liberdade de navegação e proteger as LCM (CTF-151, 2020). Sua área de operações é delimitada pelo Golfo de Áden, Mar Árabe e oceano Índico (GEIB; PETRIG, 2011).

Tanto a FTC-151, da CMF, quanto a FTC-465, da EU NAVFOR, possuem tarefas muito semelhantes no combate à pirataria, bem como no apoio às demais Organizações Internacionais envolvidas com o assunto, como a IMO, a INTERPOL<sup>25</sup> e a ICC (BMP5, 2018).

---

<sup>22</sup> *Combined Maritime Forces.*

<sup>23</sup> Os Estados que compõem a CMF são Alemanha, Arábia Saudita, Austrália, Bahrein, Bélgica, Brasil, Canadá, Cingapura, Coreia, Dinamarca, Emirados Árabes Unidos, Espanha, Estados Unidos da América, Filipinas, França, Grécia, Holanda, Iêmen, Iraque, Itália, Japão, Jordânia, Kuwait, Malásia, Noruega, Nova Zelândia, Paquistão, Portugal, Qatar, Reino Unido, Seychelles, Tailândia e Turquia.

<sup>24</sup> *U.S. Naval Forces Central Command.*

<sup>25</sup> *International Criminal Police Organization.*

#### 3.3.1.1.4 Forças-Tarefas

Independente das FTC, outros Estados, como a Rússia, a China e a Índia, também têm enviado meios para a costa da Somália, com o intuito de combater a pirataria e proteger as LCM (CMF, 2018).

Um dos países que participa ativamente do combate à pirataria é a China, a qual envia, desde 2008, uma FT para a costa da Somália (PANDA, 2018). Em agosto de 2017, a China inaugurou uma Base Naval no Djibuti, cuja principal tarefa é apoiar as FT que operam na costa da Somália (HEADLEY, 2018).

Todos os navios de guerra, independentemente dos Estados a que pertencem, realizam patrulhas e acompanhamento de navios mercantes na área de operação. Tal ação só é possível por existir um comportamento cooperativo entre os Estados e a busca pela interoperabilidade entre os meios navais e aeronavais.

A *permanência* indica a capacidade de operar, continuamente, com independência e por longos períodos, em áreas distantes e de grandes dimensões. Meios de apoio logístico móvel aumentam essa *permanência* que, se tiver longa duração, deve prever o rodízio das unidades (BRASIL, 2017, p. 5, grifos do autor).

É importante observar que apesar da permanência ser uma das características do Poder Naval, a FTC-151 e a FT chinesa utilizam bases na região. Já a FTC-465 estabeleceu destacamentos aéreos na região, alguns dentro da área de operação, em virtude da permanência não ser uma característica dos meios aéreos não embarcados.

#### 3.3.1.2 Consciência Situacional Marítima

O conceito de consciência situacional marítima pode ser definido como a compreensão que se tem do ambiente marítimo, considerando os diversos atores que nele atuam, as relações entre eles e as tendências, as quais podem impactar alguma expressão do poder. Assim, para se alcançar a consciência situacional marítima, será necessário um contínuo fluxo de informações da área de interesse, de forma a ter um acompanhamento rigoroso dos atores e seus padrões de comportamento (BRASIL, 2017).



Aplicando o conceito da consciência situacional marítima para a pirataria, podemos identificar como atores: os navios de guerra e aeronaves militares; os navios que podem ser atacados pelos piratas; as embarcações piratas; e as demais embarcações que se encontram na área de interesse. A formação da consciência situacional marítima será o resultado da interação desses atores nas áreas de maior probabilidade de ocorrência de atos de pirataria, levando-se em conta os demais aspectos que podem ter influência sobre esses mesmos atores, como as condições de mar reinantes. Assim, a consciência situacional marítima buscará descobrir quais são as embarcações piratas dentre as demais embarcações que se encontram na área de operações.

Para o combate à pirataria na costa da Somália, os Centros de Segurança Marítima são utilizados para formar a consciência situacional marítima da área de operações com o intuito de prover informações para as FTC e FT operando na área de operações. Para formar a consciência situacional marítima, normalmente, são utilizadas informações dos MPRA, ARP, satélites e navios de guerra com seus meios orgânicos; informações fornecidas pelo Sistema de Identificação Automático (AIS<sup>26</sup>) dos navios que navegam na região e de AIS por satélite; e informações de navegação padronizadas, encaminhadas pela internet, proveniente dos navios que aderiam aos Centros de Segurança Marítima (CMF, 2017).

### **3.3.1.2.1 Centro de Operações de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO)**

O UKMTO<sup>27</sup> é um Centro de Segurança Marítima subordinado à Marinha do Reino Unido e localizado em Dubai, que contribui para o combate à pirataria. O propósito do UKMTO, no caso da pirataria, é servir como um canal de comunicação entre as organizações envolvidas no combate à pirataria, as companhias de navegação e os respectivos navios. Como um centro que contribui para formar a consciência situacional marítima, o UKMTO realiza o acompanhamento dos navios que trafegam na Área de Comunicação Voluntária (VRA<sup>28</sup>), transmitindo, regularmente, informações de segurança marítima para eles (UKMTO, 2016).

---

<sup>26</sup> *Automatic Identification System.*

<sup>27</sup> *United Kingdom Marine Trade Operations.*

<sup>28</sup> *Voluntary Reporting Area.*

Os navios, para serem acompanhados, devem efetuar a adesão na página da internet do UKMTO antes de entrarem na VRA. A VRA é uma região que foi estabelecida, em virtude de nela haver a possibilidade de ocorrer atos de pirataria, estando representada na Figura 3 (ANEXO C) como a superfície colorida em lilás.

### 3.3.1.2.2 Centro de Segurança Marítima do Chifre da África (MSCHOA)

Outro Centro de Segurança Marítima que contribui para o combate à pirataria na costa da Somália é o MSCHOA<sup>29</sup>. Esse Centro, subordinado à EU NAVFOR, foi criado para ampliar a consciência situacional marítima por meio do acompanhamento dos navios que trafegam pela Área de Alto Risco (HRA<sup>30</sup>), representada na Figura 3 (ANEXO C) pela cor encarnada. Para isso, antes de entrarem na HRA, os navios devem efetuar a adesão na página do MSCHOA na internet. O Centro provê, para a Comunidade Marítima, orientações atualizadas acerca dos ataques de piratas ocorridos e elabora, diariamente, uma avaliação de risco para classificar o grau de vulnerabilidade<sup>31</sup> de cada navio que efetuou a adesão e que trafega no interior da HRA. Esta avaliação é disseminada para as Forças Navais envolvidas no combate à pirataria (MSCHOA, 2020a).

A HRA se encontra localizada dentro da VRA, e o que difere as duas regiões é a probabilidade de ocorrência de um ataque pirata, uma vez que esta probabilidade é maior na HRA que na VRA. Estima-se que, em 2013, trafegaram 50.000 navios por ano na HRA (KLEMMANN, 2013). Acompanhar e proteger esta quantidade significativa de navios, em uma área extensa como a HRA, demandaria uma elevada quantidade de recursos de meios e de pessoal. Assim, de forma a otimizar os recursos disponíveis, o grau de vulnerabilidade é utilizado para classificar os navios, os quais a Força Naval deverá concentrar seus esforços.

Para coordenação, o MSCHOA utiliza e disponibiliza o sistema MERCURY — Figura 4 (ANEXO D) —, o qual provê comunicação entre as FTC e FT envolvidas no combate à pirataria na costa da Somália; Centros de Segurança Marítima; e Centros de Coordenação de Busca e Resgate e Guardas Costeiras da região. O sistema MERCURY

---

<sup>29</sup> *The Maritime Security Centre - Horn of Africa.*

<sup>30</sup> A *High Risk Area* ou Área de Alto Risco é a região em que ocorre a maior parte dos ataques piratas, sendo recomendado adotar procedimentos de segurança adicionais. (BMP5, 2018).

<sup>31</sup> A vulnerabilidade do navio é calculada utilizando alguns parâmetros, como dimensão do navio, a carga transportada, número de tripulantes e nacionalidades, medidas de proteção adotadas pelo navio e se possui segurança marítima privada armada ou desarmada (MSCHOA, 2020b).

também provê alarme, em caso de ato de pirataria, para as FTC e FT que se encontram na HRA (MSCHOA, 2020b).

As inúmeras FTC, FT e meios operando no combate à pirataria na costa da Somália, sem que haja um comando unificado capaz de realizar o Comando e Controle de todos os envolvidos, poderiam resultar em interferência mútua entre os meios navais, aeronavais e aéreos, bem como na redundância dos esforços empregados. Como solução, foi adotado o sistema MERCURY para que haja comunicação entre as Forças Navais e a devida coordenação entre todos esses atores no ambiente marítimo, a fim de maximizar os esforços realizados e evitar a interferência mútua entre os meios navais, aeronavais e aéreos.

### **3.3.1.2.3 Outros Centros de Segurança Marítima**

Foram estabelecidos outros Centros de Segurança Marítima em Estados próximos da Somália, como no Iêmen, na República do Quênia e na República Unida da Tanzânia (UNSC, 2012b).

A segurança no mar depende da consciência situacional marítima, não podendo ficar limitada aos Centros de Segurança Marítima de Estados localizados fora da área de operação. Conforme o Art. 100 da CNUDM, cooperar no combate à pirataria é um dever de todos os Estados. Assim, é importante estabelecer Centros de Segurança Marítima nos Estados regionais, a fim de incentivá-los a buscar e compilar informações com o propósito de ampliar a formação da consciência situacional marítima.

### **3.3.1.3 Corredor de Trânsito Recomendado Internacionalmente (IRTC)**

O IRTC<sup>32</sup> foi aprovado pela IMO, em 2009 (IMO, 2009c), e consiste de dois corredores paralelos de 492 MN de comprimento, com 2 MN de separação, para serem utilizados pelos navios quando navegando no Golfo de Áden. São estabelecidos e recomendados horários e velocidades para os navios entrarem no IRTC, com o propósito de

---

<sup>32</sup> *Internationally Recommended Transit Corridor.*

manterem uma proximidade entre eles, a fim de serem acompanhados por algum navio de guerra escalado, dentre os meios que participam das operações de combate à pirataria na costa da Somália. Os horários são estabelecidos de modo que os navios transitem pelas áreas de maior possibilidade de ataque de piratas à noite. O MSCHOA disponibiliza mensalmente as tabelas com os horários e os navios de guerra designados para fazer o acompanhamento (EU NAVFOR, 2010).

Segundo Murphy (2008), os navios, quando navegando, têm maior probabilidade de serem atacados por piratas em regiões perto do litoral, geralmente em estreitos ou próximos de ilhas. A observação de Murphy se encaixa perfeitamente na situação da Somália, uma vez que o Golfo de Áden tem a extensão máxima de 170 milhas no seu ponto mais largo, além de possuir um intenso tráfego mercante e grande concentração de barcos de pesca. A proximidade da costa favorece os piratas, pois eles não precisam navegar grandes distâncias para realizar um ataque e depois podem se evadir rapidamente para se esconderem em alguma reentrância da costa.

O intenso tráfego mercante no Golfo de Áden também beneficia os piratas, pois se configura na existência de um grande número de navios que podem ser o alvo dos seus ataques. Além disso, os barcos de pesca presentes no Golfo de Áden possibilitam ao barco pirata se ocultar entre eles antes e após a realização do ataque, dificultando a identificação do barco pirata pelas Forças Navais envolvidas no combate à pirataria.

Os três aspectos descritos podem justificar o porquê de, no ano de 2008, mais de 82% dos ataques de piratas, ocorridos na costa da Somália, sucederam-se no Golfo de Áden (ICC-IMB, 2009). Para compensar as desvantagens operativas em relação a essas características, seria necessária a presença de um grande número de meios pertencentes às Forças Navais, o que exigiria um relevante esforço militar.

O estabelecimento do IRTC, em 2009, exatamente após o ano de 2008, contribuiu para mitigar as vantagens que os piratas possuíam naquela região, tendo em vista que posicionou os corredores, aproximadamente, na mediatriz do Golfo de Áden, direcionando os navios a trafegarem na região mais afastada de terra. O estabelecimento de horários para a entrada no IRTC também têm a finalidade de dificultar, para os piratas, a capacidade de identificar alvos, pois os navios passariam nas áreas de maior probabilidade de ocorrência de ataques à noite.

O agrupamento de navios, com similaridades de um comboio, possibilita uma melhor comunicação entre eles, proporciona algum conforto psicológico à tripulação e

permite o acompanhamento de um navio de guerra durante a navegação no IRTC, provendo uma resposta militar mais rápida em caso de um ataque pirata.

#### **3.3.1.4 Conferência SHADE**

A Conferência SHADE<sup>33</sup> foi estabelecida em 2008 com o intuito de que todos os envolvidos no combate à pirataria na costa da Somália pudessem compartilhar informações, coordenar os esforços realizados e apresentar as práticas de combate à pirataria até então implementadas (GEIß; PETRIG, 2011). A grande variedade de atores existentes no combate à pirataria na costa da Somália ensejou a oportunidade de se criar um fórum para a discussão das práticas até então empregadas naquela região, a fim de que todos os envolvidos pudessem divulgar e discutir as ações efetivadas. A conferência é realizada duas vezes por ano no Bahrein, sendo a organização do evento, atualmente, revezada entre a CMF e a EU NAVFOR.

#### **3.3.2 Práticas Adotadas pelos Navios que Trafegam pela Costa da Somália**

O Manual de Melhores Práticas de Gestão para Impedir a Pirataria e Melhorar a Segurança Marítima no Mar Vermelho, Golfo de Áden, oceano Índico e no Mar Arábico (BMP5<sup>34</sup>) é a 5ª edição de uma publicação, elaborada pela Comunidade Marítima, com o apoio da EU NAVFOR, CMF e outras organizações para orientar os Comandantes e as tripulações dos navios a planejarem a derrota e implementarem medidas de proteção, quando trafegando pelas VRA e HRA. Essas orientações visam detectar, evitar, impedir ou dificultar um ataque de piratas, assim como divulgar os procedimentos que devem ser adotados pelo navio ao ser atacado. O manual também provê orientações de como preservar as evidências produzidas pelo ataque, de forma a serem utilizadas no posterior inquérito, para apurar os fatos ocorridos, de modo que os piratas sejam processados, julgados e punidos (BMP5, 2018).

---

<sup>33</sup> *Shared Awareness and Deconfliction.*

<sup>34</sup> *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in The Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea.*

O primeiro BMP foi divulgado pela IMO, por meio da Circular MSC.1/Circ.1332 (IMO, 2009a), em atendimento à Resolução nº 1846 do CSNU, a qual conclama à cooperação entre os Estados, IMO e a comunidade marítima na divulgação de recomendações, orientações e treinamento das medidas a serem adotadas pelos navios quando encontrarem-se sob a ameaça de pirataria na costa da Somália (UNSC, 2008b).

Observa-se, mais uma vez, a reação internacional em atendimento às Resoluções do CSNU sobre o combate à pirataria na costa da Somália. O fato da elaboração e divulgação do BMP envolver os diversos atores que participam do combate à pirataria, bem como setores importantes da comunidade marítima, é o resultado da cooperação entre todas as organizações envolvidas. Com isso, busca-se oferecer diretrizes gerais para que Comandantes e tripulações dos navios conheçam as práticas a serem adotadas quando trafegando na VRA e na HRA.

A ameaça representada pela pirataria é formada pelo triângulo da Figura 5, abaixo representada, cujos lados são a *capacidade*, o *intento* e a *oportunidade*. Quando retirado um dos lados, a ameaça deixa de existir. Contudo é somente na *oportunidade* que os Comandantes e tripulações podem agir para reduzir as chances de sucesso dos piratas (BMP5, 2018).



FIGURA 5: Triângulo representativo da ameaça da pirataria  
Fonte: BMP5, 2018, p. 6.

A *oportunidade* representa a possibilidade de uma embarcação pirata interceptar um navio, o qual pretende atacar, e as chances que, durante uma tentativa de ataque, os piratas logrem êxito. Para isso, é necessário reduzir as *oportunidades* dos piratas, por meio de diversas ações, adotadas pelo Comandante e a Tripulação do navio, referentes ao planejamento da derrota, às medidas evasivas e de proteção interna do navio, e ao comportamento da tripulação.

A *capacidade* representa tudo o que é necessário para que os piratas realizem um ataque a um navio, como embarcações, armamento, conhecimento de navegação e condução de embarcações, estrutura de apoio em terra, entre outros. O *intento* tem a ver com a ideia de Murphy na qual a pirataria só será vantajosa caso o ganho conseguido supere os riscos envolvidos somados aos rendimentos do trabalho honesto.

O Poder Naval irá atuar no aspecto da *capacidade*, uma vez que busca apresar as embarcações, armamentos e apetrechos dos piratas. Esse Poder também atua no *intento* dos piratas, pois ao utilizar a força para capturá-los estará contribuindo para dissimular a vontade de praticar ilícitos.

Porém, a experiência adquirida tem demonstrado que somente o Poder Naval não é suficiente para o combate à pirataria, sendo necessário que Comandantes e tripulações dos navios contribuam também (BMP5, 2018). Por isso, as práticas adotadas no combate à pirataria na costa da Somália não se restringem somente ao emprego do Poder Naval, contando também com as medidas que os Comandantes e tripulações dos navios que trafegam pelas VRA e HRA devem adotar. Dentre essas medidas, podemos citar a orientação para não navegar a menos de 200 milhas náuticas da costa da Somália, a adesão dos navios aos Centros de Segurança Marítima, e a adoção das medidas internas de proteção do navio (BMP5, 2018).

As práticas a serem adotadas pelos navios na iminência de um ataque têm como propósito tentar a evasão, impedir ou o atrasar o ataque dos piratas até a chegada das Forças Navais na cena de ação.

É importante ressaltar que o BMP5 destaca a importância da preservação das evidências produzidas por um ataque pirata. Nesse caso, o propósito é que os piratas, uma vez capturados, sejam processados, julgados, sentenciados e presos, impedindo-os de voltar a praticar ilícitos (BMP5, 2018). Assim, busca-se atuar, também, no *intento* dos piratas, dissuadindo-os de cometerem atos de pirataria, por meio do medo de serem presos.

### **3.3.3 As Ações Judiciais envolvendo os Piratas**

Segundo Murphy, um ambiente permissivo, em que o ordenamento jurídico é incapaz de punir criminosos, terá como consequência a expansão da pirataria. Normalmente, esse ambiente é característico de Estados com instituições frágeis, onde existe um alto grau de corrupção de políticos e de funcionários de organizações do governo, que não impedem o

desenvolvimento de organizações criminosas voltadas à prática de atos de pirataria (MURPHY, 2008). A Resolução nº 1851, do CSNU, relata que piratas da costa da Somália foram libertados sem julgamento em virtude da falta de legislação nacional que criminalize os atos de pirataria (UNSC, 2008c).

Visto que, somente a captura dos piratas pelas Forças Navais não é suficiente para mitigar o *intento* deles em cometer atos de pirataria, existe, também, a necessidade de sejam presos. Sem a punição apropriada, os piratas continuarão a praticar seus ilícitos enquanto forem vantajosos financeiramente em relação ao trabalho lícito e honesto, como explicado por Murphy (MURPHY, 2008).

Para isso, o Art. 105 da CNUDM relega aos Estados membros a jurisdição universal sobre o ato de pirataria, uma vez que o ilícito é realizado em uma área em que não há jurisdição de algum Estado específico. Esse princípio do direito internacional público faz com que o combate à pirataria torne-se factível, pois permite que o Estado que capturou o pirata possa realizar todos os procedimentos inquisitivos e processuais, decidindo que pena aplicar, uma vez que possua legislação nacional sobre o assunto em questão (BRASIL, 1995, não paginado).

Contudo, no caso da costa da Somália, geralmente, os navios de guerra que participam do combate à pirataria são de Estados localizados em regiões afastadas da área de operação, tais como os EUA, Reino Unido, Espanha, Itália, Rússia, China e Japão. Isso ocasiona uma dificuldade logística para transportar os piratas capturados para esses países, a fim de que seja providenciado o devido processo legal.

Diante desse quadro, a Resolução 1846, do CSNU, ressalta que a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos Contra a Segurança da Navegação Marítima<sup>35</sup>, de 1988, conhecida como Convenção SUA, estabelece que um Estado possa receber piratas capturados por outros Estados e processá-los (UNSC, 2008b). Com isso, alguns Estados, como a República de Maurícia, a República do Quênia, a República de Seichelles e a República Unida da Tanzânia, por se encontrarem próximos da Somália, receberam incentivos financeiros e apoio do *United Nations Office of Drugs and Crime* (UNODC) para processar, julgar, condenar e prender os piratas capturados por navios de guerra de outros Estados (UNSC, 2018).

---

<sup>35</sup> *Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation - SUA Convention.*



A atitude dos Estados citados foi de suma importância para o combate à pirataria na costa da Somália, pois receberão os piratas capturados, evitando uma possível libertação deles.

## 4 A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

Neste capítulo, serão definidos os países que compõem o entorno do Golfo da Guiné e apresentados seus históricos recentes. A seguir, serão analisados os fatores que contribuíram para o surgimento e para a expansão da pirataria nessa região, quando então serão identificadas as práticas de combate à pirataria, utilizadas naquele Golfo.

### 4.1 O Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné é uma região localizada na costa<sup>36</sup> ocidental da África que, por possuir uma grande reentrância, assim ficou conhecida. Ao contrário da pirataria na costa da Somália, onde o problema está concentrado nas águas adjacentes de somente um país, a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné ocorrem em toda a área marítima que circunda os países limítrofes a esse Golfo. Assim, será necessário conhecer, separadamente, a história de cada país do entorno do Golfo da Guiné, de forma similar ao que foi feito em relação à Somália.

Neste capítulo, serão apresentados dados de duas fontes diferentes, que são da ICC<sup>37</sup> e da IMO. Os dados da ICC foram utilizados, pois informam o número de ataques a navios ocorridos, por ano, na costa de cada Estado<sup>38</sup> do entorno do Golfo da Guiné. Porém, os relatórios da ICC não diferenciam se o ataque realizado foi no MT ou em águas não jurisdicionais, o que não permite identificar se o ilícito foi um ato de pirataria ou de roubo armado contra navios. Nesse caso, serão utilizados os relatórios publicados pela IMO uma vez que informam a quantidade de ataques a navios ocorridos, anualmente, no MT e em águas não jurisdicionais, por região; entretanto não informam a costa do Estado na qual ocorreu o ataque. Assim, os dados de ambas as fontes se complementam e serão utilizados para subsidiar nossas análises.

---

<sup>36</sup> Será utilizado o termo “costa”, assim como no caso da Somália, para definir a região marítima paralela a um Estado costeiro, que pode englobar o MT, a ZEE, ou o alto mar.

<sup>37</sup> Os números dos atos de pirataria e roubo armado contra navios registrados pela IMO apresentam discrepâncias em relação aos números registrados pelo ICC-IMB. Isto ocorre em virtude dessas duas organizações coletarem dados de fontes diferentes (UNCTAD, 2014).

<sup>38</sup> A expressão ataques contra navios se refere tanto aos atos de pirataria, quanto ao roubo armado contra navios, não fazendo diferença entre eles.

Existem várias definições de quais países fazem parte do entorno do Golfo da Guiné, sendo estas definições baseadas em critérios geográficos, políticos ou econômicos. Para delimitação desta pesquisa, será utilizada a definição geográfica, estabelecida pela *International Hydrographic Organization*<sup>39</sup> (IHO).

A 3ª Edição dos “Limites dos Mares e Oceanos” da IHO considera o Golfo da Guiné como a região limitada, a oeste, pelo Cabo Palmas, na Libéria, próximo da fronteira com a Costa do Marfim, e, ao sul, pelo Cabo Lopez, no Gabão (IHO, 1953). Portanto, fazem parte do entorno do Golfo da Guiné os seguintes países: República da Libéria, República da Costa do Marfim, República de Gana, República Togolesa, República do Benim, República Federal da Nigéria, República dos Camarões, República da Guiné Equatorial e República Gabonesa, além da República Democrática de São Tomé e Príncipe que é uma ilha localizada na região sudeste do Golfo da Guiné (Figura 6 — ANEXO E). Nesta pesquisa, a Libéria não será considerada pertencente ao Golfo da Guiné, em virtude de somente uma pequena parte do território daquele país fazer parte desse Golfo.

Para nos certificarmos se a escolha do critério geográfico atende à pesquisa e engloba um número significativo de ataques a navios, iremos comparar o número de ataques a navios ocorridos em toda costa ocidental da África (Tabela 1) e no Golfo da Guiné (Tabela 2), no período de 2003 a 2019. Cabe ressaltar que, em virtude do Golfo da Guiné estar localizado na costa ocidental da África, os ataques ocorridos naquela região, relacionados na Tabela 2, estão listados, também, como ocorridos na costa ocidental da África.

A Tabela 1 indica que ocorreram 865 ataques a navios na costa ocidental da África, no período de 2003 a 2019. A Tabela 2 revela que, no mesmo período, ocorreram 685 ataques a navios no Golfo da Guiné, utilizando o critério geográfico para definição dessa região. Assim, a porcentagem de ataques ocorridos no Golfo da Guiné, em relação à costa ocidental da África, equivale a mais de 79% no período supracitado. Essa elevada proporção de ataques a navios ratifica a escolha do critério geográfico para a delimitação do Golfo da Guiné nesta pesquisa.

---

<sup>39</sup> Organização Hidrográfica Internacional.

**TABELA 1**  
**Número de ataques contra navios ocorridos na costa ocidental da África,**  
**no período de 2003 a 2019**

PAÍSES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
Guiné Bissau	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
São Tomé e Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	3
Guiné Equatorial	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3
Gabão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	4
Mauritânia	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	5
Libéria	1	2	0	0	1	1	0	1	0	0	0	1	2	0	0	0	2	11
Senegal	8	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	14
Angola	3	0	0	4	1	2	0	0	1	0	0	1	0	2	1	0	0	15
Serra Leoa	3	3	0	2	2	0	0	0	0	0	2	1	0	0	4	0	1	18
República do Congo	0	0	0	0	4	1	2	3	4	2	0	1	3	2	0	1	1	24
Benin	1	0	0	0	0	0	1	0	20	2	0	0	0	1	0	5	3	33
Camarões	2	4	2	1	0	2	3	5	0	1	0	1	1	0	0	7	6	35
Costa do Marfim	2	4	3	1	0	3	2	4	1	5	4	3	1	1	1	1	1	37
Togo	1	0	0	1	0	1	2	0	6	15	7	2	0	1	0	1	3	40
Congo	0	0	0	3	0	1	0	1	3	4	3	7	5	6	1	6	3	43
Guiné	4	5	1	4	2	0	5	6	5	3	1	0	3	3	2	3	2	49
Gana	3	5	3	3	1	7	3	0	2	2	1	4	2	3	1	10	3	53
Nigéria	39	28	16	12	42	40	29	19	10	27	31	18	14	36	33	48	35	477
<b>TOTAL</b>	<b>67</b>	<b>58</b>	<b>26</b>	<b>32</b>	<b>53</b>	<b>59</b>	<b>48</b>	<b>39</b>	<b>52</b>	<b>61</b>	<b>52</b>	<b>41</b>	<b>31</b>	<b>55</b>	<b>45</b>	<b>82</b>	<b>64</b>	<b>865</b>
<b>Ataques cometidos na costa da Nigéria</b>	<b>58,2%</b>	<b>48,3%</b>	<b>61,5%</b>	<b>37,5%</b>	<b>79,2%</b>	<b>67,8%</b>	<b>60,4%</b>	<b>48,7%</b>	<b>19,2%</b>	<b>44,3%</b>	<b>59,6%</b>	<b>43,9%</b>	<b>45,2%</b>	<b>65,5%</b>	<b>73,3%</b>	<b>58,5%</b>	<b>54,7%</b>	<b>55,1%</b>

Fonte: Elaborado pelo autor com base em ICC, 2004 - 2020.

**TABELA 2**  
**Número de ataques contra navios ocorridos no Golfo da Guiné,**  
**no período de 2003 a 2019**

PAÍSES	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL
São Tomé e Príncipe	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	3
Guiné Equatorial	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3
Gabão	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	4
Benin	1	0	0	0	0	0	1	0	20	2	0	0	0	1	0	5	3	33
Camarões	2	4	2	1	0	2	3	5	0	1	0	1	1	0	0	7	6	35
Costa do Marfim	2	4	3	1	0	3	2	4	1	5	4	3	1	1	1	1	1	37
Togo	1	0	0	1	0	1	2	0	6	15	7	2	0	1	0	1	3	40
Gana	3	5	3	3	1	7	3	0	2	2	1	4	2	3	1	10	3	53
Nigéria	39	28	16	12	42	40	29	19	10	27	31	18	14	36	33	48	35	477
<b>TOTAL</b>	<b>48</b>	<b>41</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>43</b>	<b>54</b>	<b>40</b>	<b>28</b>	<b>39</b>	<b>52</b>	<b>45</b>	<b>30</b>	<b>18</b>	<b>42</b>	<b>36</b>	<b>72</b>	<b>55</b>	<b>685</b>
<b>Ataques cometidos na costa da Nigéria</b>	<b>81,3%</b>	<b>68,3%</b>	<b>66,7%</b>	<b>66,7%</b>	<b>97,7%</b>	<b>74,1%</b>	<b>72,5%</b>	<b>67,9%</b>	<b>25,6%</b>	<b>51,9%</b>	<b>68,9%</b>	<b>60,0%</b>	<b>77,8%</b>	<b>85,7%</b>	<b>91,7%</b>	<b>66,7%</b>	<b>63,6%</b>	<b>69,6%</b>

Fonte: Elaborado pelo autor com base em ICC, 2004 - 2020.

## 4.2 A História Recente dos Estados do Golfo da Guiné

No ano de 2019, estimou-se que 2,3% das reservas provadas de petróleo do mundo localizavam-se no Golfo da Guiné. Outrossim, 2,6% da produção de petróleo do mundo foram extraídos nesta região, a qual também concentra 2,7% das reservas provadas de gás natural do mundo. Também são encontrados, no Golfo da Guiné, grandes depósitos minerais de cobalto, estanho, magnésio, urânio, minério de ferro, cobre e coltan (BP, 2020).

Para a exportação dos recursos minerais encontrados no Golfo da Guiné, são utilizadas diversas LCM por onde trafegam os navios que abastecem os mercados mundiais. Isso faz com que o Golfo da Guiné seja uma área de interesse e assumam uma relevante importância econômica no cenário mundial.

Depois de identificada a importância econômica do Golfo da Guiné é necessário ainda conhecer alguns acontecimentos recentes ocorridos nos Estados que compõem o seu entorno, de forma análoga ao que fizemos com a Somália. Isso possibilitará identificar os componentes que estimularam o desenvolvimento da pirataria naquela região. Dessa maneira, serão descritos a seguir, a história recente dos nove Estados limítrofes ao Golfo da Guiné.

#### **4.2.1 A República da Costa do Marfim**

Após se tornar independente da França, em 1960, a República da Costa do Marfim foi governada pelo Presidente Felix Houphouët-Boigny até a sua morte, em 1993. A partir de 1999, inicia-se na Costa do Marfim um período de grande instabilidade política, com a deposição do Presidente Henri Konan Bedie. No período de 2002 a 2007, ocorreu uma guerra civil, que dividiu o país em duas regiões — o norte passa a ser controlado por rebeldes muçulmanos, enquanto o sul fica sob um governo controlado pelos cristãos (BBC NEWS, 2019a).

Em 2010, o resultado das eleições não foi reconhecido pela oposição, resultando em nova escalada de violência política. Estima-se que, no período compreendido entre os anos de 2010 e 2011, o conflito político tenha resultado em 3.000 mortos e 500.000 pessoas tiveram que abandonar suas moradias. Soma-se a esta violência, o ataque do grupo terrorista Al-Qaeda, em 2016, contra um hotel em Grand Bassam, próximo a Abidjan, capital sede do governo, e que resultou em 18 mortos (BBC NEWS, 2019b).

Nos últimos vinte anos, a situação política da Costa do Marfim foi instável, caracterizada por conflitos políticos e religiosos, os quais resultaram em cisão territorial, mortes e deslocamento de pessoas. Quanto à posição do IDH, em 2019, a Costa do Marfim se encontrava na posição de 165º, dentre os 189 Estados pesquisados, o que a classificou como tendo um Desenvolvimento Humano Baixo (PNUD, 2019). Em 2016, 46,3% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### 4.2.2 A República de Gana

Em 1957, a República de Gana se torna independente do Reino Unido, sendo proclamada República em 1960. Em 1994, durante um conflito étnico por disputa de terras, mil pessoas são mortas e 150.000 são obrigadas a abandonar suas moradias. Em 2002, ocorre outro conflito étnico, sendo declarado Estado de Emergência no país (BBC NEWS, 2018b).

Em 2007, inundações destroem a maior parte da safra do ano e causam uma devastação em Gana. Em 2012, a exumação do corpo de um clérigo muçulmano resultou em violência e deslocamento forçado de milhares de pessoas (BBC NEWS, 2018b).

Apesar dos conflitos étnicos e religiosos, migração forçada e desastres naturais, a República de Gana é considerada um dos Estados mais estáveis da costa oeste da África (BBC NEWS, 2018a). Quanto ao IDH, em 2019, a República de Gana se encontrava na posição de 142º, sendo classificada como tendo um Desenvolvimento Humano Médio (PNUD, 2019). Em 2014, 23,4% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### 4.2.3 A República Togolesa

Em 1960, a República Togolesa se torna independente do Reino Unido, sendo seu primeiro presidente o Sr. Sylvanus Olympio, até o ano de 1961, quando é assassinado. Em 1985, diversos atentados ocorrem em Lomé, capital do Estado. Nesse mesmo ano, uma tentativa de depor o governo fracassa. Já em 1993, ocorrem violentos protestos em meio à dissolução do governo, resultando na fuga de milhares de pessoas para os Estados vizinhos (BBC News, 2020).

Apesar de ser um grande produtor de fosfato, Togo é considerado um Estado pobre, que depende de ajuda externa (BBC NEWS, 2018c). Isso se reflete no IDH, pois, em 2019, Togo se encontrava na 167º posição, sendo classificado com Desenvolvimento Humano Baixo (PNUD, 2019). Em 2013, 55,1% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### 4.2.4 A República do Benim

Em 1960, a República do Benim tornou-se independente da França. O país é dependente de ajuda externa e passou por períodos de instabilidade política (RONEN, 2019). Quanto ao IDH, em 2019, o Benim se encontrava na 163ª posição, sendo classificado como Desenvolvimento Humano Baixo (PNUD, 2019). Em 2017, 40,1% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### 4.2.5 A República Federal da Nigéria

No ano de 1960, a Nigéria conquista a independência, elegendo como primeiro-ministro o Sr. Abubakar Tafawa Balewa. Em 1963, a forma de governo da Nigéria passa a ser republicana, e o Estado passa a se chamar República Federal da Nigéria. A população da República da Nigéria é formada por aproximadamente 250 grupos étnicos diferentes (FALOLA; UDO, 2020).

As três maiores etnias da Nigéria, os Yorubás, os Igbos e os Hausa-Fulanis, controlavam extensas regiões e os conflitos entre as etnias eram frequentes. Em 1966, numa tentativa de depor o primeiro-ministro, o Sr. Abubakar Tafawa Balewa é assassinado. Inicia-se, então, um governo militar, o qual buscou eliminar as divisões e unificar o país. Essas iniciativas provocaram distúrbios no país, fazendo com que o governo empregasse as Forças Armadas para tentar controlar a situação. Contudo, durante a intervenção, 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 (FALOLA; UDO, 2020).

A ideia de unificar o país, eliminando as divisões étnicas, não foi aceita, resultando em mais conflitos. Com isso, é possível reconhecer que a estrutura da sociedade nigeriana é dividida em etnias, as quais seus membros consideram os interesses do grupo acima do Estado, o que diminui o poder do governo federal da Nigéria em aplicar a jurisdição sobre todo o país. Tal característica guarda similaridade com a estrutura dos clãs na Somália e a autonomia que possuem.

A disputa pelo poder entre as etnias transformou-se, em 1967, em uma guerra civil, conhecida como a Guerra de Biafra, que perdurou até o ano de 1970. Entre os anos de 1966 a 1976, três Chefes de Estados foram assassinados. Em 1979, o Sr. Shehu Shagari é eleito. Seu governo é caracterizado como um período de grande corrupção e declínio econômico do Estado, até que, em 1983, ele é deposto pelo Major-General Muhammad Buhari (FALOLA; UDO, 2020).

É possível inferir que os assassinatos de Chefes de Estado na Nigéria provocam uma contínua instabilidade política, onde a violência é utilizada como um meio para a conquista do poder. A corrupção dentro do governo é outro fator que agrava a instabilidade política no país.

Em 1985, o Major-General Muhammad Buhari é deposto pelo General Ibrahim Babangida. Em 1993, as eleições são anuladas e o General Sani Abacha assume o poder. Seu período de governo foi de grande instabilidade política, chegando até mesmo a ser questionado se a Nigéria ainda era uma entidade política. A violência na Nigéria aumentou e o Estado sofreu um isolamento internacional, até sua morte em 1998 (FALOLA; UDO, 2020).

Questionar se a Nigéria ainda é uma entidade política pode ser interpretada como uma total incapacidade do governo central de ter poder sobre as suas instituições, organizações, seu território e sobre a sua população. Nesse caso, aparentemente, a Nigéria seria um Estado sem a capacidade de exercer a soberania sobre seu território, assim como a Somália.

Com a posse de Olusegun Obasanjo, em 1999, os conflitos religiosos entre muçulmanos e cristãos, que estavam latentes durante os governos chefiados por militares, voltaram a se acirrar. No ano 2000, a adoção da *sharia*<sup>40</sup> em alguns estados do país resultou em conflitos entre muçulmanos e cristãos, deixando diversos mortos. O terrorismo também está presente na Nigéria por meio do grupo Boko Haram, o qual busca, por meio de ataques ao governo e a civis, impor a *sharia* em todas as áreas do país (FALOLA; UDO, 2020). Em 2014, o grupo terrorista chegou a declarar um Estado Islâmico nas regiões as quais controlava (BBC NEWS, 2016).

Existe uma correspondência entre os objetivos do Boko Haram, na Nigéria, e do Al-Shabab, na Somália. Os dois grupos são atores não estatais que utilizam da violência para difundir o medo e conquistar o poder, a fim de estabelecer um governo religioso, tendo por base legal a *sharia*, desafiando o poder do Estado.

---

<sup>40</sup> Lei religiosa islâmica.



Todos esses fatores influenciam na classificação do IDH da Nigéria que, em 2019, foi o 158º, classificando o país como tendo um Desenvolvimento Humano Baixo (PNUD, 2019). Em 2016, 46% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### **4.2.6 A República dos Camarões**

Em 1961, a junção de duas colônias, uma britânica e outra francesa, resultou na independência da República dos Camarões. Em 2014, o país foi alvo de ataques do grupo terrorista Boko Haram e existem conflitos em algumas regiões por motivos separatistas (BENNEH; DELANCEY, 2020).

Quanto ao IDH, em 2019, Camarões se encontrava na 150ª posição, sendo classificado como de Desenvolvimento Humano Médio (PNUD, 2019). Em 2014, 37,5% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### **4.2.7 A República da Guiné Equatorial**

Em 1968, foi declarada a independência da República da Guiné Equatorial. Quanto ao IDH, em 2019, a Guiné Equatorial se encontrava na 144ª posição, sendo classificada como de Desenvolvimento Humano Médio (PNUD, 2019). Não há registro da porcentagem da população que vive abaixo da Linha de Pobreza Nacional.

#### **4.2.8 A República Gabonesa**

A República Gabonesa se tornou independente da França no ano de 1960. Desde as eleições de 2016, o país vive um período de instabilidade política (HOOGSTRATEN, 2020).

Quanto ao IDH, em 2019, o Gabão se encontrava na 115ª posição, sendo classificado como de Desenvolvimento Humano Elevado (PNUD, 2019). Em 2012, 3,4% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### **4.2.9 A República Democrática de São Tomé e Príncipe**

Formada pela Ilha de São Tomé, pela Ilha de Príncipe e diversas ilhotas, o Estado se tornou independente de Portugal em 1975 (CLARENCE-SMITH, 2019).

Quanto ao IDH, em 2019, a República de São Tomé e Príncipe se encontrava na 137ª posição, sendo classificada como de Desenvolvimento Humano Médio (PNUD, 2019). Em 2014, 66,2% da população encontrava-se abaixo da Linha de Pobreza Nacional (UNDP, 2019).

#### **4.2.10 Análise da Situação dos Estados do Golfo da Guiné**

O Gabão é o único Estado classificado como de Desenvolvimento Humano Elevado no Golfo da Guiné. São Tomé e Príncipe, Gana, Guiné Equatorial e Camarões são classificados como de Desenvolvimento Humano Médio. Nigéria, Benim, Costa do Marfim e Togo são classificados como de Desenvolvimento Humano Baixo (Tabela 3).

São Tomé e Príncipe, Nigéria, Costa do Marfim, Togo e Benim possuem mais de 40% da população abaixo da Linha de Pobreza Nacional. Os países com mais de 40% da população abaixo da Linha de Pobreza Nacional foram grifados em vermelho, conforme indicado na Tabela 3.

**TABELA 3**  
**Desenvolvimento Humano e Linha de Pobreza Nacional dos**  
**Estados limieiros ao Golfo da Guiné**

País	IDH	D. H.	Linha de Pobreza Nacional
Gabão	115	E	3,4
São Tomé e Príncipe	137	M	66,2
Gana	142	M	23,4
Guiné Equatorial	144	M	Não há registro
Camarões	150	M	37,5
Nigéria	158	B	46
Benim	163	B	40,1
Costa do Marfim	165	B	46,3
Togo	167	B	55,1

E - Desenvolvimento Humano Elevado

M - Desenvolvimento Humano Médio

B - Desenvolvimento Humano Baixo

Fontes: Elaborado pelo autor com base em PNUD e UNDP, 2019.

Dentre os países do Golfo da Guiné, a Nigéria, o Benim, a Costa do Marfim e o Togo apresentam Desenvolvimento Humano Baixo e possuem mais de 40% da população vivendo abaixo da Linha de Pobreza Nacional, o que denota um elevado grau de pobreza de uma parte da população. Porém, a Nigéria, além da pobreza, possui outras características que apresentam alguma correspondência com a Somália.

A sociedade nigeriana, dividida em grupos étnicos por territórios, apresenta similitude com a sociedade somali, a qual é fundamentada em clãs. Outro aspecto, é que a guerra religiosa travada pelo Boko Haram, para impor a *sharia* em todo o território da Nigéria, possui os mesmos fundamentos e emprega a violência de modo similar ao Al-Shabab na Somália. É importante ressaltar, que as riquezas minerais existentes na Nigéria contrastam com os elevados índices de pobreza da população e um Desenvolvimento Baixo. Contudo, apesar dos índices precários da Nigéria, o Estado encontra-se em melhores condições que a Somália.

Comparando-se a instabilidade política na Nigéria, é possível relacionar alguns traços de equivalência com a Somália, porém em menor grau. Apesar do território do país ser fragmentado, e ter havido o questionamento se a Nigéria ainda é uma entidade política, o governo possui um relativo controle do seu território e as instituições estão preservadas, uma vez que é possível realizar eleições no país.

### 4.3 A História da Pirataria no Golfo da Guiné

Conforme já descrito, ao contrário da pirataria na costa da Somália, onde o problema está concentrado em somente uma região, a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné ocorrem em toda a área marítima desta região, sendo importante identificar quais são as áreas de maior incidência desses tipos de ilícitos.

Na Tabela 2, já apresentada, vemos que entre os anos de 2003 e 2019, ocorreram três ataques a navios na costa de São Tomé e Príncipe, três ataques a navios na costa da Guiné Equatorial e quatro ataques a navios na costa do Gabão. Esses números são ínfimos, quando comparados aos ataques de piratas ocorridos nos outros países do Golfo da Guiné.

Já nas costas de Camarões, Costa do Marfim, Benim, Gana e Togo ocorreram uma maior quantidade de ataques contra navios. Contudo, foi na costa da Nigéria o local onde ocorreu a maior parte dos ataques contra navios, superando a soma de todos os ataques ocorridos nos demais países do Golfo da Guiné, desde o ano de 2003 (Tabela 2).

No Gráfico 3, pode-se visualizar, de forma clara, a proporção de ataques contra navios ocorridas na costa da Nigéria, em relação às costas dos demais países do Golfo da Guiné. No período compreendido entre os anos de 2003 a 2019, ocorreram 685 ataques contra navios no Golfo da Guiné. Desses, 477 ataques ocorreram na costa da Nigéria, o que corresponde a mais de 69% de todos os ilícitos ocorridos naquele Golfo entre os anos de 2003 a 2019 (Tabela 2). O número de ataques anuais a navios na costa da Nigéria vem apresentando um sentido crescente, como indica a Linha de Tendência do Gráfico 3.

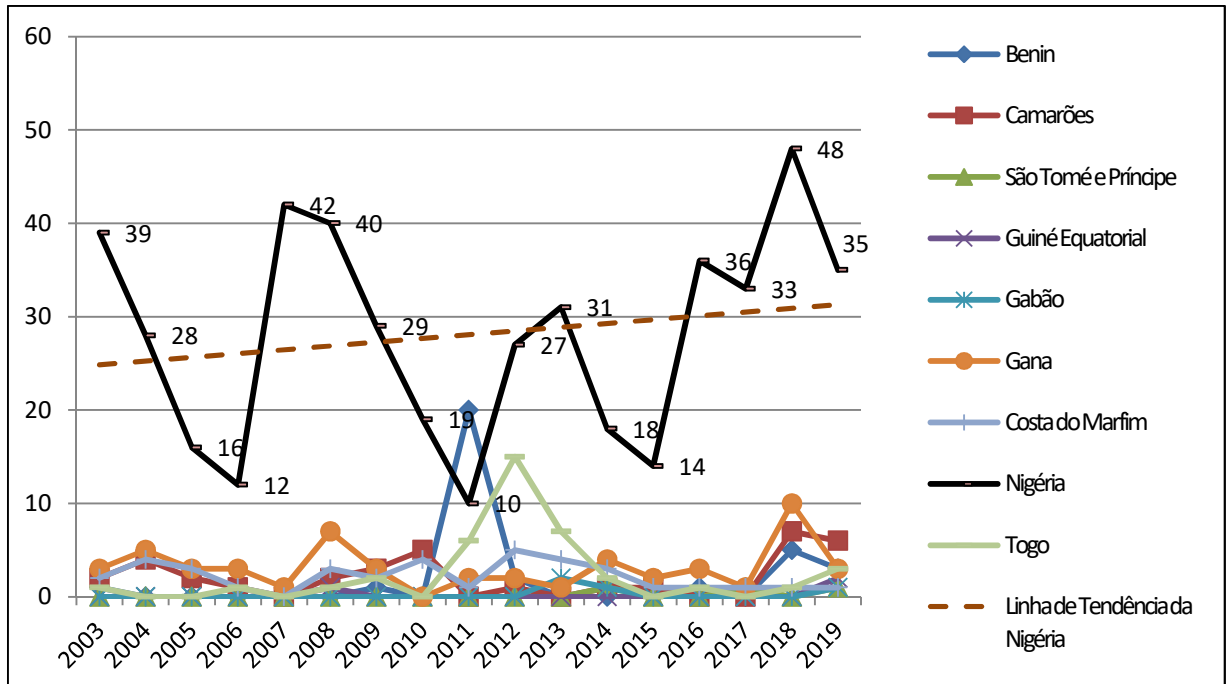


GRÁFICO 3 - Número de ataques a navios ocorridos na costa de cada Estado limneiro ao Golfo da Guiné, no período de 2003 a 2019.

Fonte: Elaborado pelo autor com base em ICC, 2004 a 2020.

A crescente e elevada proporção de ilícitos que ocorreram na costa da Nigéria define o país como o ponto central da pirataria e do roubo armado no Golfo da Guiné. Desse modo, vamos descrever as causas que motivaram a grande incidência desses ilícitos naquela região.

A Nigéria possui 2,1% das reservas provadas de petróleo do mundo e produz 2,2% do petróleo extraído no mundo (BP, 2020). O país também é o responsável pela maior parte do petróleo extraído no Golfo da Guiné. Proporcionalmente, naquela região, 91% das reservas provadas de petróleo e 84% do petróleo extraído, estão localizadas e foram produzidos, respectivamente, na Nigéria. A Nigéria faz parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP) e, em 2019, foi o quinto maior produtor de petróleo da Organização, logo depois do Kuwait (OPEC, 2020).

No mesmo ano, estimou-se que o Brasil possuía 0,7% das reservas e foi responsável pela produção de 3% de petróleo do mundo (BP, 2020). Esses números, quando comparados, expressam a riqueza existente na Nigéria. A maior parte da produção de petróleo na Nigéria é extraída no Delta do Níger (FALOLA; UDO, 2020).

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 (ELLEMAN; FORBES; ROSENBERG, 2010).

Além disso, essas companhias não investiram na formação de mão de obra local, preferindo trazer funcionários do exterior para trabalhar na indústria do petróleo, o que não contribuiu para resolver o problema de desemprego na região do Delta do Níger. Havia uma esperança de que a exploração de petróleo melhoraria as condições de vida da população dessa região. Entretanto, ela continuava a viver na pobreza, sem eletricidade e sem abastecimento de água em suas moradias, com serviços de saúde e educação precários. O petróleo compunha boa parte das receitas do governo federal, porém esses recursos, em virtude da corrupção e do mau uso do dinheiro público pelos políticos e funcionários governamentais, não eram revertidos em prol das populações residentes das áreas de exploração de petróleo (ELLEMAN; FORBES; ROSENBERG, 2010).

Como vimos anteriormente, a pobreza, em conjunto com a dificuldade de encontrar emprego para o sustento, são condições que vão ao encontro da ideia de Wedin, de que o surgimento da pirataria moderna está diretamente ligado ao início da prática de crimes no mar por uma população costeira carente (WEDIN, 2015). A esperança de uma população pobre em melhorar suas condições sociais, com o advento da riqueza do petróleo, criou uma grande expectativa, não atendida, que foi contrastada com a corrupção governamental e a falta de governança — dois elementos em comum entre a situação da Nigéria e a situação da Somália.

Os vazamentos de óleo quando ocorriam causavam poluição e contribuía ainda mais negativamente para a imagem das companhias petrolíferas que operavam no Delta do Níger, inclusive prejudicando a atividade de pesca na região (RINKEL, 2015). Existem evidências de que embarcações de pesca estariam envolvidas em atos de pirataria na costa ocidental da África (INTERPOL, 2014).

A poluição marinha e a alegação da incapacidade de obter sustento com a pesca foram fatores que justificaram, ao final, a prática da pirataria na costa da Somália. No caso da Nigéria, não é possível concluir que a extinção da atividade pesqueira motivou o surgimento da pirataria. Contudo, o desemprego no setor pesqueiro pode ter levado alguns pescadores a se tornarem piratas, contribuindo para que os ataques a navios fossem mais amados, uma vez que, para se afastar do litoral, são necessários os conhecimentos de navegação e de condução de embarcações, conforme conceitua Murphy (MURPHY, 2008).

A produção de petróleo crescia, mas a população do Delta do Níger não se beneficiava da riqueza produzida naquela região. Alegando que as companhias petrolíferas

não remuneravam um valor justo para operar nas terras de suas comunidades, alguns grupos promoveram protestos contra essas companhias. Os protestos evoluíram para ataques contra as instalações das companhias de petróleo, em especial contra navios, oleodutos e refinarias, e para o sequestro dos respectivos funcionários (FALOLA; UDO, 2020).

Um sentimento de injustiça foi o motivo para que grupos do Delta do Níger entrassem em conflito com as companhias de petróleo. Esse sentimento, também expressado pelas comunidades pesqueiras da Somália contra os pescadores ilegais estrangeiros, foi considerado como justificativa para os ataques contra eles.

É possível distinguir três motivações diferentes nos grupos que realizavam ataques contra as instalações petrolíferas: o criminoso comum; o miliciano que buscava recursos para a sua comunidade; e os insurgentes que lutavam ideologicamente contra as companhias de petróleo. Contudo, a diferença entre os criminosos era muito tênue, pois uma mesma pessoa podia praticar ataques atendendo a motivações distintas (ELLEMAN; FORBES; ROSENBERG, 2010). Para os criminosos comuns e os milicianos, o roubo armado contra navios era uma extensão do roubo que eles mesmos praticavam em terra. Por isso, seus roubos não iam além do MT (ALI, 2014).

Os ataques contra as companhias petrolíferas, na Nigéria, e os ataques contra as embarcações ilegais de pesca estrangeira, na Somália, têm como característica comum serem ataques com objetivos privados, podendo, por isso, serem classificados como pirataria ou roubo armado contra navios. Não obstante, num ambiente no qual convivem insurgentes, criminosos comuns e milicianos, pode ser muito difícil descobrir a verdadeira motivação que existe para a prática de cada crime.

Para combater, especificamente, os insurgentes no Delta do Níger, as Forças Armadas da Nigéria realizaram, no período de 2003 a 2009, a Operação *Restore Hope* (HASSAN, 2018). Um dos mais conhecidos grupos insurgentes que realizava ataques de cunho político era o Movimento pela Emancipação do Delta do Níger (MEND<sup>41</sup>). O grupo começou a ganhar notoriedade em 2006 com diversos ataques às instalações costeiras de produção de petróleo (ELLEMAN; FORBES; ROSENBERG, 2010).

Na sequência, os ataques do MEND contra as companhias petrolíferas transbordaram para o mar, passando a atacar plataformas e navios (HASSAN; HASAN, 2017). Em 2008, membros do MEND atacaram a Unidade Flutuante de Produção, Armazenamento e Transferência (FPSO<sup>42</sup>) de Bonga, localizada a 75 milhas da costa. A

---

<sup>41</sup> *Movement for the Emancipation of the Niger Delta.*

<sup>42</sup> *Floating Production Storage and Offloading.*

FPSO, que produzia 10% do petróleo extraído na Nigéria, parou a produção, causando um expressivo prejuízo financeiro e criando a percepção de que mesmo longe de terra não havia segurança (ALI, 2014). Após o ataque à FPSO Bonga, membros do MEND capturaram um navio de apoio e sequestraram o Comandante da embarcação (TATTERSALL, 2008).

Diante do ocorrido, em junho de 2009, o governo da Nigéria resolveu negociar com os grupos insurgentes, oferecendo a anistia incondicional a todos os militantes pelos crimes cometidos. O governo elaborou um programa de inserção social para os militantes anistiados em que os benefícios consistiam de treinamento, distribuição de recursos financeiros e oferta de empregos (RINKEL, 2015). Todavia, nem todos ficaram satisfeitos com o que foi oferecido pelo programa de inserção social do governo. Havia aqueles que reclamavam que os benefícios não foram distribuídos de forma igualitária, na proporção que esperavam (ALI, 2014). Com isso, alguns antigos insurgentes voltaram a praticar os mesmos crimes, porém, agora, com motivação financeira (ALI, 2015).

Aqui observamos, mais uma vez, um fator que Murphy declara favorecer os atos de pirataria e roubo armado contra navios: o crime só será vantajoso caso os lucros obtidos sejam maiores que o do trabalho lícito e honesto associado ao risco que os criminosos se expõem (MURPHY, 2008). Para os antigos insurgentes, os benefícios oferecidos não compensavam a perda dos ganhos auferidos com o ilícito que praticavam, o que os fez preferir retornar à marginalidade.

Os ataques realizados pelos insurgentes do Delta do Níger tinham caráter político e visavam, principalmente, prejudicar a produção de petróleo. Já os antigos insurgentes, agora piratas, viam seus alvos apenas como uma forma de obter algum benefício financeiro.

#### **4.4 Práticas Adotadas para o Combate à Pirataria no Golfo da Guiné**

Para combater a pirataria e o roubo armado contra navios, foram empregadas algumas práticas de combate a esses ilícitos, as quais serão descritas a seguir.



#### 4.4.1 O emprego do Poder Naval no combate à pirataria no Golfo da Guiné

No Golfo da Guiné, assim como na costa da Somália, foram empregadas as diversas capacidades do Poder Naval, a fim de maximizar os resultados no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios. Serão descritas, a seguir, as capacidades do Poder Naval que são empregadas no Golfo da Guiné.

##### 4.4.1.1 O Emprego de Forças Navais

Após a anistia aos insurgentes e o fim da Operação *Restore Hope*, as Forças Armadas da Nigéria iniciaram, em 2009, em conjunto com as forças policiais e outros órgãos do governo nigeriano, a Operação *Pulo Shield*, com o objetivo de combater os grupos de criminosos que atacavam navios, assim como a estrutura de apoio e a rede de recebimento, de refino e de venda do óleo roubado (HASSAN, 2018).

Ao analisarmos a Tabela 2, acima apresentada no subitem 4.1, descobre-se que, em 2009, houve 29 ataques a navios na costa da Nigéria, uma redução de, aproximadamente, 25% desse tipo de ilícito em relação a 2008, quando ocorreram 40 ataques a navios. Em 2010, a redução foi ainda maior, sendo executados 19 ataques a navios, uma redução de, aproximadamente, 30% em relação aos 29 ataques ocorridos em 2009. Já em 2011, o declínio dos ataques a navios na costa da Nigéria foi ainda mais acentuado, registrando somente 10 ocorrências, o que representou uma redução de mais de 45% em relação aos 19 ataques ocorridos no ano de 2010.

Ao analisar o que pode ter influenciado esta expressiva redução de ataques a navios na costa da Nigéria, somos capazes de deduzir que, com a anistia em 2009, os grupos insurgentes se desmobilizaram, resultando em menor número de ataques a navios (ALI, 2014). Contudo, a anistia não pode ser considerada como o único fator na redução dos ataques. Há de se considerar que a Operação *Pulo Shield*, iniciada em 2009, mesmo ano da anistia, pode, também, ter contribuído para a redução do número de ataques a navios na costa da Nigéria (HASSAN, 2018).

Verificando o número de ataques no Golfo da Guiné, entre os anos de 2008 e 2010, nota-se que ocorreram 54 ataques a navios naquela região em 2008. Em 2009 houve 40

ataques contra navios e, em 2010, foram executados 28 ataques. Isso representa uma redução de, aproximadamente, 25% no número de ataques entre 2008 e 2009 e uma redução de 30% entre os anos de 2009 e 2010. Esses números estão relacionados na Tabela 2.

Correlacionando os números de ataques na Costa da Nigéria com o Golfo da Guiné, entre os anos de 2008 e 2010, é possível identificar que houve redução nas duas regiões. Além disso, as reduções foram, praticamente, idênticas. A redução do número de ataques na costa da Nigéria e no Golfo da Guiné de 2008 para de 2009 foi de aproximadamente 25%. Entre os anos de 2009 e 2010, a redução na costa da Nigéria foi de, aproximadamente, 30% e no Golfo da Guiné a redução foi de 30%.

Esses números podem ser explicados devido à costa da Nigéria, entre os anos de 2008 e 2010, ser o local com maior número de ataques a navios no Golfo da Guiné. Logo, uma redução do número de ataques a navios na Nigéria resultou, também, numa redução no número de ataques a navios no Golfo da Guiné, entre esses mesmos anos.

Em 2011, o número de ataques a navios no Golfo da Guiné aumentou, registrando 39 ataques a navios naquela região, conforme consta na Tabela 2. Um aumento de mais de 39% em relação a 2010, quando ocorreram 28 ataques. Contudo, o número de ataques a navios na costa da Nigéria, nesse mesmo período, diminuiu em mais de 45%. Nesse caso, temos uma contradição. Enquanto o número de ataques a navios reduziu na costa da Nigéria, ponto central da pirataria na região, no Golfo da Guiné houve um aumento.

Ao atentar para a Tabela 2, a fim de descobrir o porquê de, em 2011, os ataques a navios na costa da Nigéria terem diminuído e no Golfo da Guiné terem aumentado, constata-se que, nesse mesmo ano, o número de ataques a navios nas costas de outros países do Golfo da Guiné aumentou. Em 2011, ocorreram 20 ataques a navios na costa do Benim e 6 ataques na costa do Togo. Entretanto, no ano anterior, não houve ataques a navios nas costas desses países. Esse paradoxo entre a redução dos ataques a navios na costa da Nigéria e o aumento dos ataques a navios no Golfo da Guiné pode ser elucidado ao se atentar para três aspectos.

O primeiro aspecto foi a mudança da motivação dos criminosos para atacarem os navios. Quando insurgentes, os criminosos priorizavam os ataques aos recursos das companhias de petróleo que operavam na Nigéria. Ao se tornarem piratas, não tinham mais razão para limitar seus ataques às regiões marítimas de exploração de petróleo daquele país. Com isso, os piratas poderiam atacar navios na costa de qualquer país do Golfo da Guiné (ALI, 2014).

O foco da Operação *Pulo Shield* foi o combate à capacidade dos criminosos em realizar ataques contra navios e a rede logística necessária para a inserção do óleo roubado no

mercado. Depreende-se, então, que a Operação *Pulo Shield* foi o segundo aspecto que pode ter contribuído para a redução dos ataques a navios na costa da Nigéria, pois confrontava os piratas. Isso, provavelmente, incentivou os criminosos a procurarem outros locais no Golfo da Guiné, com menos oposição, para atacarem (HASSAN, 2018).

Com exceção da costa de Gana e da costa da Nigéria, não costumava ocorrer, antes de 2010, um número expressivo de ataques a navios na costa dos demais países do Golfo da Guiné, conforme é constatado na Tabela 2. Com isso, é de se supor que as Marinhas e forças policiais dos outros Estados do Golfo da Guiné não estivessem preparadas para lidar com grupos de criminosos organizados que realizavam ataques a navios. Esse pode ser o terceiro aspecto que incentivou os grupos criminosos da Nigéria a procurarem as águas dos outros países do Golfo da Guiné para cometerem atos de pirataria e roubo armado contra navios (ALI, 2014).

Para lidar com o aumento dos ataques a navios na costa do Benim, esse país e a Nigéria iniciaram, em agosto de 2011, a Operação *Prosperity*, que consistia em patrulhas navais conjuntas para combater os ataques a navios (ALI, 2015). Essas patrulhas surtiram efeito, pois, em 2012, somente dois navios foram atacados na costa do Benim (Tabela 2).

Em 2011, nas águas da costa do Togo, ocorreram 6 ataques contra navios. Já em 2012, o número de ataques cresceu para 15, um aumento de 150% em relação a 2011 (Tabela 2). Esses aumentos foram expressivos, pois em 2010 nenhum ataque foi registrado na costa do país. Deduz-se que, com o andamento da Operação *Prosperity*, os criminosos da Nigéria procuraram outro lugar com menor risco e próximo, como o Togo, para efetuar seus ataques (ALI, 2014).

Há suspeitas que o aumento dos ataques contra navios na Costa do Marfim, em 2012, seja consequência da ação dos piratas do Delta do Níger naquela região (ICC-IMB, 2013). É digno de nota que, apesar da Operação *Prosperity* ter reduzido, em 2012, o número de ataques a navios nas águas da costa do Benim, os ataques a navios, nesse mesmo ano, aumentaram nas águas adjacentes da Costa do Marfim, do Togo e da Nigéria (Tabela 2) (ALI, 2014).

Segundo o que foi descrito, as Operações *Pulo Shield* e Operação *Prosperity* conseguiram reduzir, substancialmente, os ataques a navios na costa dos Estados em que era executada cada operação. Entretanto, ao mesmo tempo, houve aumento dos ataques a navios nas costas de outros Estados do Golfo da Guiné, presumivelmente, em função dos esforços de combate à pirataria, realizados por esses Estados, terem sido menores do que os esforços empreendidos pelas duas operações supracitadas (ALI, 2014).

Pode-se inferir que, quando se combate a pirataria e o roubo armado contra navios na costa de um país, existe a tendência desses ilícitos migrarem para as águas das costas dos países localizados nas proximidades, caso esses países não realizem um esforço de combate a esses ilícitos. Por isso, o esforço de combate a esses ilícitos somente na costa de alguns países não resolve o problema da pirataria e do roubo armado contra navios no Golfo da Guiné. Pelo contrário, ocorre um espalhamento desses tipos de ilícitos. Assim, conclui-se que, para combater a pirataria e o roubo armado no Golfo da Guiné deve haver uma cooperação entre os Estados da região, para que seja efetuado um esforço conjunto do emprego do Poder Naval de cada Estado, de forma ampla e simultânea, utilizando Forças Navais integradas com capacidades suficientes de se contraporem aos criminosos.

Para buscar uma solução para o problema da expansão dos ataques a navios no Golfo da Guiné, o CSNU, em outubro de 2011, estabeleceu a Resolução nº 2018, na qual expressava preocupação com a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné (UNSC, 2011). Esta Resolução, assim como no caso da costa da Somália, demonstrou a preocupação da comunidade internacional com a insegurança que existia na região em questão.

A Resolução nº 2018, do CSNU, apesar de reconhecer os esforços realizados pela Operação *Prosperity*, indica que os Estados membros da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental ECOWAS<sup>43</sup>, da Comissão Econômica dos Estados da África Central ECCAS<sup>44</sup> e da Comissão do Golfo da Guiné (CGG) deverão combater a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné (UNSC, 2011).

Para muitos Estados da costa ocidental da África, a presença de uma Força Naval internacional no Golfo da Guiné poderia ser vista como uma interferência externa nos assuntos do continente (UNSC, 2012a). Desse modo, percebe-se o interesse dos Estados da costa ocidental da África de que o problema da pirataria e do roubo armado contra navios seja resolvido em âmbito regional, evitando-se, assim, que Forças Navais de Estados ou coalizões multinacionais extrarregionais operassem no Golfo da Guiné, assim como operam na costa da Somália.

A Resolução nº 2018 do CSNU é explícita em afirmar que deve ser respeitada a soberania dos Estados do Golfo da Guiné (UNSC, 2011). Como desdobramento dessa Resolução, foi assinado, no ano de 2013, o Código de Conduta de Yaoundé, por 25 Estados africanos, entre eles todos os Estados que compõem o entorno do Golfo da Guiné, com a

---

<sup>43</sup> *Economic Community of West African States.*

<sup>44</sup> *Economic Community of Central African States.*

promessa de cooperarem no combate aos diversos ilícitos marítimos, como a pirataria e o roubo armado contra navios, na região central e na costa ocidental da África (EPRS, 2020).

O Art. 7º do Código de Conduta de Yaoundé especifica que, para o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, será seguido o especificado na CNUDM (CÓDIGO, 2013). Esse Código reafirma o que foi estabelecido na Resolução nº 2018, do CSNU, de que não foi autorizado a um Estado o combate à pirataria no MT de outro Estado. Portanto, um Estado não poderá combater o roubo armado contra navios no MT e dentro do território de outro Estado. Do mesmo modo, a perseguição de um navio pirata deve cessar, caso ele entre no MT de outro Estado. Aqui se constatam diferenças em relação ao combate à pirataria na costa da Somália, onde as Forças Navais tinham a liberdade de operar dentro do território e do MT daquele Estado.

Durante a Operação *Pulo Shield*, em 2015, as Forças Armadas da Nigéria capturaram, na região do Delta do Níger, 1.600 pessoas, entre piratas, criminosos comuns e insurgentes que estariam envolvidos com pirataria, sequestro e o comércio ilegal de óleo (ICC-IMB, 2016). Independente das ações militares que são realizadas no Delta do Níger, o número de ataques contra navios provindos daquela região e a estrutura existente para receber, refinar e distribuir o óleo roubado nos faz ter a percepção de que a criminalidade tem liberdade para operar no território da Nigéria.

Após o ano de 2012, os ataques a navios no Golfo da Guiné sofreram uma gradual redução até o ano de 2015, conforme consta na Tabela 2. Todavia, nos anos de 2016 e 2018, os ataques a navios voltam a crescer tanto na Nigéria como no Golfo da Guiné, conforme consta na Tabela 2. O aumento dos ataques a navios pode ser justificado pelo término, em 2016, da Operação *Pulo Shield* (HASSAN, 2018).

#### **4.4.1.2 Consciência Situacional Marítima**

Em 2014, em atendimento ao Art. 11º, do Código de Conduta de Yaoundé, e por iniciativa da ECCAS, da ECOWAS e da GGC, foi criado o Centro Inter-regional de Coordenação (CIC), em Yaoundé, Camarões, com o objetivo de promover a coordenação, cooperação e a interoperabilidade dos sistemas de comunicação, a fim de contribuir para a segurança marítima da área central e ocidental da África, aí se incluindo a pirataria e o roubo armado contra navios (CIC, 2017).

O CIC funciona como um Centro de Segurança Marítima. Sua área de responsabilidade marítima foi, conforme a Figura 7 (ANEXO F), dividida em cinco regiões marítimas que englobam as águas adjacentes dos países situados desde o Senegal e Cabo Verde até Angola. O CIC possui dois centros subordinados, o Centro de Segurança Marítima Regional da África Central (CRESMAC) e o Centro Regional para a Segurança Marítima da África Ocidental (CRESMAO), responsáveis pelas Regiões Marítimas A e D; e Regiões Marítimas E, F e G, respectivamente. Foram estabelecidos Centros de Coordenação Marítima Multinacionais (CCMM) para cada Região Marítima (CIC, 2017).

Outro Centro de Segurança Marítima que contribui para o combate à pirataria e ao roubo armado no Golfo da Guiné é o Centro de Consciência Situacional Marítima para o Comércio - Golfo da Guiné (MDAT-GoG<sup>45</sup>). O Centro foi formado, em junho de 2016, como uma cooperação entre o UKMTO<sup>46</sup> e o MICA-Center<sup>47</sup>.

O CIC e o MDAT-GoG publicam informações atualizadas sobre as áreas mais afetadas pela pirataria e pelo roubo armado contra navios no Golfo da Guiné e proveem alertas sobre ataques a navios. Além disso, o MDAT-GoG estabeleceu uma VRA<sup>48</sup>, na qual, antes de adentrá-la, é recomendado aos navios registrarem-se junto àquele Centro. A VRA a pode ser visualizada na Figura 8 (ANEXO G).

#### **4.4.1.3 Corredor de Trânsito Recomendado Internacionalmente (IRTC)**

Não foi encontrado registro do estabelecimento de IRTC no Golfo da Guiné. Isso pode ser explicado devido às LCM existentes naquela região utilizarem diversas derrotas para demandarem os portos e as plataformas petrolíferas dos Estados do entorno daquele Golfo, o que requereria o estabelecimento de diversas IRTC. E ainda que fossem estabelecidas diversas IRTC, provavelmente não haveria meios navais suficientes para acompanhar os navios que utilizassem esses corredores. Outro aspecto é que apesar do número ataques a navios ocorridos na área portuária terem diminuído, eles ainda são significativos, conforme pode ser observado no Gráfico 4. Nesse caso, o estabelecimento de corredores marítimos não resolveria o problema.

---

<sup>45</sup> *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea.*

<sup>46</sup> *United Kingdom Marine Trade Operations.*

<sup>47</sup> O MICA-Center é um Centro de Segurança Marítima da Marinha da França.

<sup>48</sup> *Voluntary Reporting Area.*

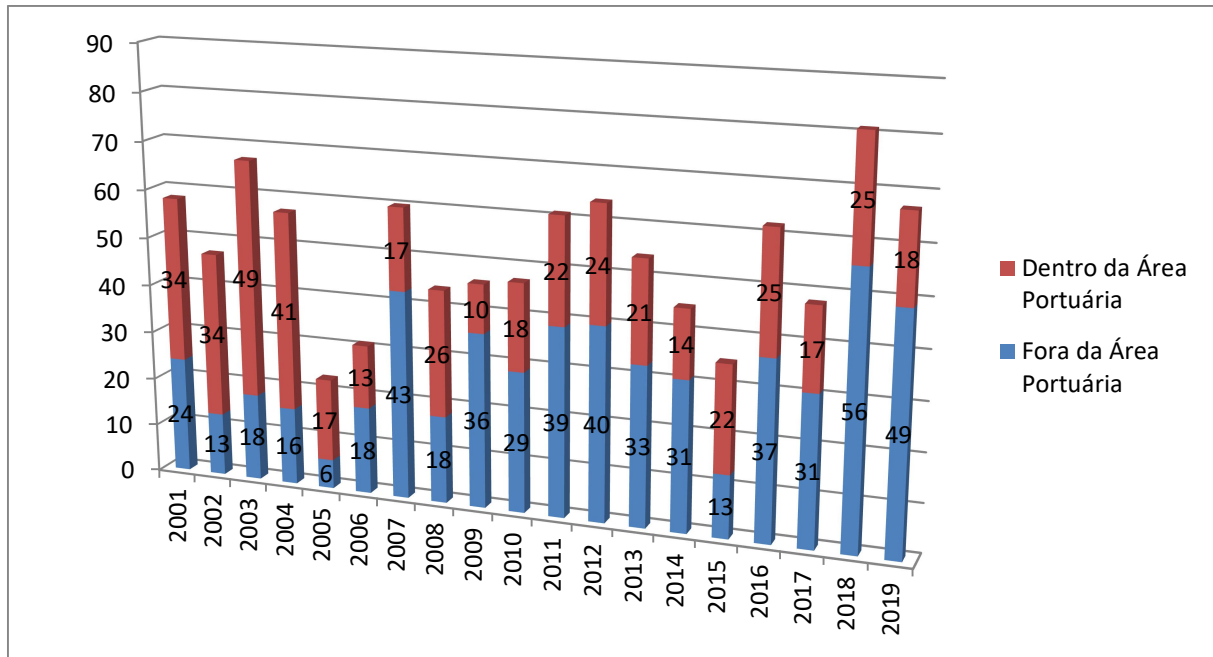


GRÁFICO 4 - Comparação entre os ataques a navios ocorridos dentro da área portuária e fora da área portuária dos Estados limítrofes ao Golfo da Guiné, no período compreendido entre os anos de 2001 a 2019.

Fontes: Elaborado pelo autor com base em IMO, 2002 - 2020.

#### 4.4.1.4 Conferências sobre o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné

No decorrer desta pesquisa, não foram encontrados registros sobre conferências frequentes, específicas para tratar sobre o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, com os mesmos propósitos da Conferência SHADE.

#### 4.4.2 Práticas Adotadas pelos Navios que Trafegam pelo Golfo da Guiné

O Manual de Melhores Práticas de Gestão para Impedir a Pirataria e Melhorar a Segurança Marítima na Costa Ocidental da África, Incluindo o Golfo da Guiné<sup>49</sup> (BMP West Africa) foi publicado em março de 2020, sendo a primeira versão desta publicação, no

<sup>49</sup> *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea.*

formato de manual, para ser utilizada na região oeste da África. Assim como o BMP5 na Somália, o BMP West Africa foi elaborado pela Comunidade Marítima, com o apoio do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR) da Marinha do Brasil, do MDAT-GoG, do CIC e outras OIG e ONG para orientar os Comandantes e as tripulações dos navios a planejarem a derrota e adotarem medidas de proteção, quando trafegando pela VRA (BMP WEST AFRICA, 2020).

#### 4.4.3 As Ações Judiciais Envolvendo os Piratas do Golfo da Guiné

O Código de Conduta de Yaoundé, nos seus Art. 4º e 15º, orienta os Estados signatários desse Código a promulgarem leis que possibilitem indiciar, julgar e condenar piratas (CÓDIGO, 2013).

No Golfo da Guiné, os Estados da região empregam suas próprias Forças Navais, no combate à pirataria. Isso, por si só, já cria uma vantagem logística para a transferência dos piratas capturados em relação à costa da Somália, onde a maioria das Forças Navais envolvidas no combate à pirataria, naquela região, pertence a Estados distantes da área de operações. No caso da captura de um pirata por um navio de guerra pertencente a um Estado lindeiro ao Golfo da Guiné, ele poderá ser confiado, após a atracação, ao órgão responsável por adotar os procedimentos legais previstos naquele Estado.

Entretanto, a maioria dos Estados africanos não possui legislação para indiciar pessoas que cometeram o crime de pirataria (CISSÉ, 2020) e, geralmente, quando aplicadas, as penas costumam ser lenientes. Assim, como na costa da Somália, somente deter os indivíduos que cometem atos de pirataria e roubo armado não é suficiente para a repressão a esses tipos de ilícitos. É de grande relevância que os criminosos tenham o receio de serem julgados e punidos, perdendo a liberdade que dispunham.

A Nigéria, em junho de 2019, promulgou a primeira lei criminalizando a pirataria. Tal atitude foi um avanço considerável, e que vem a se somar ao investimento que aquele Estado está aplicado na Força Naval e a recente publicação do BMP West Africa. Essas três ações possibilitarão combater a pirataria nos três fatores que constituem a ameaça que a pirataria representa — *capacidade*, *intento* e *oportunidade* — impedindo os piratas de obterem sucesso em seus ataques contra navios.



Não obstante, os outros Estados do entorno do Golfo da Guiné carecem de uma legislação apropriada capaz de fornecer embasamento jurídico para aplicar penas nos piratas, o que não contribui para demover o *intento* dos criminosos em praticar crimes no mar.

Na verdade, com o receio de serem processados, julgados e presos, os criminosos poderão evitar realizar ataques a navios nas águas da costa da Nigéria, procurando outras localidades na região, nas quais as Forças Navais não tenham capacidade para combatê-los e que não haja risco de serem processados, julgados, condenados e presos. Nesse sentido, mais ainda, percebe-se a necessidade de que todos os Estados do entorno do Golfo da Guiné promovam, cada um, o ordenamento jurídico nacional adequado ao problema da pirataria.

## 5 ANÁLISE COMPARATIVA

Neste capítulo, será apresentada a análise comparativa entre as práticas de combate à pirataria adotadas na costa da Somália, identificadas no capítulo 3, e as práticas de combate à pirataria e ao roubo armado contra navios já em uso no Golfo da Guiné, descritas no capítulo 4. Ao longo da análise, será verificado se as práticas de combate à pirataria, adotadas na costa da Somália, poderão ser aplicadas no Golfo da Guiné. Pela diferença dos termos, pirataria na costa da Somália e pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, já se identifica uma diferenciação no emprego dessas práticas.

A Resolução nº 1816, do CSNU, autorizou o combate à pirataria no MT da Somália. A Resolução nº 2018, do CSNU, e o Código de Conduta de Yaoundé são explícitos em afirmar que deve ser respeitada a soberania dos Estados do Golfo da Guiné (UNSC, 2011). Diferente do que acontece na costa da Somália, no caso do Golfo da Guiné as Forças Navais dos Estados não possuem liberdade para combater a pirataria e roubo armado contra navios no MT de outros Estados. Caso haja uma perseguição a um navio pirata, e esse adentre o MT de outro Estado, a perseguição deverá cessar. Nesse caso, o Estado do navio perseguidor deverá comunicar, por algum canal, o Estado contíguo ao MT para que esse adote as devidas providências.

Nesse sentido, Murphy cita que existe a oportunidade jurisdicional, que se refere à proteção legal que impede Estados de adentrarem o MT de outro Estado para combater à pirataria (MURPHY, 2008). Por isso, a Operação *Pulo Shield* das Forças Armadas da Nigéria, apesar de reduzir o número de ataques a navios na costa daquele país, teve como consequência o aumento do número de ataques a navios na costa de outros Estados da região. Isso pode ser explicado pela limitada área de operações, a qual não abrangia toda a região do Golfo da Guiné, garantindo liberdade aos criminosos para atuarem em locais fora da área de operações, inclusive o MT de outros Estados. Nesse caso, os criminosos passaram a operar na costa de outros Estados.

Por isso, as limitações geográficas a que as Forças Navais dos Estados costeiros ao Golfo da Guiné estão sujeitas dificultam o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios na região. Nesse caso, para suplantar esta limitação, é necessária uma elevada capacidade de coordenação entre as Forças Navais dos Estados envolvidos. Contudo, em 2019, a coordenação entre as Marinhas dos Estados do Golfo da Guiné ainda eram deficientes (HUSTED, 2019). O emprego de patrulhas marítimas conjuntas, como a Operações

*Prosperity*, realizada por navios da Nigéria e do Benim, é um modelo de solução para ampliar a interoperabilidade das Forças Navais dos Estados limítrofes ao Golfo da Guiné e melhorar a coordenação entre elas.

A Resolução nº 1851, do CSNU, praticamente extinguiu o conceito de soberania da Somália, ao autorizar que outros Estados combatessem a pirataria dentro do território daquele Estado. Aqui cabe um adendo, pois não se pode comparar a situação da Somália, um Estado praticamente anárquico, sem a presença do governo e das instituições na maior parte do território, com os Estados limítrofes ao Golfo da Guiné, pois mesmo a Nigéria, com todos os seus problemas, possui soberania sobre seu território. Nesse caso, cada Estado, daquela região, é o responsável por desmantelar a infraestrutura logística dos piratas que se encontra localizada dentro do seu próprio território.

Para o caso do Golfo da Guiné, é importante que haja uma cooperação entre os Estados na área de inteligência para que as informações sobre as redes de criminosos envolvidos com a pirataria e o roubo armado contra navios sejam compartilhadas, a fim de que os esforços para desmantelar infraestrutura logística sejam executados simultaneamente, negando aos criminosos homizidat em outros Estados da região.

Apesar da recente aquisição de novos meios navais pela Nigéria e por Camarões, as prioridades com a defesa em terra desvirtuam o foco do combate aos ilícitos no mar por esses Estados. A falta de experiência desses Estados para o planejamento de operações navais mais complexas também é uma barreira para o avanço no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios na região (DECIS, 2020).

As FTC-151, FTC da OTAN, FTC-465 e outras FT, que operam ou já operaram na costa da Somália, realizam um esforço conjunto, exclusivo, para o combate à pirataria. No Golfo da Guiné, o combate à pirataria não é a principal prioridade, quando se trata de assuntos de defesa para a Nigéria e para Camarões. Isso é compreensível, pois Camarões é alvo de ataques do grupo terrorista Boko Haram e lida com conflitos separatistas dentro do país. Para a Nigéria, o conflito com o grupo terrorista em questão é ainda mais grave, pois o Boko Haram domina uma parcela do território do país, além de possuir outros problemas internos como conflitos étnicos.

Apesar disso, deve-se ressaltar que o Estado que não prioriza a fiscalização e a implementação de suas leis no MT, seja por falta de recursos ou treinamento, será incapaz de manter a segurança em suas Águas Jurisdicionais (AJ), conferindo aos piratas a liberdade de movimento para realizar atos de pirataria (MURPHY, 2008). Assim, por ser a Nigéria o principal polo de operações dos criminosos envolvidos com atos de pirataria e roubo armado

contra navios, existe a necessidade de melhorar as capacidades de planejamento de operações navais daquele país no combate a esses crimes.

Durante a Conferência Global de Segurança Marítima, ocorrida em outubro de 2019, em Abuja, na Nigéria, representantes dos Estados do Golfo da Guiné expuseram que o aumento da pirataria e do roubo armado naquele Golfo está diretamente relacionado com a ausência de meios navais para o combate aos ilícitos (SAFETY4SEA, 2020).

Apesar da Nigéria e de Camarões terem realizado investimentos em suas Forças Navais, é possível reconhecer que outros Estados da região não puderam acompanhar o devido investimento em suas Forças Navais. Esse é outro fator que dificulta o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, pois isso depende da capacidade do Poder Naval de cada Estado da região para o combate dos ilícitos. Dessa forma, caso os esforços no combate aos ilícitos no mar não sejam suficientes para que os criminosos tenham a percepção que as vantagens auferidas com o crime não compensam os riscos assumidos, o Estado passará a ser procurado pelos criminosos como uma região para a prática de ilícitos.

No conceito de Till, o emprego de uma Força Naval poderosa e eficaz garante a liberdade de navegação e contribui, também, para a dissuasão de ataques piratas (TILL, 2009). Por isso é relevante assinalar a assimetria de capacidades que existe entre as Forças Navais que operam na costa da Somália e as Forças Navais que operam no Golfo da Guiné. Somente dispor de uma Força Naval não é suficiente para atuar no intento dos piratas, é necessário que esta Força Naval tenha a capacidade de estar presente onde necessário e fazer impor a sua vontade. Para minimizar a situação em que se encontram as Forças Navais dos Estados limítrofes ao Golfo da Guiné, será necessário um esforço conjunto dos Estados da região, a fim de suplantar as dificuldades existentes.

As limitações de não poder adentrar o MT de outros Estados, a escassez de meios navais e a necessidade de melhorar a coordenação entre as Marinhas dos Estados daquela região não impediram que fossem empregadas Forças Navais, com um relativo sucesso, no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné. Como exemplo, a Operação *Pulo Shield* e a Operação *Prosperity* reduziram os ataques a navios nas áreas em que foram realizadas. Assim sendo, o emprego de Forças Navais no combate à pirataria é uma prática adotada na costa da Somália que também é empregada no Golfo da Guiné.

Praticamente, quase toda a informação, proveniente da Consciência Situacional Marítima, utilizada pelas Forças Navais no combate à pirataria na costa da Somália é formada por Centros de Segurança Marítima de Estados não pertencentes à região, como o UKMTO e

o MSCHOA. A criação do CIC possibilita às Forças Navais dos Estados do Golfo da Guiné autonomia na formação da Consciência Situacional Marítima e na produção de informação para suas Forças Navais, sem depender, diretamente, de Estados de fora da região. Do mesmo modo, podemos afirmar que a utilização de Centros de Segurança Marítima é outra prática de combate à pirataria empregada na costa da Somália que também está sendo utilizada para o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.

Por ser o Golfo de Áden envolvido por terra e a grande maioria das LCM existentes naquele Golfo utilizarem apenas duas direções opostas, foi possível estabelecer um IRTC em águas não jurisdicionais. Para o Golfo da Guiné, isso não seria viável, pois as LCM daquela região utilizam diversas derrotas diferentes para demandarem os portos e plataformas petrolíferas dos países do entorno daquele Golfo. Ainda assim, caso fossem criados diversos corredores de trânsito, é bem provável que não haveria meios navais suficientes para acompanhar os navios que trafegassem nesses corredores, assim como acontece no Golfo de Áden. Outro aspecto é que uma parte dos ataques a navios ocorrem na área do porto, conforme descrito no item 4.4.1.3 desta pesquisa. Nesse caso, o estabelecimento de corredores marítimos não resolveria esse problema. O estabelecimento de IRTC é uma prática aplicada na costa da Somália que não seria eficaz caso fosse utilizada no Golfo da Guiné.

No Golfo da Guiné não são realizadas, frequentemente, conferências para discutir as práticas e experiências adquiridas com o combate à pirataria naquela região, assim como é feito na Conferência SHADE para tratar da pirataria na costa da Somália. A realização de conferências é uma prática que poderia ser adotada pelas Forças Navais envolvidas no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.

O BMP West Africa possui o mesmo propósito que o BMP5, porém adaptado para as particularidades da região, de mitigar a ameaça da pirataria e do roubo armado contra navios, por meio da redução da *oportunidade*. Nesse aspecto, a elaboração de um Manual contendo orientações para os Comandantes e tripulações dos navios que trafegam pelo Golfo da Guiné, com base no Manual já empregado na costa da Somália, é mais um exemplo de prática de combate à pirataria e ao roubo armado que é utilizada na costa da Somália e que foi aplicada para uso no Golfo da Guiné.

Assim como aconteceu com alguns Estados próximos à Somália, a maioria dos Estados do entorno do Golfo da Guiné não possuem ordenamento jurídico nacional adequado para processarem, julgarem e condenarem os piratas. Uma sugestão é adotar para com os Estados do entorno do Golfo da Guiné a mesma prática de incentivos financeiros, com o apoio do UNODC, que foram utilizados para os Estados localizados próximos a Somália.

Após comparar e analisar cada prática adotada no combate à pirataria na costa da Somália e no Golfo da Guiné, concluímos que a maioria das práticas adotadas no combate à pirataria na costa da Somália já estão em uso no Golfo da Guiné. Contudo isso não é coincidência, pois a Resolução nº 2018, do CSNU, possui pontos em comum com a Resolução nº 1816, do CSNU. Isso se deve à carta, de 18 de janeiro de 2012, do Secretário Geral da ONU para o Presidente do Conselho de Segurança da ONU fazendo menção à solicitação do Presidente de Benin de verificar a possibilidade de adotar medidas de combate à pirataria no Golfo da Guiné, tendo como modelo as práticas empregadas na costa da Somália (UNSC, 2012a). Isso vai ao encontro dos objetivos desta pesquisa em verificar quais práticas adotadas na costa da Somália para o combate à pirataria podem ser empregadas para o combate à pirataria e ao roubo armado no Golfo da Guiné.

## 6 AS AMEAÇAS DA PIRATARIA DO GOLFO DA GUINÉ PARA O BRASIL

A Resolução nº 2500, do CSNU, é bem clara em reconhecer que a ameaça da pirataria na costa da Somália não desapareceu, em virtude de os principais fatores responsáveis pela existência desse crime, como a corrupção e a precária situação social, econômica, política e de segurança não terem sido resolvidas. A Nigéria, de forma análoga, também possui fatores de ordem social, política e de segurança que favorecem a pirataria, porém, nesse Estado, o governo possui um relativo controle do seu território e de suas AJ.

A persistência desses problemas na Nigéria indica que, mesmo que o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné tenha sucesso, os fatores motivadores desses ilícitos continuarão a existir com viés de crescimento, como visto na Linha de Tendência do Gráfico 1.

A atividade de pesca, responsável direta e indiretamente pela sobrevivência de 40% da população que vive na costa da África Ocidental, vem enfrentando dificuldades, em virtude da pesca ilegal e da poluição no mar (OKAFOR-YARWOOD, 2018). A poluição marinha e a pesca ilegal no Golfo da Guiné produzem um impacto na disponibilidade dos recursos marinhos vivos, os quais possuem grande importância para a sobrevivência da população costeira daquela região. Assim, existe uma relação inversamente proporcional entre a redução da atividade pesqueira em comunidades de pesca artesanal e o aumento nos atos de pirataria (EPRS, 2020).

A dificuldade de encontrar meios de sobrevivência poderá induzir ainda mais pescadores a se tornarem piratas, como forma de conseguir sustento que não mais encontram na atividade pesqueira. Por sua vez, os conhecimentos desses piratas provenientes das comunidades pesqueiras poderão capacitar ainda mais os grupos de piratas a realizarem ataques contra navios em regiões bem mais distantes do Golfo da Guiné.

É possível identificar no Gráfico 5 que, a partir de 2006, o número de ataques fora do MT, ou seja, atos de pirataria, iniciou uma trajetória crescente, enquanto os ataques dentro do MT refletiu uma tendência de redução a partir do ano de 2007. Como exemplo, dos 23 ataques a navios ocorridos no ano de 2005, somente 1 foi executado fora do MT. Contudo, nos anos de 2016 e 2017, os ataques fora do MT ultrapassaram número de ataques realizados dentro do MT. Pode-se deduzir que os criminosos estão preferindo realizar seus ataques a navios em regiões mais distantes de terra.

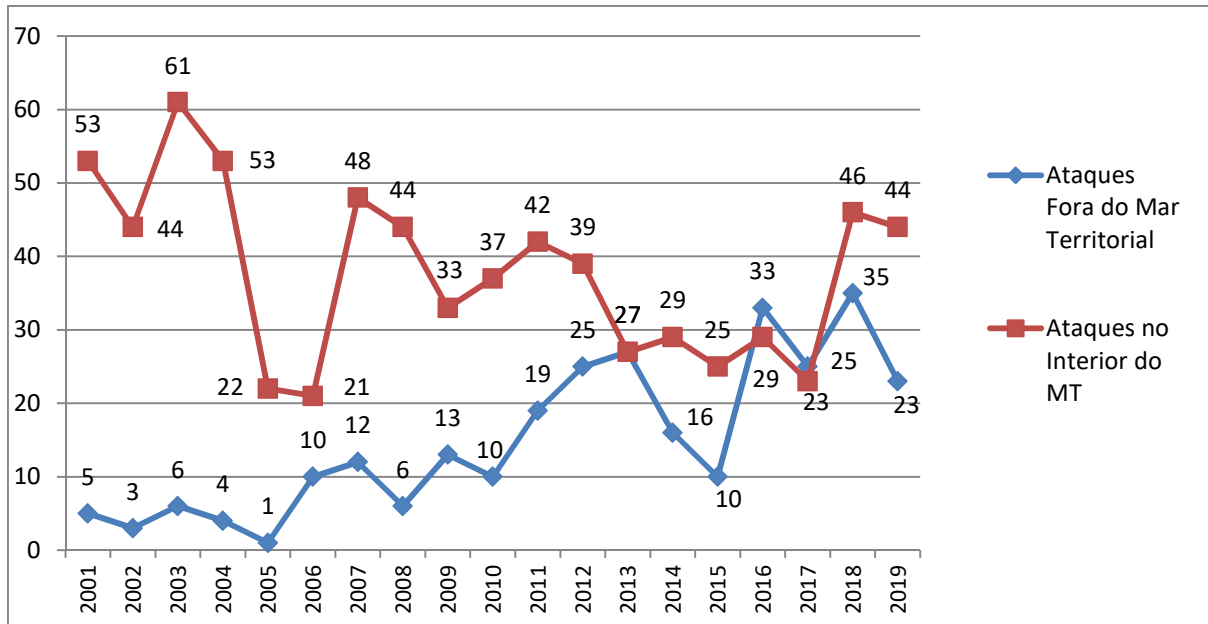


GRÁFICO 5 - Atos de pirataria e roubo armado contra navios, no MT e em Águas Não Jurisdicionais, ocorridos no Golfo da Guiné, no período compreendido entre os anos de 2001 a 2019.

Fontes: Elaborado pelo autor com base em IMO, 2002 - 2020.

A distância dos ataques também está aumentando, pois em 2014, atos de pirataria contra navios no Golfo da Guiné ocorreram a mais de 200 milhas da costa da Nigéria (ICC, 2015). O aumento da proporção dos ataques a navios fora do MT e a ocorrência de ataques à distância superior a 200 milhas, indicam que os piratas já possuem conhecimento de navegação, podendo realizar ataques em qualquer região do oceano Atlântico, inclusive próximo às AJ brasileiras.

O modal marítimo, para o Brasil, é responsável por 95% do comércio exterior, fato que demonstra o quanto a economia do Brasil é dependente do mar. Junte-se a isso, que, aproximadamente, 95% do petróleo e 80% do gás produzidos no país são extraídos do leito marinho (BRASIL, 2019a).

As linhas coloridas representadas na Figura 9 representam as LCM existentes no entorno do Brasil. Constata-se que todas as LCM que conectam o Brasil com os outros países cruzam o oceano Atlântico. Cabe salientar que é, também, no oceano Atlântico que estão localizadas as plataformas de extração de petróleo e de gás brasileiras.



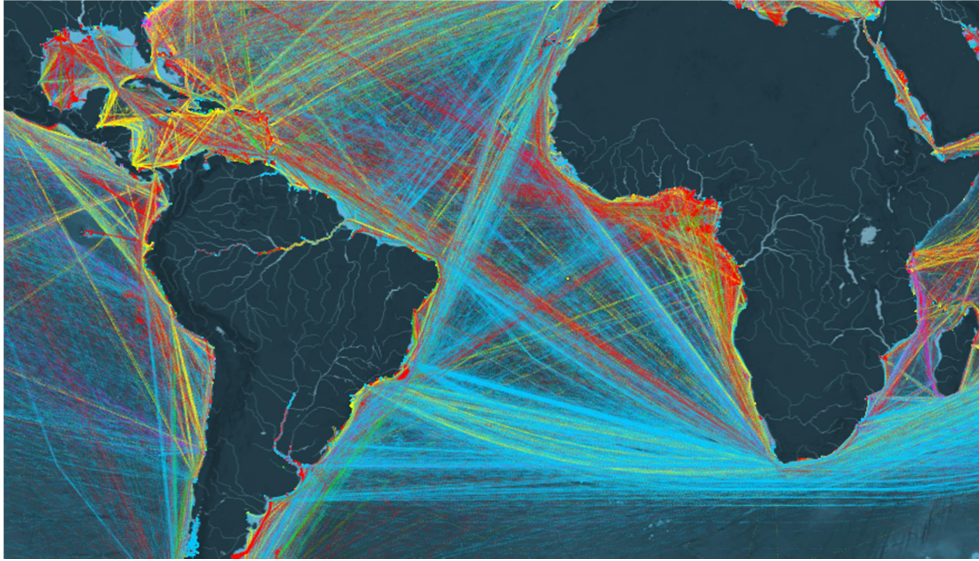


Figura 9 - Representação colorida das LCM no entorno do Brasil  
Fonte: KILN, 2012.

Por conseguinte, a LBDN define como estratégica a proteção das LCM brasileiras, em especial, as que ligam o Brasil com a África. A LBDN delimita a região localizada entre o nordeste brasileiro e a África como uma importante área para o comércio marítimo mundial, devido à quantidade de LCM que existem na região, nomeando-a de “Garganta Atlântica” (BRASIL, 2016a).

Os crescentes números de atos de pirataria provenientes do Golfo da Guiné são uma ameaça para as LCM que ligam o Brasil com os Estados do Golfo da Guiné. Ainda, uma possível expansão em direção ao oceano Atlântico, que ultrapasse as águas do Golfo da Guiné, poderá ser uma ameaça, também, às LCM que conectam o Brasil com outras regiões do mundo. Um ataque de piratas aos navios que utilizam essas LCM resultará em grandes prejuízos para a economia do Brasil. É importante frisar que os piratas do Golfo da Guiné já possuem a capacidade operacional de realizar ataques às LCM brasileiras em todo o oceano Atlântico, porém não foi observado ainda o intento dos piratas em buscarem as LCM brasileiras fora da costa ocidental da África.

Diante dessa ameaça em potencial, é imprescindível que a MB adquira experiência operacional, para o caso de ser necessário combater a pirataria no Golfo da Guiné, no oceano Atlântico, ou outros locais de interesse do Brasil que poderão ser alvos de piratas. Para isso, é interessante que a MB, com o objetivo de adquirir experiência, busque participar dos esforços de combate à pirataria na costa da Somália, uma vez que os resultados obtidos naquela região foram muito significativos e estão sendo replicados no Golfo da Guiné, como demonstrado.

A MB, regularmente, envia militares para participarem de intercâmbios no Estado-Maior da FTC-151 (OLIVEIRA, 2018). Nesse sentido, é relevante também que o Brasil assuma o Comando da FTC-151, com um navio da MB subordinado, com a finalidade de aumentar o conhecimento e a experiência com esse tipo de operação.

Nessa mesma perspectiva, é recomendável que a MB designe militares para constituírem o Estado-Maior da CMF, com o objetivo de conhecer como é realizada a cooperação entre a CMF e a EU NAVFOR, e participar das atividades da organização da Conferência SHADE, caso, no futuro, seja necessário organizar esse tipo de conferência no Brasil.

## 7 CONCLUSÃO

Desde a antiguidade, a pirataria já era uma prática que afligia a navegação comercial e trazia o temor para a tripulação e para os passageiros dos navios atacados. O impacto negativo que a pirataria exercia sobre o comércio marítimo teve influência na elaboração de artigos específicos da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito de Mar (CNUDM) que definem e tratam da pirataria. Dentre esses artigos, destacam-se o que estabelece que a pirataria só possa ocorrer em locais onde não há jurisdição de nenhum Estado e o que trata do direito de qualquer Estado, que tenha capturado piratas, poder julgá-los e puni-los. Contudo, a CNUDM não define os ilícitos para fins privados, cometidos contra navios no Mar Territorial (MT). Nesse caso, a Organização Marítima Internacional estabeleceu que esses ilícitos, executados no MT, são definidos como roubo armado contra navios.

Conforme observado, a pirataria ainda está presente nos dias atuais, ameaçando o tráfego marítimo das LCM, colocando a vida dos tripulantes, dos passageiros e da carga transportada em perigo, além de causar prejuízos financeiros. No caso específico do Golfo da Guiné, o crescimento da pirataria e do roubo armado contra navios provoca, também, um aumento do grau de ameaça para as LCM brasileiras existentes naquela região, podendo ameaçar, futuramente, as demais LCM brasileiras, caso ocorra uma expansão da pirataria em direção ao oceano Atlântico. De forma a buscar uma solução para a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, utilizamos como modelo as práticas empregadas no combate a esses ilícitos na costa da Somália, no período de 2008 a 2019, em virtude do sucesso obtido na redução dos respectivos ilícitos a partir do ano de 2011.

Até o ano de 2011, a costa da Somália era a região com o maior número de atos de pirataria e roubo armado contra navios no mundo. Esse fato teve como provável origem a ausência de fiscalização e de combate aos ilícitos nas águas jurisdicionais da Somália, devido à incapacidade daquele Estado exercer sua soberania. Essa falta de fiscalização atraiu, para as águas jurisdicionais da Somália, barcos de pesca ilegais estrangeiros que causaram a depleção do pescado e a poluição marinha. O sentimento de injustiça das comunidades pesqueiras somalis, causado pelo esgotamento dos seus recursos marinhos vivos, e a pobreza em que viviam, motivou, em parte, alguns pescadores a atacarem os barcos de pesca ilegais estrangeiros, com o intuito de protegerem os recursos marinhos da costa da Somália. Contudo,

as vantagens financeiras obtidas com esses ataques fizeram com que alguns pescadores buscassem a pirataria como meio de auferirem ganhos pessoais.

Com isso, a pirataria na costa da Somália expandiu para o Golfo de Áden, região onde se localiza as principais LCM que conectam o ocidente com o oriente, ganhando dimensão internacional. Assim, o Conselho de Segurança das Nações Unidas autorizou que outros Estados empregassem suas Forças Navais para combater a pirataria no Mar Territorial e dentro do território da Somália. Desse modo, para o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios naquela região, foi extinta a diferença que existe entre esses dois ilícitos, para essa situação em particular.

Para o combate à pirataria na costa da Somália foram empregadas algumas práticas que tinham como princípio enfraquecer os três fatores necessários para a existência da pirataria. Esses três fatores são a capacidade de os piratas realizarem ataques; a oportunidade existente que permite aos piratas atacarem um navio e lograrem êxito; e o intento, ou seja, a vontade dos piratas em executar seus atos. Para atingir a capacidade e o intento dos piratas, foi empregado o Poder Naval, na forma de Forças Navais multinacionais e Centros de Segurança Marítima, bem como, foram estabelecidos dois corredores de trânsito internacionais.

Apesar da grande extensão da área de operações, a formação e a efetiva compreensão da consciência situacional marítima foram fundamentais para identificar as regiões de maior ocorrência de ataques piratas e, com isso, estabelecer as áreas de maior grau de ameaça como prioritárias para o emprego das Forças Navais. Em uma das áreas prioritárias foram criados dois corredores de trânsito internacionais, onde foi estabelecido um sistema de acompanhamento que conserva alguma similaridade com o sistema de comboio.

Para reduzir as oportunidades dos piratas de atacarem os navios, foi elaborado um manual de boas práticas, o BMP5, contendo diversas medidas para os Comandantes e tripulações dos navios seguirem, de forma a evadir, impedir ou atrasar um ataque iminente, mitigando as oportunidades de sucesso dos piratas. Com isso, atrasando um ataque pirata poder-se-ia proporcionar um ganho de tempo até a chegada da Força Naval. Além disso, diante das inúmeras Forças Navais que operavam na costa da Somália, foi necessário criar a Conferência SHADE para compartilhar e discutir entre os participantes as experiências obtidas e os resultados das práticas empregadas no combate à pirataria naquela região.

De forma a atuar no intento dos piratas, demovendo-os de executar ataques a navios, as Forças Navais buscaram capturá-los. Contudo, somente a captura não foi suficiente, sendo necessário julgar, condenar e prender os piratas. O problema era que, geralmente, os

meios das Forças Navais que combatem a pirataria na costa da Somália pertencem a Estados distantes da área de operações, o que dificultava a transferência dos piratas para esses Estados. Por isso, foi necessário incentivar os Estados da região a receber, processar, julgar e condenar os piratas capturados.

No caso da pirataria no Golfo da Guiné, a Nigéria é o local onde ocorre o maior número de ataques a navios e o ponto central da propagação da pirataria naquela região. De forma análoga à Somália, algumas das causas que também motivaram os ataques de grupos locais contra navios na Nigéria foi um sentimento de injustiça, em conjunto com a pobreza de parte da população. A percepção de uma parcela da população do Delta do Níger de que não estava sendo beneficiada pela riqueza produzida pela exploração de petróleo foi, em parte, a justificativa utilizada por grupos de insurgentes para atacar as instalações e navios das companhias petrolíferas. Na tentativa de acabar com os ataques, o governo da Nigéria anistiou e forneceu benefícios para todos os insurgentes. Porém, alguns insurgentes, alegando que os benefícios não estavam sendo divididos justamente, voltaram a praticar crimes, na forma de pirataria e de roubo armado contra navios.

Com o crescimento da pirataria e do roubo armado contra navios na região, a Nigéria passou a empregar a Força Naval no combate a esses ilícitos. Foi executada a Operação *Pulo Shield*, na costa da Nigéria, e a Operação *Prosperity*, na costa do Benim, reduzindo os ataques contra navios nessas duas regiões. Porém, foi observado que, no mesmo período das operações, os ataques contra os navios migraram, passando a ocorrer na costa de outros países do Golfo da Guiné. Da mesma forma como ocorreu na costa da Somália, a Força Naval também é empregada como prática de combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.

Similarmente ao que foi feito na Somália, o Conselho de Segurança das Nações Unidas emitiu duas Resoluções a respeito da pirataria e do roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, estabelecendo que os Estados da África ocidental e central seriam os principais responsáveis por implementar as práticas de combate a esses ilícitos. Porém, diferentemente da costa da Somália, as Resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas não autorizaram o combate à pirataria dentro do MT e do território dos Estados do entorno do Golfo da Guiné, pois os respectivos Estados são capazes de impor a soberania no MT e no território dos seus Estados, prevalecendo o que preconiza a CNDUM.

De forma distinta ao que ocorre na costa da Somália, onde existe a liberdade para operar em todos os espaços marítimos e terrestres, no Golfo da Guiné a Força Naval de um Estado não poderá combater os criminosos dentro do Mar Territorial e do território de outro

Estado. Isso exige uma necessária e precisa coordenação e cooperação no emprego das Forças Navais dos Estados do entorno do Golfo da Guiné, a fim de evitar que os criminosos busquem se homiziar nos Estados vizinhos. Também é importante que cada Estado em questão empregue a Força Naval de maneira contundente, a fim de evitar que os criminosos procurem costas de Estados mais lenientes no combate à pirataria e ao roubo armado para realizarem seus ataques.

De forma análoga ao combate à pirataria na costa da Somália, também são utilizados os Centros de Segurança Marítima para a formação da Consciência Situacional Marítima do Golfo da Guiné. Os Estados lindeiros a esse Golfo estabeleceram seus próprios Centros de Segurança Marítima, obtendo a devida capacidade e autonomia na formação da Consciência Situacional Marítima, tão necessários para o emprego das Forças Navais. Devido ao tráfego no Golfo da Guiné utilizar diversas LCM e a maioria dos ataques ocorrerem na área portuária, não foi possível estabelecer corredores de trânsito nesse Golfo, prática esta utilizada na costa da Somália.

Além do emprego de Forças Navais, foi elaborada a publicação do BMP *West Africa*, com base no manual BMP5 utilizado na costa da Somália, para reduzir a oportunidade dos criminosos em realizarem seus intentos. Esse manual contém medidas a serem seguidas por Comandantes e tripulações dos navios quando trafegarem no Golfo da Guiné, a fim de mitigar as chances de sucesso de um ataque ao navio.

Não foram identificadas conferências frequentes para discutir os resultados das práticas de combate à pirataria e ao roubo armado já em uso no Golfo da Guiné. Devido ao emprego de Forças Navais de Estados diferentes na região, seria interessante a realização de conferências semelhantes às que acontecem sobre o combate à pirataria na costa da Somália, a fim de disseminar as práticas adotadas no combate a esses ilícitos.

Em que pese a Nigéria ter promulgado uma lei criminalizando a pirataria, é interessante que outros Estados lindeiros ao Golfo da Guiné também promulguem legislação referente ao assunto. Para tanto, a Comunidade Internacional poderá vir a utilizar a prática de incentivos financeiros e o apoio do *United Nations Office of Drugs and Crime* (UNODC), assim como foi feito com os Estados localizados próximos à Somália, para que os Estados lindeiros do Golfo da Guiné promulguem legislação nacional criminalizando a pirataria, a fim de que processem, julguem, condenem e prendam os piratas capturados.

Desse modo, concluímos que, com exceção do estabelecimento dos corredores de trânsito internacionais, as práticas de combate à pirataria utilizadas na costa da Somália já são adotadas no Golfo da Guiné. Porém, existe uma assimetria de capacidades entre as Forças

Navais empregadas na costa da Somália e as Forças Navais dos Estados limieiros ao Golfo da Guiné. Além disso, a limitação a que as Forças Navais empregadas no Golfo da Guiné estão sujeitas, de não adentrarem o Mar Territorial de outros Estados, confere aos criminosos a facilidade para se evadirem. Esses fatos, em conjunto com a falta de legislação para processar, punir e julgar os piratas na maioria dos Estados do Golfo da Guiné poderão produzir resultados diferentes quando comparados aos resultados exitosos do combate à pirataria na costa da Somália.

Caso não seja contido o crescimento do número de ataques a navios no Golfo da Guiné, poderá ocorrer a expansão da pirataria em direção ao Oceano Atlântico. Nesse caso, tal fato poderá ameaçar as demais LCM brasileiras, as quais são fundamentais para a economia do Estado. Assim, é importante que a MB adquira experiência nas práticas de combate à pirataria, utilizadas na costa da Somália, e tenha presença nos Centros de Segurança Marítima que operam no Golfo da Guiné.

Para isso, sugere-se que a MB incremente o envio de militares para participar da FTC-151 e, se possível, assumo o Comando desta FTC, com um navio da MB subordinado. Nesse mesmo sentido, recomenda-se que militares sejam designados para o Estado-Maior da CMF, a fim de conhecer como é realizada a cooperação entre a CMF e a EU NAVFOR.

## REFERÊNCIAS

AFRICAN UNION MISSION IN SOMALIA - AMISOM. **AMISOM Background**. AMISOM, 2020. Disponível em: <https://amisom-au.org/amisom-background/>. Acesso em: 02 jul. 2020.

ALI, Kamal-Deen. **Maritime security cooperation in the Gulf of Guinea: prospects and challenges**. University of Wollongong Thesis Collections, 2014. Disponível em: <https://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=5102&context=theses>. Acesso em: 4 Ago. 2020.

\_\_\_\_\_. **The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy**. Naval War College Review, Rhode Island, v. 68, n. 1, art. 7, p. 93-118, 2015. Disponível em: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1183&context=nwc-review>. Acesso em: 5 Ago. 2020.

ALI, Fatuma Ahmed; MUYONGA, Doreen. **Democratisation on hold in Somalia as first-past-the-post election is postponed**. The Conversation, 20 jul. 2020. Disponível em: <https://theconversation.com/democratisation-on-hold-in-somalia-as-first-past-the-post-election-is-postponed-142665>. Acesso em: 3 ago. 2020.

ARAÚJO, Ernesto. Discurso do ministro Ernesto Araújo na conferência “A cooperação entre o Brasil e a África” por ocasião da celebração do Dia da África. **Ministério das Relações Exteriores**. Brasília, DF: Ministério das Relações Exteriores – Discursos, 27 maio 2019. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/discursos-artigos-e-entrevistas-categoria/ministro-das-relacoes-exteriores-discursos/20456-discurso-do-ministro-ernesto-araujo-na-conferencia-a-cooperacao-entre-o-brasil-e-a-africa-por-ocasio-da-celebracao-do-dia-da-africa-brasilia-27-de-maio-de-2019>. Acesso em: 21 mar. 2020.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS - ABNT. **NBR 10520: informação e documentação: citações em documentos: apresentação**. Rio de Janeiro, 2002.

BBC NEWS. **Who are Nigeria's Boko Haram Islamist group?**. 24 nov. 2016. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-13809501>. Acesso em: 2 ago. 2020.

BBC NEWS. **Ghana country profile**. 1 mai. 2018a. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-13433790>. Acesso em: 24 jul. 2020.

BBC NEWS. **Ghana profile - Timeline**. 1 mai. 2018b. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-13434226>. Acesso em: 24 jul. 2020.

BBC NEWS. **Ivory coast country profile**. 15 jan. 2019a. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-13287216>. Acesso em: 23 jul. 2020.

BBC NEWS. **Ivory coast profile - Timeline**. 15 jan. 2019b. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-13287585>. Acesso em: 23 jul. 2020.



BBC NEWS. **Togo country profile**. 24 fev. 2020. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-14106781>. Acesso em: 24 jul. 2020.

BBC NEWS. **Togo profile - Timeline**. 10. Mai. 2018c. Disponível em: <https://www.bbc.com/news/world-africa-14107024>. Acesso em: 24 jul. 2020.

BENNEH, George; DELANCEY, Mark W. **Cameroon**. Encyclopædia Britannica inc, 2 abr. 2020. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Cameroon>. Acesso em: 25 jul. 2020.

BEST MANAGEMENT PRACTICES - BMP5. **Best management practices to deter piracy and enhance maritime security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea**. 5. ed. Edinburgh. Witherby Publishing Group Ltd, jun. 2018. Disponível em: <https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2018/06/BMP5-PP.pdf>. Acesso em: 04 jul. 2020.

BEST MANAGEMENT PRACTICES - BMP WEST AFRICA. **Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea**. 1. ed., mar. 2020. Disponível em: <https://www.maritimelglobalsecurity.org/media/1047/bmp-wa-hi-res.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2020.

BRASIL. **Decreto n. 95.480, de 13 de dezembro de 1987**. Ordenança Geral para o Serviço da Armada. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 1987. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1980-1987/decreto-95480-13-dezembro-1987-446244-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 28 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 1.530, de 22 de junho de 1995**. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 1995. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Estado-Maior da Armada. **EMA-305**. Doutrina Militar Naval. Brasília, DF, 2017.

\_\_\_\_\_. **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 abr. 2020.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Defesa-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: 21 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Bem vindo à “Amazônia Azul”**. Amazônia Azul, Brasília, DF: Centro de Comunicação Social da Marinha, 2019a. Disponível em: [https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia\\_azul/](https://www.mar.mil.br/hotsites/amazonia_azul/) Acesso em: 21 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Navio-Patrolha Oceânico “Araguari” participa de Exercício Multinacional na África**. Comando do 3º Distrito Naval, Natal: Assessoria de Comunicação do Comando do 3º Distrito Naval, 05 fev. 2019b. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/com3dn/sites/www.marinha.mil.br.com3dn/files/press\\_release/05FEV\\_Press\\_Release\\_Obangame%20Express%202019.pdf](https://www.marinha.mil.br/com3dn/sites/www.marinha.mil.br.com3dn/files/press_release/05FEV_Press_Release_Obangame%20Express%202019.pdf). Acesso em: 21 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. Ministério da Defesa. **MD35-G-01**. Glossário das Forças Armadas. 5.ed. Brasília, DF, 2015. Disponível em: [https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35\\_G01.pdf](https://bdex.eb.mil.br/jspui/bitstream/123456789/141/1/MD35_G01.pdf). Acesso em: 22 ago. 2020.

BRITISH PETROLEUM - BP. **Statistical review of world energy**. 2020, 69th ed. Disponível em: <https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2020-full-report.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2020.

CANAS, António Costa. **Mare Clausum**. Navegações Portuguesas, Centro Virtual Camões, Instituto Camões, Lisboa, Portugal, 2003. Disponível em: <http://cvc.instituto-camoes.pt/navegapor/e12.html>. Acesso em: 24 mai. 2020.

CISSÉ, Yacouba. **Prevention and repression of piracy and armed robbery at sea**. United Nations Report of the International Law Commission. United Nations, A/74/10. Nova Iorque, 2019. p. 374. Disponível em: <https://undocs.org/en/A/74/10>. Acesso em: 11 ago. 2020.

**CÓDIGO de Conduta de Yaoundé**. 25 jun. 2013. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code\\_of\\_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf). Acesso em 10. Ago. 2020.

CENTRO INTER-REGIONAL DE COORDENAÇÃO (CIC). **Presentation to the Interregional Coordination Center for the execution of the regional strategy on maritime safety and security in the Gulf of Guinea**. Yaoundé, 13 jul. 2017. Apresentação de PDF. Disponível em: <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2017/07/2017-07-MSS-Cameroon-Bell-Bell-EN.pdf>. Acesso em 10 ago. 2020.

CLARENCE-SMITH, William Gervase. **São Tome e Príncipe**. Encyclopædia Britannica inc, 24 out. 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Sao-Tome-and-Principe>. Acesso em: 25 jul. 2020.

COMBINED MARITIME FORCES - CMF. **About Combined Maritime Forces**. CMF, 2020. Disponível em: <https://combinedmaritimeforces.com/about/>. Acesso em: 02 jul. 2020.

COMBINED MARITIME FORCES - CMF. **CMF and EU NAVFOR Welcomes International Delegates to 42nd Shade Conference**. CMF, 26 abr. 2018. Disponível em: <https://combinedmaritimeforces.com/2018/04/26/cmf-and-eu-navfor-welcomes-international-delegates-to-42nd-shade-conference/>. Acesso em: 04 jul. 2020.

COMBINED MARITIME FORCES - CMF. **CTF 151 Leads Focused Operation (FO) “Dynamic Kharif” in Further Successful Collaboration with EU NAVFOR.** CTF, 5 out. 2017. Disponível em: <https://combinedmaritimeforces.com/2017/10/05/ctf-151-leads-focused-operation-fo-dynamic-kharif-in-further-successful-collaboration-with-eu-navfor/>. Acesso em: 10 jul. 2020.

COMBINED TASK FORCES - CTF. **CTF-151 Counter Piracy.** CTF, 2020. Disponível em: <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>. Acesso em: 02 jul. 2020.

DECIS, Hugo. **Gulf of Guinea: stepping up to the maritime-security challenge?** International Institute for Strategic Studies (IISS), 17 abr. 2020. Disponível em: <https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2020/04/gulf-of-guinea-maritime-security-challenges>. Acesso em: 10 ago. 2020.

ELLEMAN, Bruce A.; FORBES, Andrew; ROSENBERG, David. **Piracy and maritime crime: historical and modern case studies.** Newport, RI: Naval War College, 2010. (Newport papers, 35). viii, 273 p. ISBN 9781884733659.

EU NAVAL FORCE - SOMALIA - EU NAVFOR. **Gulf of Aden Internationally Recommended Transit Corridor & Group Transit Explanation.** EUNAVFOR, ago. 2010. Disponível em: <http://www.secureaship.com/wp-content/uploads/2013/05/IRTC-GT-Explanation2.pdf>. Acesso em: 12 jul. 2020.

EU NAVAL FORCE - SOMALIA - EU NAVFOR. **Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft.** EUNAVFOR, 2018. Disponível em: <https://spark.adobe.com/page/z36YJOhtwV7Kt/>. Acesso em: 02 jul. 2020.

EU NAVAL FORCE - SOMALIA - EU NAVFOR. **Chain of Command.** EUNAVFOR, 2020a. Disponível em: <https://eunavfor.eu/chain-of-command/>. Acesso em: 02 jul. 2020.

EU NAVAL FORCE - SOMALIA - EU NAVFOR. **Mission.** EUNAVFOR, 2020b. Disponível em: <https://eunavfor.eu/mission/>. Acesso em: 28 jun. 2020.

EUROPEAN PARLIAMENTARY RESEARCH SERVICE - EPRS. **Piracy in the Gulf of Guinea EU and international action.** European Union, mar. 2020. Disponível em: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS\\_BRI\(2020\)649333\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI(2020)649333_EN.pdf). Acesso em: 10 ago. 2020.

FALOLA, Toyin O.; UDO, Reuben Kenrick. **Nigeria.** Encyclopædia Britannica inc, 21 mar. 2020. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Nigeria>. Acesso em: 1 ago. 2020.

FRANÇA, Junia Lessa; VASCONCELOS, Ana Cristina de. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas.** 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p.

GEIß, Robin; PETRIG, Anna. **Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden.** New York: Oxford University Press, 2011. xviii, 321 p. ISBN 9780199609529.

GLASER *et al.* **Securing Somali Fisheries**. Denver, CO, 2015: One Earth Future Foundation. Disponível em: <https://securefisheries.org/sites/default/files/SecuringSomaliFisheries-FullReport.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2020.

GOOGLE MAPS. **A costa da Somália**. 22 ago. 2020a. Disponível em: <https://www.google.com/maps/@7.3999351,50.0595212,4.79z>. Acesso em: 22 ago. 2020.

GOOGLE MAPS. **O Golfo da Guiné**. 16 jul. 2020b. Disponível em: <https://www.google.com/maps/@3.7156246,-0.7663666,5.42z>. Acesso em: 16 jul. 2020.

GROTIUS, Hugo. **The freedom of the seas, or the right which belongs to the dutch to take part in the East Indian Trade**, Translated by Ralph Van Deman Magoffin, Introduction by James Brown Scott, Director of the Carnegie Endowment for International Peace. New York: Oxford University Press, 1916. Disponível em: [http://oll-resources.s3.amazonaws.com/titles/552/Grotius\\_0049\\_EBk\\_v6.0.pdf](http://oll-resources.s3.amazonaws.com/titles/552/Grotius_0049_EBk_v6.0.pdf). Acesso em: 29 abr. 2020.

HASSAN, Aliyu. **The Nigerian military in domestic counterinsurgency operations: A study in range of military operations**, 1960-2017. 82 f. Master of Military Art and Science. Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, 2018. Disponível em: <https://apps.dtic.mil/sti/pdfs/AD1084342.pdf>. Acesso: 7 ago. 2020.

HASSAN, Daud; HASAN, Sayed. Effectiveness of the current regimes to combat piracy in the Gulf of Guinea: an evaluation. **African Journal of Legal Studies**. Leiden, 2017, v. 10, p. 35-65. Disponível em: [https://brill.com/view/journals/ajls/10/1/article-p35\\_2.xml?language=en](https://brill.com/view/journals/ajls/10/1/article-p35_2.xml?language=en). Acesso em: 4 ago. 2020.

HEADLEY, Tyler. **China's Djibouti base: a one year update**. The Diplomat Media Inc., 04 dez. 2018. Disponível em: <https://thediplomat.com/2018/12/chinas-djibouti-base-a-one-year-update/>. Acesso em: 04 jul. 2020.

HOOGSTRATEN, Jan S. F. Van. **Gabon**. Encyclopædia Britannica inc, 21 jul. 2020. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Gabon>. Acesso em: 25 jul. 2020.

HUSTED, Tomas F. Gulf of Guinea: recent trends in piracy and armed robbery. IN **FOCUS, Congressional Research Service**, Washington, DC, 26 fev. 2019. Disponível em: <https://fas.org/sgp/crs/row/IF11117.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2020.

ICC INTERNACIONAL MARITIME BUREAU - ICC-IMB. Piracy and armed robbery against ships. **Annual Report 2003**. London, jan. 2004. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2004**. London, ago. 2005. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2005**, London. jan. 2006. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2006**, London. jan. 2007. Acesso em: 3 ago. 2020.

ICC INTERNACIONAL MARITIME BUREAU - ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2007**. London, jan. 2008. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2008**. London, jan. 2009. Acesso em: 6 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2009**. London, jan. 2010. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2010**. London, jan. 2011. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2011**. London, jan. 2012. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2012**. London, jan. 2013. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2013**. London, jan. 2014. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2014**. London, jan. 2015. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2015**. London, jan. 2016. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2016**. London, jan. 2017. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2017**. London, jan. 2018. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2018**. London, jan. 2019. Acesso em: 3 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report 2019**. London, jan. 2020. Acesso em: 3 ago. 2020.

INTERNATIONAL HYDROGRAPHIC ORGANIZATION - IHO. **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: 8 ago. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. MSC.1/Circ.1332, 16 jun. 2009. **Piracy and Armed Robbery Against Ships in Waters off Coast of Somalia**. London: IMO Publishing-Virtual Publications, 2009a. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1.Circ.1332.pdf>. Acesso em: 14 jul. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. MSC.4/Circ. 16, 31 mar. 2002. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2001**. London: IMO Publishing, 2002. 27 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ. 32, 17 abr. 2003. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2002**. London: IMO Publishing, 2003. 27 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ. 50, 27 abr. 2004. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2003**. London: IMO Publishing, 2004. 27 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ. 64, 5 mai. 2005. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2004**. London: IMO Publishing, 2005. 23 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ. 81, 22 mar. 2006. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2005**. London: IMO Publishing, 2006. 21 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ. 98, 13 abr. 2007. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2006**. London: IMO Publishing, 2007. 23 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ. 115, 10 mar. 2008. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2007**. London: IMO Publishing, 2008. 25 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ. 133, 19 mar. 2009. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2008**. London: IMO Publishing, 2009b. 19 p. Acesso em: 8 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.152, 29 mar. 2010. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report – 2009**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2010a. 40 p. Disponível em:  
<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/152-Annual2009.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.169, 01 abr. 2011. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2010**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2011. 42 p. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/169\\_Annual2010.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/169_Annual2010.pdf). Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.180, 01 mar. 2012. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2011**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2012. 45p. Disponível em:  
[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180\\_Annual2011.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/180_Annual2011.pdf). Acesso em: 22 mar. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. MSC.4/Circ.193, 02 abr. 2013. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2012**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2013. 30 p. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/193\\_Annual2012.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/193_Annual2012.pdf). Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.208, 01 mar. 2014. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2013**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2014. 24 p. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/208\\_Annual\\_2013.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/208_Annual_2013.pdf). Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.219/Rev. 1, 28 abr. 2015. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2014**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2015. 18 p. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219\\_Annual\\_2014.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/219_Annual_2014.pdf). Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.232, 11 abr. 2016. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2015**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2016. 19 p. Disponível em: [http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/232\\_Annual\\_2015.pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/232_Annual_2015.pdf). Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.245, 30 mar. 2017. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2016**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2017. 17 p. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/245%20Annual%202016.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.258, 16 abr. 2018. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2017**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2018. 21 p. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/258%20Annual%202017.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.263, 01 Apr. 2019. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2018**. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2019. p. 1-16. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/271%20MSC.4-Circ.263%20Annual%202018.pdf>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. MSC.4/Circ.264, 27 Apr. 2020. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. **Annual Report - 2019**. Annex 2. London: IMO Publishing- Virtual Publications, 2020. p. 1-3. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Reports/Documents/MSC.4-Circ.264%20Annual%20Report%202019.pdf>. Acesso em: 11 jun. 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. Resolution A.1025(26), 2 dez. 2009. **Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships**. London: IMO Publishing-Virtual Publications, 2010b. p. 1-11. Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.Pdf>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. SN.1/Circ.281, 3 ago. 2009. **Information on Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC) for Ships Transiting The Guf of Aden**. London: IMO Publishing-Virtual Publications, 2009c. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/SN.1-Circ.281.pdf>. Acesso em: 5 jul. 2020.

INTERPOL. **Study on Fisheries Crime in the West African Coastal Region**. Environmental Security Sub-Directorate, Project Scale. Lyon, set. 2014. Disponível em: <https://www.interpol.int/en/content/download/5144/file/INTERPOL%20Study%20on%20Fisheries%20Crime%20in%20the%20West%20African%20Coastal%20Region%20EN.pdf>. Acesso em: 9 ago. 2020.

JANZEN, Jörg H.A.; LEWIS, Ioan M. **Somalia**. Encyclopædia Britannica inc, 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Somalia>. Acesso em: 02 jun. 2020.

KLEMANN, Martin. **EU NAVFOR ATALANTA Briefing on MAS**. Out. 2013. Disponível em: [https://www.coecsw.org/fileadmin/content\\_uploads/MSA\\_WS\\_1/07\\_Maritime\\_Security\\_Centre\\_Horn\\_of\\_Africa\\_ZIP.pdf](https://www.coecsw.org/fileadmin/content_uploads/MSA_WS_1/07_Maritime_Security_Centre_Horn_of_Africa_ZIP.pdf). Acesso em: 12 jul. 2020.

KILN. **World Routes View**. London, 2012. Disponível em: <https://www.shipmap.org/>. Acesso em: 12 ago. 2020.

MARITIME SECURITY CENTRE - HORN OF AFRICA - MSCHOA. **About MSCHOA**. EUNAVFOR, 2020a. Disponível em: <https://on-shore.mschoa.org/about-mschoa/>. Acesso em: 04 jul. 2020.

MARITIME SECURITY CENTRE - HORN OF AFRICA - MSCHOA. **MSCHOA and Maritime Domain Awareness**. How? EUNAVFOR, 2020b. Disponível em: <https://on-shore.mschoa.org/mschoa-and-maritime-domain-awareness-how/>. Acesso em: 04 jul. 2020.

MARITIME SECURITY CENTRE - HORN OF AFRICA - MSCHOA. **Q6099 Chart**. EUNAVFOR, 2020c. Disponível em: <https://on-shore.mschoa.org/media/1413/hra.jpg>. Acesso em: 04 jul. 2020.

MARK, Joshua J. **Cilicia**. Ancient History Encyclopedia, 15 jul. 2019. Disponível em: <https://www.ancient.eu/Cilicia/>. Acesso em: 22 abr. 2020.

MURPHY, Martin. **Piracy and the Exploitation of Sanctuary**. Norwitz, Jeffrey H. Armed groups: studies in national security, counterterrorism, and counterinsurgency. Newport. U.S. Naval War College, 2008, Capítulo 13, páginas 161-171. Disponível em: <https://babel.hathitrust.org/cgi/pt?id=mdp.39015075641871&view=1up&seq=4>. Acesso em: 30 jun. 2020.



MURPHY, Martin, **Piracy**. United States Naval War College Center on Irregular Warfare and Armed Groups. Newport, 2012. Disponível em: <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1003&context=ciwag-case-studies>. Acesso em: 29 jun. 2020.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION - NATO. **NATO concludes successful Counter-Piracy Mission**. 15 dez. 2016. Disponível em: [https://www.nato.int/cps/en/natohq/news\\_139420.htm](https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_139420.htm). Acesso em: 12 jul. 2020.

OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi. **Pollution, fisheries and food (in)security in the Gulf of Guinea**. In Security in the Gulf of Guinea (February 2, 2018). Ruth Rosenblood, Ankita Gupta & Emily Webster (eds.), Symposium: 'Transnational Food Security', Transnational Legal Theory, v. 9, 2018, TLI Think! Paper 5/2018, London, 2018. P. 13. Disponível em: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=3117284#references-widget](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3117284#references-widget). Acesso em 12 ago. 2020.

OLIVEIRA, Nelza. **Brazilian navy increases cooperation with Combined Maritime Forces**. Diálogo, Digital Military Magazine. Diálogo Américas, 17 out. 2018. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/articles/brazilian-navy-increases-cooperation-with-combined-maritime-forces/>. Acesso em: 12 ago. 2020.

OPEC. **OPEC Monthly Oil Market Report**. Vienna, 14 jul. 2020. Disponível em: <https://momr.opec.org/pdf-download/>. Acesso em: 2 ago. 2020.

PANDA, Ankit. **China dispatches new Naval Fleet for Gulf of Aden Escort Mission**. The Diplomat Media Inc., 11 dez. 2018. Disponível em: <https://thediplomat.com/2018/12/china-dispatches-new-naval-fleet-for-gulf-of-aden-escort-mission/#:~:text=On%20Sunday%2C%20the%20Chinese%20People's,state%2Drun%20Xinhua%20news%20agency>. Acesso em: 04 jul. 2020.

PNUD. **Relatório do Desenvolvimento Humano 2019**. Além do rendimento, além das mídias, além do presente: Desigualdades no desenvolvimento humano no século XXI. Nova Iorque, 2019. Disponível em: [http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr\\_2019\\_pt.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/hdr_2019_pt.pdf). Acesso em: 25 jul. 2020.

POLITICAL GEOGRAPHY NOW. Somalia Control Map & Timeline. **Political Geography Now**, 13 ago. 2019. Disponível em: <https://www.polgeonow.com/2019/08/somalia-control-map-timeline-august-2019.html>. Acesso em: 22 ago. 2020.

RINKEL, Serge. **Piracy and maritime crime in the Gulf of Guinea: Experience-based Analyses of the Situation and Policy**. Das Institut für Sicherheitspolitik an der Universität Kiel, Kiel, ago. 2015. Disponível em: <https://www.ispk.uni-kiel.de/de/publikationen/arbeitspapiere/serge-rinkel-piracy-and-maritime-crime-in-the-gulf-of-guinea-experience-based-analyses-of-the-situation-and-policy-recommendations>. Acesso em: 3 ago. 2020.

RONEN, Dov. **Benin**. Encyclopædia Britannica inc, 9 dez. 2019. Disponível em: <https://www.britannica.com/place/Benin>. Acesso em: 25 jul. 2020.

SAFETY4SEA. **West Africa piracy updates**. SAFETY4SEA, 11 fev. 2020. Disponível em: [https://safety4sea.com/west-africa-piracy-updates/?\\_\\_cf\\_chl\\_jschl\\_tk\\_\\_=f32d065c5e6f9a8641454ead620fe1e680302993-1597101702-0-ASHHKptpMmR1RUaeB\\_zHHVVnf3y\\_-A7imt83BiJMADjSlapBT94Yv-KrKPGw43AtzQtZWoc2BbnNPC\\_bHiPKxIVS3i9XmWozHi-nA7VqmuspC8YFlsGNYTBdz6V23coTRtnvYK8sqdduJmOych3q46r2TXvQ9XWfcGQ5UxBLFnQvDkS6D-IXfPevGpfrVQhhIUuCleqToo1H\\_YkCblfJI9Jip4JIhDw1zRRv5E5yMeDyGPEqvXKBAQi4wEBQ\\_g7UiuQFfh\\_jxpJKt4-9a8f7rDcHtIuZcSZf8TGSEQAb7K1dwQK-Eae\\_csHQM-jRl3MDg](https://safety4sea.com/west-africa-piracy-updates/?__cf_chl_jschl_tk__=f32d065c5e6f9a8641454ead620fe1e680302993-1597101702-0-ASHHKptpMmR1RUaeB_zHHVVnf3y_-A7imt83BiJMADjSlapBT94Yv-KrKPGw43AtzQtZWoc2BbnNPC_bHiPKxIVS3i9XmWozHi-nA7VqmuspC8YFlsGNYTBdz6V23coTRtnvYK8sqdduJmOych3q46r2TXvQ9XWfcGQ5UxBLFnQvDkS6D-IXfPevGpfrVQhhIUuCleqToo1H_YkCblfJI9Jip4JIhDw1zRRv5E5yMeDyGPEqvXKBAQi4wEBQ_g7UiuQFfh_jxpJKt4-9a8f7rDcHtIuZcSZf8TGSEQAb7K1dwQK-Eae_csHQM-jRl3MDg). Acesso em: 11 ago. 2020.

SOUZA, Henrique Santos Costa de. **A Convenção das Nações Unidas sobre o direito do mar e a obrigação de cooperação**. RSTPR, Asunción, v. 3, n. 6, p. 300-322, ago. 2015. Disponível em: [http://scielo.iics.una.py/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S2304-78872015000600300&lng=en&nrm=iso](http://scielo.iics.una.py/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2304-78872015000600300&lng=en&nrm=iso). Acesso em: 29 abr. 2020.

STEWART, Aubrey; LONG, George. **Plutarch's Lives**: Translated From the Greek, With Notes and a Life of Plutarch. London: G. Bell, 1892. Disponível em: <https://www.gutenberg.org/files/44315/44315-h/44315-h.htm>. Acesso em: 22 abr. 2020.

TATTERSALL, Nick. **Nigeria Attack stops Shell's Bonga Offshore Oil**. Reuters, 19 jun. 2008. Disponível em: <https://www.reuters.com/article/us-nigeria-shell-attack-idUSL1961289220080619>. Acesso em: 4 ago. 2020.

THE WORLD BANK. **The pirates of Somalia**: ending the threat, rebuilding a nation. Washington, DC: The World Bank, 2013. Disponível em: <http://documents.worldbank.org/curated/en/182671468307148284/pdf/76713-REPLACEMENT-pirates-of-somalia-pub-11-2-15.pdf>. Acesso em: 21 mar. 2020.

THE WORLD BANK. **GDP per capita - Somalia**. Washington, DC, 2020. Disponível em: [https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=SO&most\\_recent\\_value\\_desc=false](https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?locations=SO&most_recent_value_desc=false). Acesso em 04 jun. 2020.

TILL, Geoffrey. **Seapower**: a guide for the twenty-first century. 2. ed. New York; London: Routledge, 2009. xxi, 409p.

TUCÍDIDES. **História da Guerra do Peloponeso**. Tradução de Mário da Gama Kury. 4. ed., Brasília: Editora Universidade de Brasília, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2001, XLVII, 584 p. 23. Disponível em: [http://funag.gov.br/loja/download/0041-historia\\_da\\_guerra\\_do\\_peloponeso.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/0041-historia_da_guerra_do_peloponeso.pdf). Acesso em: 12 mai. 2020.

UK HYDROGRAPHIC OFFICE - UKHO. **Q6114 Chart**. Admiralty Maritime Data Solutions, 28 fev. 2019. Disponível em: [https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6114\\_A4.pdf](https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltyDownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6114_A4.pdf). Acesso em: 4 jul. 2020.

UNITED KINGDOM MARINE TRADE OPERATIONS - UKMTO. **About UKMTO**. 2016. Disponível em: <https://www.ukmto.org/terms-and-conditions>. Acesso em: 05 jul. 2020.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT - UNCTAD. **Maritime Piracy. Part I: An Overview of Trends, Costs and Trade-Related Implications.** Nova Iorque; Genebra, 2014. Disponível em: [https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b2013d1\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtl1b2013d1_en.pdf). 04 ago. 2020.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME - UNDP. **Human Development Data (1990-2018).** [2019?]. Human Development Report. Disponível em: <http://hdr.undp.org/en/data>. Acesso em: 04 jun. 2020.

\_\_\_\_\_. Oxford Poverty and Human Development Initiative. **Global Multidimensional Poverty Index.** 2019. Disponível em: [http://hdr.undp.org/sites/default/files/mpi\\_2019\\_publication.pdf](http://hdr.undp.org/sites/default/files/mpi_2019_publication.pdf). Acesso em: 25 jul. 2020.

UNITED NATIONS MONITORING GROUP ON SOMALIA - UNMGS. **Letter from the Chair of the Security Council Committee pursuant to resolutions 751 (1992) concerning Somalia addressed to the President of the Security Council.** S/2008/769. 10 dez. 2008. Disponível em: <https://www.undocs.org/S/2008/769>. Acesso em: 06 jul. 2020.

UNITED NATIONS MONITORING GROUP ON SOMALIA AND ERITREA - UNMGSE. **Letter from the Chair of the Security Council Committee pursuant to resolutions 751 (1992) and 1907 (2009) concerning Somalia and Eritrea addressed to the President of the Security Council.** Nov. 2017. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/1317757/>. Acesso em: 05 jun. 2020.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME - UNODC. **The Globalization of Crime: A Transnational Organized Crime Threat Assessment.** Viena, jun. 2010. Disponível em: [https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/TOCTA\\_Report\\_2010\\_low\\_res.pdf](https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/TOCTA_Report_2010_low_res.pdf). Acesso em: 23 jun. 2020.

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL - UNSC. **Letter dated 18 January 2012 from the Secretary-General addressed to the President of the Security Council.** New York: United Nations Security Council, 2012a. Disponível em: <https://undocs.org/S/2012/45>. Acesso em: 9 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. **Resolution 1816, 2 jun. 2008.** The situation in Somalia. New York: United Nations Security Council, 2008a. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1816>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. **Resolution 1846, 2 dez. 2008.** The situation in Somalia. New York: United Nations Security Council, 2008b. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1846>. Acesso em: 22 mar. 2020.

\_\_\_\_\_. **Resolution 1851, 16 dez. 2008.** The situation in Somalia. New York: United Nations Security Council, 2008c. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1816>. Acesso em: 22 mar. 2020.

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL - UNSC. **Resolution 2018, 31 out. 2011.** Peace and security in Africa. United Nations Security Council, 2011. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/2018>. Acesso em: 9 ago. 2020.

\_\_\_\_\_. **Resolution 2077, 21 nov. 2012.** The situation in Somalia. New York: United Nations Security Council, 2012b. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/2077>. Acesso em: 14 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. **Resolution 2442, 06 nov. 2018.** The situation in Somalia. New York: United Nations Security Council, 2018. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/2442>. Acesso em: 14 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. **Resolution 2500, 04 dec. 2019.** The situation in Somalia. New York: United Nations Security Council, 2019. Disponível em: <http://unscr.com/en/resolutions/doc/2500>. Acesso em: 22 mar. 2020.

UNITED STATES AFRICA COMMAND. **Obangame Express.** Stuttgart-Möhringen, 2020. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>. Acesso em: 21 mar. 2020.

WEDIN, Lars. **Estratégias marítimas no século XXI:** a contribuição do Almirante Castex. [S.l.: s.n.], 2015. 235p. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/wedin.pdf>. Acesso em: 28 jun. 2020.

WORLD FOOD PROGRAMME -WFP. **WFP Somalia.** Roma, 2020. Disponível em: <https://www.wfp.org/countries/somalia>. Acesso em: 02 jul. 2020.

ANEXO A

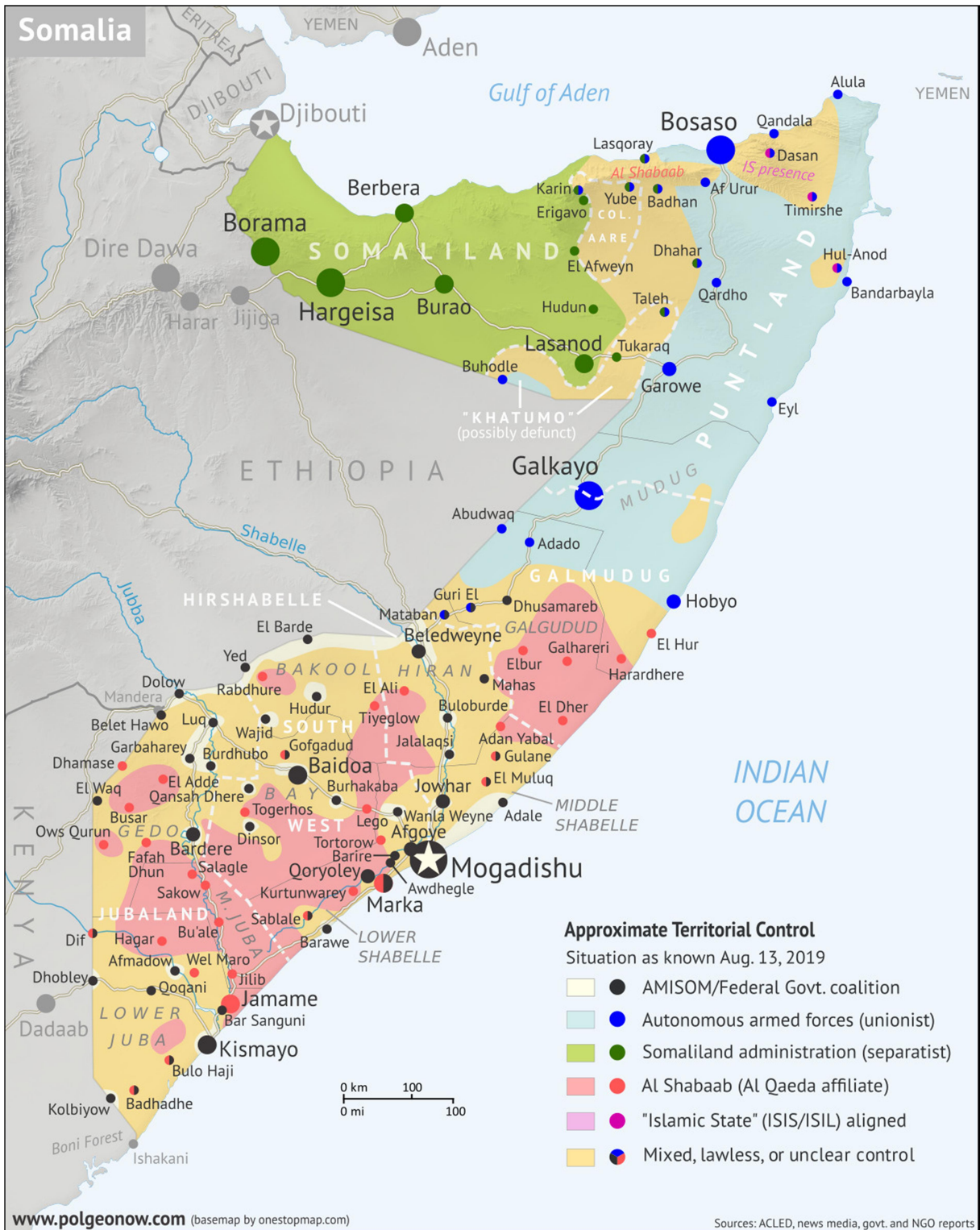


Figura 1 - Mapa político da Somália  
 Fonte: POLITICAL GEOGRAPHY NOW, 2019.

## ANEXO B



Figura 2 - Região marítima da costa da Somália  
Fonte: GOOGLE MAPS, 2020a.

# ANEXO C

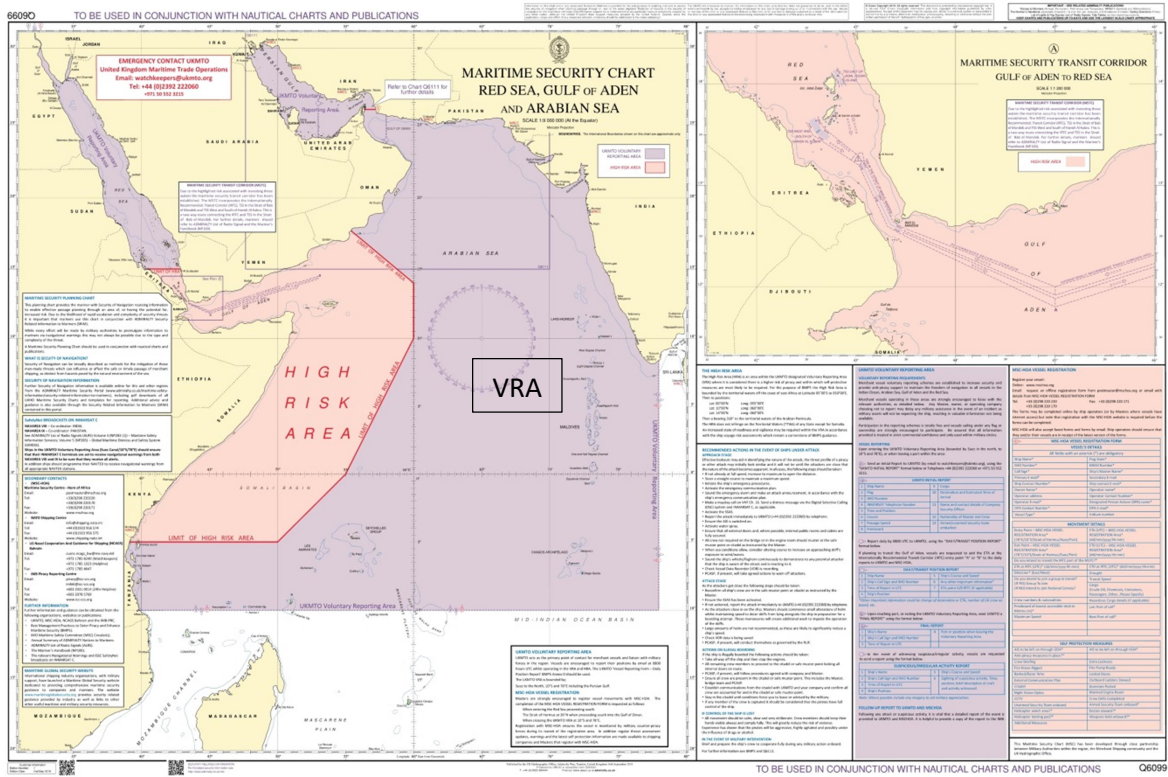


FIGURA 3 - Carta Q6099  
Fonte: MSCHOA, 2020c.



ANEXO D

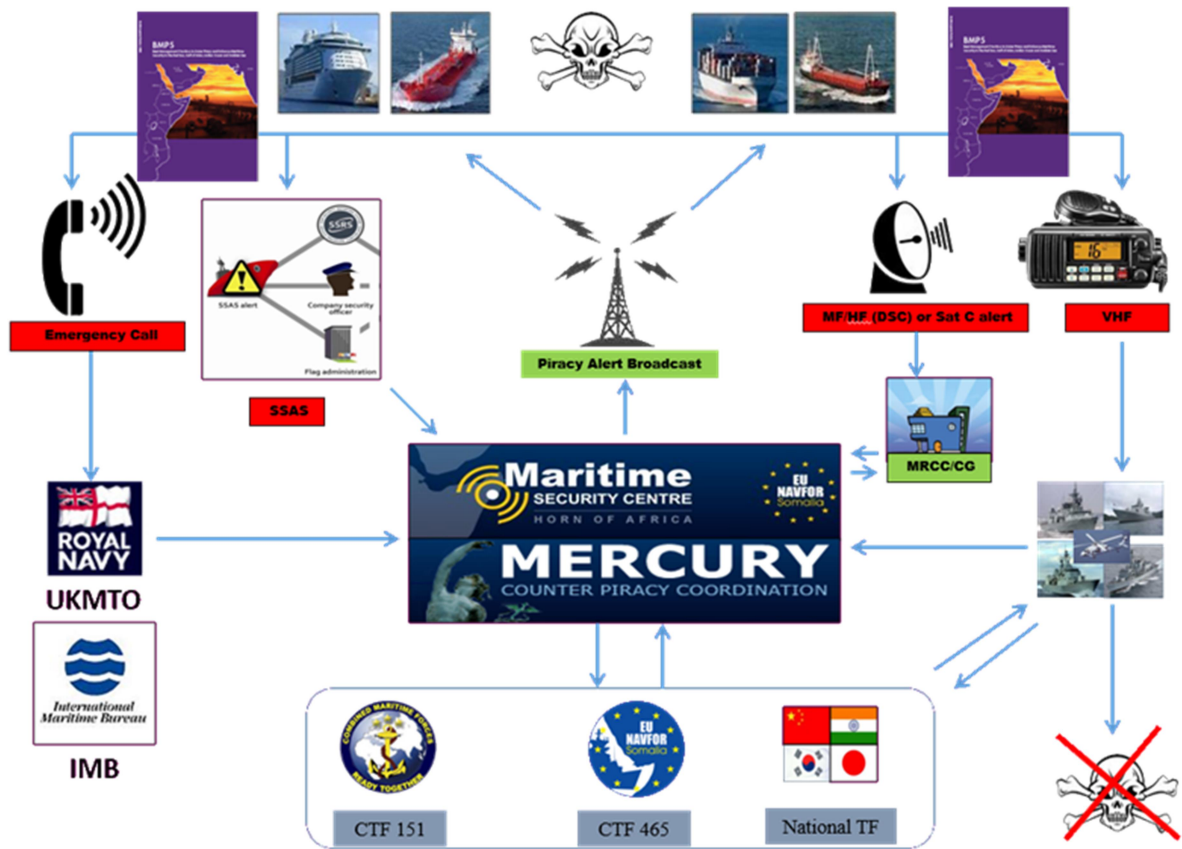


FIGURA 4 - Sistema Mercury  
 Fonte: MSCHOA, 2020b.



## ANEXO E



FIGURA 6 - O Golfo da Guiné.  
Fonte: GOOGLE MAPS, 2020b.

ANEXO F

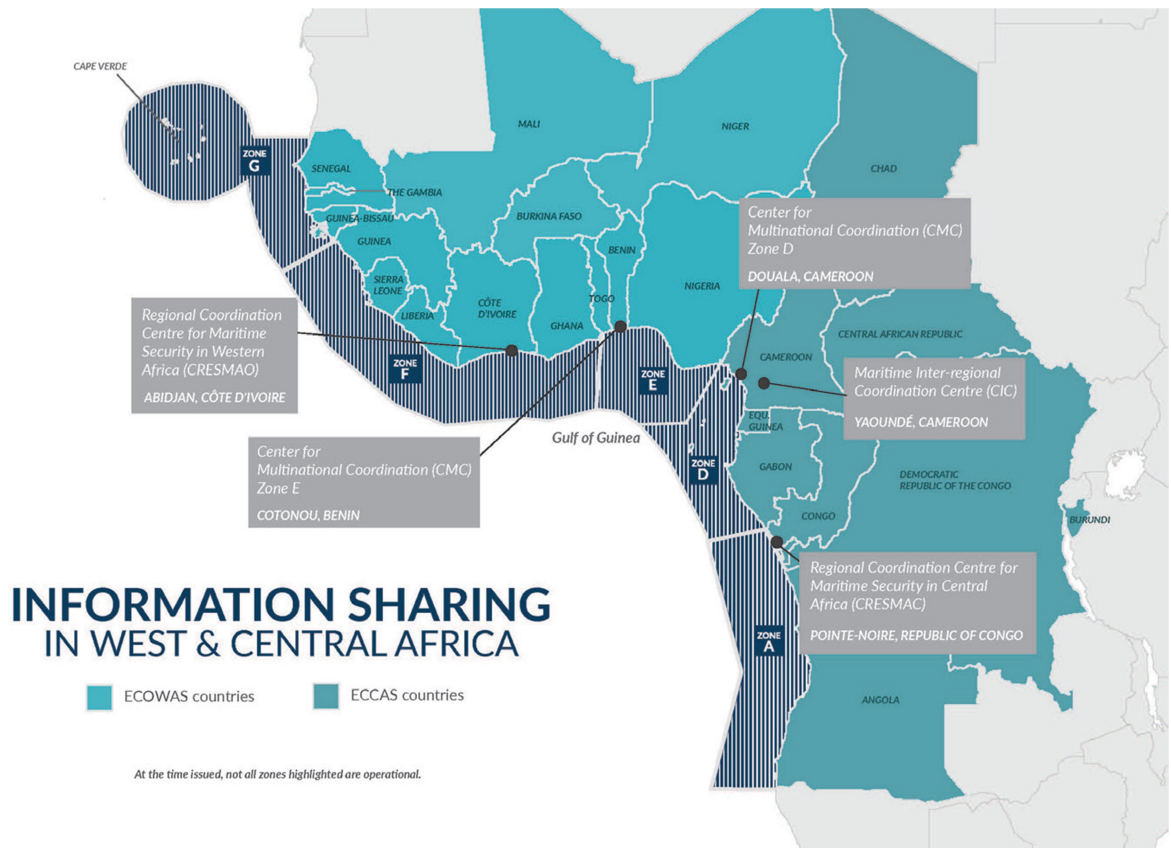


FIGURA 7 - Área de responsabilidade marítima do CIC.  
Fonte: BMP WEST AFRICA, 2020, p. 43.

# ANEXO G

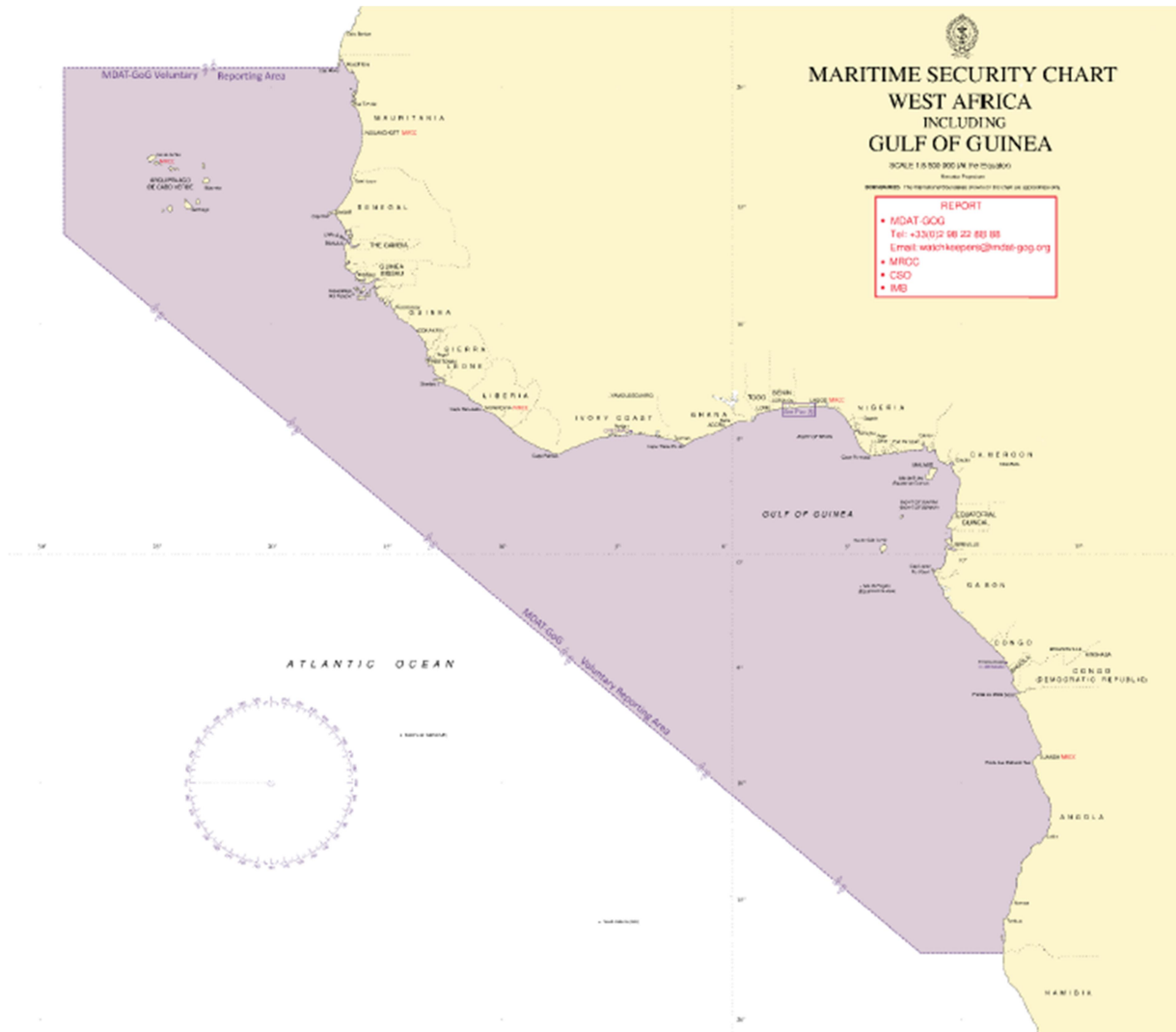


FIGURA 8 - Carta Q 6114  
Fonte: UKHO, 2019.