

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG SERGIO EDUARDO FERNANDES LUIZ

PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ:

desafios e oportunidades para a Marinha do Brasil

Rio de Janeiro

2022

CMG SERGIO EDUARDO FERNANDES LUIZ

PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ:
desafios e oportunidades para a Marinha do Brasil

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

Orientador: CMG (RM1) José Carlos Pinto

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2022

AGRADECIMENTOS

Ao Capitão de Mar e Guerra (RM1) José Carlos Pinto, meu orientador e meu Chefe de Operações no Contratorpedeiro Paraná, meu primeiro navio, pelo apoio, preciosas orientações, ensinamentos e disponibilidade irrestrita.

A minha esposa Waleska, pelo apoio e companheirismo irrestritos ao longo de toda a nossa caminhada juntos.

Aos meus filhos Manoella e Matheus, pela compreensão pelos diversos afastamentos e por serem inspiração para minha vida.

Aos meus pais Cléa e Paulo Cezar, pelos exemplos e ensinamentos.

Aos amigos da Turma C-PEM 2022, pelo companheirismo e camaradagem.

RESUMO

Após praticamente ter-se extinguido entre os séculos XIX e XX, a pirataria marítima ressurgiu no cenário mundial a partir da década de 1980, afetando o atual mundo globalizado, dependente do tráfego marítimo para o fluxo do comércio internacional. O Golfo da Guiné, área localizada no entorno estratégico brasileiro, passou a ser alvo da pirataria devido à existência de diversos recursos naturais, como petróleo e gás natural, sendo atualmente a área de tensão principal da pirataria global. Os prejuízos causados pela ação de piratas reforçam a preocupação quanto à segurança marítima da costa ocidental africana. Em vista desse fato, é importante que haja a coordenação de esforços, de recursos humanos, operacionais e econômicos dos diversos atores envolvidos, a fim de que seja dada uma pronta resposta à crescente ameaça da pirataria marítima às diversas linhas de comunicação marítimas. Nesse sentido, o objetivo deste trabalho é sugerir formas de como a Marinha do Brasil pode contribuir para a repressão à pirataria existente na região do Golfo da Guiné, cooperando com os países africanos para a formação de um ambiente de paz e de prosperidade em todo o Atlântico Sul, propiciando um desenvolvimento econômico e social sustentáveis. Nas sugestões apresentadas no trabalho, a Marinha do Brasil deve buscar contribuir para a repressão à pirataria no Golfo da Guiné por meio da construção de um ambiente cooperativo visando a estabilidade e paz regionais, o incremento da projeção brasileiro em um nível mundial e a salvaguarda dos interesses nacionais situados no exterior.

Palavras-chave: Pirataria, Entorno Estratégico, Golfo da Guiné, Segurança Marítima, Cooperação.

ABSTRACT

After practically extinguishing itself between the 19th and 20th centuries, maritime piracy reappeared on the world stage from the 1980s onwards, affecting the current globalized world, dependent on maritime traffic for the flow of international trade. The Gulf of Guinea, an area located in the strategic Brazilian environment, became a target for piracy due to the existence of several natural resources, such as oil and natural gas, and is currently the main area of tension for global piracy. The damage caused by the action of pirates reinforces the concern about the maritime safety of the West African coast. In view of this fact, it is important to coordinate the efforts, human, operational and economic resources of the various actors involved, so that a prompt response is given to the growing threat of maritime piracy to the various maritime lines of communication. In this sense, the objective of this work is to suggest ways in which the Brazilian Navy can contribute to the repression of piracy in the Gulf of Guinea region, cooperating with African countries to create an environment of peace and prosperity throughout the world. South Atlantic, providing sustainable economic and social development. In the suggestions presented in the work, the Brazilian Navy should seek to contribute to the repression of piracy in the Gulf of Guinea through the construction of a cooperative environment aimed at regional stability and peace, the increase of Brazilian projection on a world level and the safeguarding of the national interests located abroad.

Keywords: Piracy, Strategic Environment, Gulf of Guinea, Maritime Security, Cooperation.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGNU –	Assembleia Geral das Nações Unidas
AJB –	Águas Jurisdicionais Brasileiras
APS –	<i>Africa Partnership Station</i>
BM –	Banco Mundial
CCS –	<i>Commercial Crime Services</i>
CGG –	Comissão do Golfo da Guiné
CNUDM –	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar
COMPAAz –	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
CPLP –	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC –	Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central
CRESMAO –	Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental
CSNU –	Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas
ECCAS –	Comunidade Económica dos Estados da África Central
ECOWAS –	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
EEB –	Entorno Estratégico Brasileiro
EGN –	Escola de Guerra Naval
END –	Estratégia Nacional de Defesa
ICC –	Câmara de Comércio Internacional
IMB –	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO –	Organização Marítima Internacional
LCM –	Linhas de Comunicação Marítimas

MB –	Marinha do Brasil
MMCC –	Centros de Coordenação Multinacional Marítima
MSC –	<i>Maritime Safety Committee</i>
NDLF –	Frente de Libertação do Delta do Níger
NPaOc –	Navio-Patrolha Oceânico
OND –	Objetivo Nacional de Defesa
ONU –	Organização das Nações Unidas
PEM 2040 –	Plano Estratégico da Marinha
PND –	Política Nacional de Defesa
PRC –	<i>Piracy Reporting Centre</i>
ReCAAP –	<i>Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia</i>
SEPCOL –	<i>Shebah Exploration & Production Company</i>
SPAS –	<i>Sea Power for Africa Symposium</i>
UA –	União Africana
US AFRICOM –	<i>United States Africa Command</i>
ZEE –	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS –	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Representação das LCM no entorno estratégico brasileiro do Atlântico Sul.....	31
Figura 2 - Entorno estratégico brasileiro.....	32
Figura 3 - Países localizados no Golfo da Guiné.....	35
Figura 4 - Tipos de ataques de piratas de janeiro a dezembro de 2021 (total de 132).....	41
Figura 5 - Incidentes ocorrido no Golfo da Guiné em 2021.....	42
Figura 6 - Estrutura organizacional da Arquitetura de Yaoundé.....	52

ÍNDICE DA TABELA

Tabela 1 - Localização dos casos de pirataria no Golfo da Guiné entre 2017 e 2021.....	43
--	----

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
2 O CONCEITO DE PIRATARIA MARÍTIMA.....	15
2.1 Antecedentes históricos.....	15
2.2 A definição de pirataria marítima.....	20
2.3 A definição de roubo armado contra navios.....	23
2.4 Cooperação internacional no combate à pirataria.....	25
3 O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO NO GOLFO DA GUINÉ.....	28
3.1 A Política Nacional de Defesa.....	28
3.2 O Golfo da Guiné.....	33
3.3 A situação da pirataria no Golfo da Guiné.....	39
4 INICIATIVAS DE COOPERAÇÃO PARA O COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ... ..	46
4.1 Iniciativas da Organização das Nações Unidas.....	46
4.2 Iniciativas africanas.....	48
4.2.1 Estratégia Marítima Integrada da África 2050 (Estratégia AIM 2050®).....	48
4.2.2 Comissão do Golfo da Guiné.....	50
4.2.3 Cúpula de Yaoundé.....	50
4.3 Iniciativas da União Europeia.....	53
4.4 Iniciativas dos Estados Unidos da América.....	54
4.5 Iniciativas da França.....	55
4.6 Iniciativas do Brasil.....	57
5 CONCLUSÃO.....	61
REFERÊNCIAS.....	65

1 INTRODUÇÃO

Desde o início da década de 80 do século passado, o mundo vem assistindo ao recrudescimento da prática de atos de pirataria e assalto à mão armada contra navios. Nos referidos atos que envolvem a abordagem e o sequestro de navios mercantes, os piratas modernos têm causado diversos impactos econômicos no comércio internacional. Esses impactos são ocasionados pelos resgates pagos pela libertação dos navios, o crescente encarecimento dos seguros, a elevação dos preços dos fretes das cargas e dos fretes das embarcações e o aumento dos custos trabalhistas da mão de obra, devido ao incremento dos perigos que os marítimos correm ao navegar em áreas de risco com a incidência de ataques de piratas.

A pirataria vem atuando exatamente sobre o crescente aumento da quantidade de trocas comerciais pelo modal marítimo, fazendo com que as questões referentes à segurança marítima voltassem à discussão pelos Estados e pelos diversos Organismos Internacionais.

A combinação de todos esses fatores vem influenciando diretamente nos preços finais dos produtos comercializados, fato indesejado pela cadeia produtiva e também por diversos atores envolvidos no comércio marítimo internacional.

Em virtude desse reaparecimento da pirataria, pode-se verificar que ela é uma ameaça ao transporte marítimo mundial, causando diversos prejuízos ao comércio exterior dos Estados, afetando negativamente as Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) e diretamente a Economia Azul¹.

Não bastasse alcançar somente águas territoriais de um Estado, as ações avançam também para águas internacionais, ampliando substancialmente as áreas de risco para o tráfego de navios mercantes.

Tendo em vista essa situação recorrente nos últimos anos, diversas Organizações Internacionais, entre elas a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização Marítima

1 O Banco Mundial (BM) define a Economia Azul como a variedade de setores econômicos e políticas relacionadas que, juntas, determinam se o uso dos recursos oceânicos é sustentável. Possui diversos componentes, incluindo indústrias oceânicas tradicionais estabelecidas, como pesca, turismo e transporte marítimo, mas também atividades novas e emergentes, como energia renovável *offshore*, aquicultura, atividades extrativas no fundo do mar e biotecnologia e bioprospecção marinha. Disponível em: <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=201&isAllowed+>>. Acesso em: 11 mai. 2022.

Internacional (IMO)², criaram comitês específicos para o estudo de medidas para prevenir o tráfego marítimo de ações típicas de pirataria.

De acordo com o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)³, a Marinha do Brasil relacionou a pirataria como uma das principais ameaças aos interesses nacionais que poderá comprometer o desenvolvimento da Nação.

Na atualidade, com o incremento das atividades *offshore* (“afastado da costa”), principalmente no litoral de países com graves problemas socioeconômicos, têm ocorrido cada vez mais casos de pirataria e roubo armado a instalações petrolíferas no mar.

Com a globalização⁴ atual do comércio, e sua característica de interdependência dos mercados mundiais, a ameaça representada pela pirataria afeta a todos os países do Atlântico Sul.

No que diz respeito especificamente ao transporte marítimo, conforme o processo de expansão econômica mundial cresce, decorrente da globalização, ele torna-se cada vez mais dinâmico e complexo, aumentando a sua importância para a comunidade internacional.

É importante destacar que o cumprimento dos prazos previstos nas trocas comerciais pelo modal marítimo é um fator de influência nos preços dos seguros e dos fretes, e que qualquer aumento será conseqüentemente repassado às mercadorias, tendo um efeito dominó, que afeta diretamente o preço final aos consumidores.

Para o Brasil, onde cerca de 95% das trocas comerciais são realizadas pelo modal marítimo, a partir de trinta e sete portos públicos e de cento e noventa e dois terminais de uso privado, o Oceano Atlântico constitui-se no principal corredor de exportação e importação, tornando a sua importância política e econômica elevada. Com uma economia globalizada, as linhas comerciais marítimas brasileiras desempenham um papel importante na economia do país (BRASIL, 2019).

2 É uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável pela regulamentação do transporte marítimo. Foi estabelecida após acordo numa conferência da ONU realizada em Genebra, Suíça, em 1948 e passou a existir dez anos depois. Com sede em Londres, Reino Unido, a Organização Marítima Internacional possui atualmente cento e setenta e quatro estados membros e três membros associados. Disponível em: <www.imo.org>. Acesso em: 11 mai. 2022.

3 Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/arquivo.pdf>. Acesso em 10 mai. 2022.

4 Integração entre os mercados produtores e consumidores de diversos países graças ao desenvolvimento e barateamento dos custos de transporte, aos importantes avanços tecnológicos dos meios de comunicação, que reduziram significativamente o tempo e a distância, e ao surgimento e à ação de empresas multinacionais, integrando as economias e tornando o mundo um mercado único imenso. Disponível em <<http://michaelis.uol.com.br>>. Acesso em: 15 mai. 2022.

Por causa disso, é importante a presença naval constante da Marinha do Brasil nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), a fim de que as ações de pirataria não prejudiquem ou até mesmo interrompam as atividades do comércio marítimo no Atlântico Sul, que é a mais importante via de comunicação marítima brasileira e local de desenvolvimento das atividades *offshore* conduzidas nas infraestruturas críticas do país, sendo a sua segurança vital para a economia e para o desenvolvimento do Brasil. Portanto, é necessário manter a segurança da área marítima do Atlântico Sul, a fim de que os interesses brasileiros sejam garantidos, além de contribuir para a garantia dos interesses dos países parceiros nessa região que se encontra dentro do entorno estratégico brasileiro.

Nesse sentido, a política externa brasileira demanda uma maior participação e cooperação nos assuntos relacionados à região, principalmente pelo fato de que no Atlântico Sul, acordo informações do *International Maritime Bureau* (IMB)⁵, as ações de pirataria e roubo armado contra navios encontram-se concentradas na região geográfica da costa ocidental africana conhecida como Golfo da Guiné, que faz parte do entorno estratégico brasileiro definido na Política Nacional de Defesa (PND)⁶.

No estágio de globalização em que o comércio mundial se encontra, qualquer ação ou tentativa de interrupção do fluxo natural do comércio marítimo, em uma determinada parte do globo terrestre, pode afetar e causar resultados negativos em outros pontos do planeta.

Em vista desse fato, é importante que haja a coordenação de esforços, de recursos humanos, operacionais e econômicos dos diversos atores envolvidos, a fim de que seja dada uma pronta resposta à crescente ameaça da pirataria marítima às diversas linhas de comunicação marítimas. Portanto, o estabelecimento de procedimentos e mais ações preventivas por diversos atores globais se revestem de um elevado grau de importância.

O objetivo de estudo desta Tese é sugerir formas de como a Marinha do Brasil pode contribuir para a repressão à pirataria existente na região do Golfo da Guiné, que faz parte do entorno estratégico brasileiro.

5 O International Maritime Bureau (IMB) é uma divisão especializada da Câmara de Comércio Internacional (ICC). O IMB é uma organização sem fins lucrativos criada em 1981 para atuar como ponto focal na luta contra todos os tipos de crimes e más práticas marítimas. Disponível em: <<https://web.archive.org/web/20130310084811/http://www.icc-ccs.org/icc/imb>>. Acesso em: 19 mai. 2022.

6 Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2018/decretolegislativo-179-14-dezembro-2018-787452-exposicaodemotivos-157024-pl.html>>. Acesso em: 12 mai. 2022.

A relevância do assunto escolhido para o estudo reveste-se na oportunidade de verificar possibilidades de aperfeiçoamento nas ações que são tomadas para o combate à pirataria na costa ocidental africana, especialmente no Golfo da Guiné, o que trará impactos benéficos no incremento da segurança marítima naquela importante área do entorno estratégico brasileiro e, conseqüentemente, influenciando toda a área marítima do Atlântico Sul.

Será utilizado o método dedutivo, partindo-se de fatos, publicações, artigos e estudos já realizados para chegar às conclusões, elaborando-se um estudo descritivo da vasta referência bibliográfica existente sobre o tema.

A abordagem será qualitativa, utilizando-se de pesquisa documental, de forma a obter dados e elementos que possibilitem a identificação de desafios e limitações, capacidades e oportunidades de melhoria para a Marinha do Brasil, no que diz respeito à repressão à pirataria marítima e ao roubo armado contra navios, tendo por base o fenômeno da continuada insegurança marítima na região do Golfo da Guiné, que permanece atingindo aquela área entorno estratégico brasileiro e tem impacto direto no comércio marítimo internacional.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, o trabalho foi dividido em seis capítulos, incluída a Introdução. No capítulo 2 serão apresentados breves antecedentes históricos da pirataria e será realizada a diferenciação conceitual dos termos pirataria e roubo armado contra navios, buscando compreender as origens deste fenômeno e a sua tipificação jurídica.

No capítulo 3 será abordada a região do entorno estratégico brasileiro do Golfo da Guiné e a situação da pirataria naquela área, realizando uma busca documental e estatística alusiva ao objeto de estudo deste trabalho. O objetivo será verificar quais as principais áreas de ocorrência da pirataria e roubo armado contra navios e verificar a predominância desses crimes em alguma área litorânea a países específicos, a fim de analisar os subsídios para possíveis ações e estratégias de repressão àqueles ilícitos.

No capítulo 4 serão pesquisadas as ações preventivas de repressão à pirataria em curso no Golfo da Guiné. Serão explorados os exercícios multinacionais que ocorrem na área, as iniciativas de cooperação para o incremento da segurança marítima no Golfo da Guiné e como está sendo a participação da Marinha do Brasil.

O quinto capítulo concluirá o trabalho, apresentando os desafios e as oportunidades de incremento na cooperação da Marinha do Brasil, a fim de contribuir para a segurança marítima dos países africanos limieiros ao Golfo da Guiné.

2 O CONCEITO DE PIRATARIA MARÍTIMA

Neste capítulo apresentar-se-ão breves antecedentes históricos da pirataria marítima e será apresentada a diferenciação conceitual dos termos pirataria e roubo armado contra navios, a fim de que possam ser compreendidas as origens do fenômeno e a sua tipificação jurídica.

2.1 Antecedentes históricos

Ao longo da história, a humanidade vem utilizando-se do mar para diversas atividades, destacando-se entre elas o transporte de produtos, mercadorias e também de pessoas por grandes distâncias, o que acarretou no desenvolvimento do comércio marítimo, transmitiu e disseminou conhecimentos entre os povos, aproximando diversas populações de culturas e hábitos diferentes. Entretanto, os materiais e as pessoas transportadas pelos navios acabaram tornando-se alvos do desejo de vários grupos organizados e até mesmo Estados, devido principalmente aos valores envolvidos nesse transporte.

A história da pirataria marítima confunde-se com os primeiros relatos de viagens e trocas comerciais por meio do mar. Em virtude de se constituir em uma grave e permanente ameaça ao tráfego marítimo, a pirataria sempre foi combatida pelos povos costeiros por meio de diversos e variados mecanismos jurídicos existentes nas respectivas épocas (HOMERO, 1981).

A nomenclatura pirata⁷ foi utilizada pela primeira vez na Grécia Antiga por Homero em sua obra Odisseia⁸. Ele utiliza a palavra para aqueles que pilhavam navios e cidades costeiras. Os povos gregos já praticavam a pirataria desde pelo menos o ano 735 a.C., atuando sobre mercadores fenícios e assírios, que eram não só competentes comerciantes como ainda os mais hábeis construtores de embarcações desse período. A

7 Palavra originada do grego *peiratés*, literalmente “aquele que ataca”, de *peiran*, “atacar, hostilizar”. Disponível em: <<https://origemdapalavra.com.br/palavras/pirata/>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

8 A Odisseia é um poema épico escrito pelo poeta grego Homero. O poema, criado provavelmente entre os séculos IX e VII a.C., narra aventuras do herói Ulisses, durante 10 anos após a Guerra de Troia, e seu regresso à Ítaca. Disponível em: <<https://www.todamateria.com.br/odisseia/>>. Acesso em: 21 mai. 2022.

pirataria marítima ocorreu em diversas regiões por toda a história, tendo como foco principal o Mar Mediterrâneo e o Mar Morto (SUETONIO; PLUTARCO, 2007).

Os piratas faziam uso de embarcações pequenas e rápidas, a fim de que a abordagem aos navios atacados fosse rápida, ou ainda ter a possibilidade de fugir, de acordo com o que ocorresse no ataque. A sua tática principal consistia em realizar a abordagem às embarcações, realizando um ataque corpo a corpo e após isso saqueavam navios de mercadores, levemente armados, mas também atacavam cidades ou até mesmo navios de guerra (HOMERO, 1981).

Durante o século I a.C., o Direito Romano⁹ qualificava os piratas como *hostis humani generis*¹⁰, condenando-os à crucificação¹¹. O aumento da pirataria no Mediterrâneo era tão elevado, que era comum a falta de produtos nos mercados de Roma, colocando em risco a própria continuidade da República (CUENCA et al., 2017).

Certa época, a pirataria se tornou tão intensa no Mar Mediterrâneo, que os legisladores romanos editaram uma lei especial, a *Lex Gabinia*¹², que dava poderes ditatoriais ao general Pompeu (106 - 89 a.C.) para que ele pudesse exterminar os piratas que em sua grande maioria eram asiáticos ou desertores romanos.

Segundo Suetonio e Plutarco (2007), ainda durante o Império Romano no ano 74 a.C, um jovem de família nobre, o futuro Cônsul e Imperador Romano Júlio César (100 - 44 a.C) teve o barco em que estava com seu médico e diversos criados atacado por piratas da Cilícia¹³, os quais controlavam as costas da Ásia Menor. Na época, era prática comum dos piratas capturar jovens de famílias romanas nobres e ricas para obter resgates em dinheiro pela vida dos prisioneiros.

9 Direito romano é o nome que se dá ao conjunto de princípios, preceitos e leis utilizados na antiguidade pela sociedade de Roma e seus domínios. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/65952/direito-romano>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

10 Frase latina traduzida para o português como inimigos da humanidade. Maneira como Marco Túlio Cícero (106 a.C. - 43 a.C.) - filósofo, orador, advogado, escritor e político romano - referia-se aos piratas em sua época.

11 Método de execução criado pelos persas e muito utilizado pelos romanos. Foi abolido no século IV pelo imperador Constantino (272 - 337) e consistia em torturar o condenado e obrigá-lo a levar até o local do suplício a barra horizontal da cruz. De braços abertos, o condenado era pregado na madeira pelos pulsos e pelos pés. Após horas de exaustão, morria por asfixia e parada cardíaca. Disponível em: <<http://blog.cancaonova.com/hpv/crucificacao/>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

12 Lei especial da Roma Antiga que concedia a Pompeu poderes proconsulares em qualquer província romana dentro de 50 milhas do Mar Mediterrâneo e o seu propósito era combater a pirataria. Disponível em: <https://stringfixer.com/pt/Lex_Gabinia>. Acesso em: 20 mai. 2022.

13 Antiga província do Império Romano localizada na costa mediterrânea da Anatólia, na atual Turquia. Disponível em: <<https://biblia.com.br/dicionario-biblico/c/cilicia/>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

Os piratas resolveram pedir um resgate de 20 talentos de ouro¹⁴, equivalentes a 680 kg. Segundo biógrafos romanos, Júlio César retrucou que poderiam pedir 50 talentos e o resgate foi pago. Uma vez em liberdade, o futuro Imperador organizou uma esquadra, perseguiu seus sequestradores, prendeu-os e os crucificou (SUETONIO; PLUTARCO, 2007).

No período compreendido entre os séculos XV e XVIII, a chamada Era dos Descobrimentos ou das Grandes Navegações¹⁵, quando era intenso o transporte de riquezas das colônias de além-mar para as suas metrópoles europeias, viu-se crescer mais uma vez os atos de pirataria no globo terrestre.

A colonização do continente americano pelas potências europeias fez com que a pirataria se concentrasse principalmente no Atlântico, onde os navios vindos da América eram frequentemente atacados. Esse período ficou conhecido como a “Era de Ouro da Pirataria”¹⁶.

As descobertas das coroas espanhola e portuguesa fizeram do mar do Caribe e do Atlântico Sul, no início do século XVI, um centro de comércio entre suas colônias e as metrópoles, tornando-se assim o principal foco de cobiça e de ataques. O desenvolvimento das colônias, que conseqüentemente resultou no crescimento do comércio marítimo, levou alguns países como França, Holanda e Inglaterra a tentarem se apropriar dos diversos produtos comercializados por outros países, como ouro, prata e especiarias. O Caribe tornou-se assim um verdadeiro paraíso da pirataria, aproveitando-se da incapacidade dos Estados de propiciarem segurança ao tráfego marítimo (LUZ, 2016).

Uma grande parte desses atos de pirataria eram praticados com o apoio e a legitimidade dos monarcas europeus, por meio das Cartas de Corso¹⁷. Os corsários¹⁸ eram autorizados a pilhar navios de outra nação, sendo aproveitados como um meio fácil e sem

14 Medida de peso utilizada para quantificar ouro, prata, chumbo, ferro e cobre. Equivalia a aproximadamente 34 quilos. Disponível em: <<https://www.gospelprime.com.br/significa-denario-talento-dracma-mina/>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

15 Designação dada ao período da história durante o qual os europeus, principalmente portugueses e espanhóis, exploraram intensivamente o globo terrestre em busca de novas rotas de comércio. Disponível em: <<http://www.suapesquisa.com/grandesnavegacoes/>>. Acesso em: 19 jul. 2022.

16 Também conhecida como Idade de Ouro da Pirataria. Designação comum para o período entre as décadas de 1650 e 1730, quando a pirataria marítima foi um fator significativo nas histórias do Caribe, Reino Unido, Oceano Índico, América do Norte e África Ocidental. Disponível em: <https://stringfixer.com/pt/Golden_Age_of_Piracy>. Acesso em: 20 jul. 2022.

17 Também conhecida como Carta de Marca, era um documento emitido pelo governo de um Estado pelo qual seu dono era autorizado a atacar navios e povoados de nações inimigas. Disponível em: <<https://conceito.de/corso>>. Acesso em: 19 jul. 2022.

18 Termo proveniente do italiano *corsaro*, comandante de navio autorizado a atacar outros navios. Disponível em: <<https://conceito.de/corso>>. Acesso em: 19 jul. 2022.

custos para enfraquecer as nações europeias inimigas e perturbar as suas rotas marítimas (MATHUIY, 2013).

Como exemplo de atuação de corsários, podemos citar a invasão da cidade do Rio de Janeiro por corsários franceses em setembro de 1711, quando dezessete embarcações francesas e cinco mil homens comandados por René Duguay-Trouin¹⁹ (1673 - 1736) invadiram a baía de Guanabara atacando e saqueando a cidade. Ao final, Duguay-Trouin exigiu um resgate de 610 mil cruzados²⁰, 100 caixas de açúcar, 200 bois e vários escravos para não destruir completamente o Rio de Janeiro. Naquela época, o porto do Rio de Janeiro era o principal ponto de escoamento do ouro extraído das Minas Gerais e o principal porto de entrada dos escravos usados na mineração e no cultivo da cana de açúcar (BICALHO, 2003).

Observa-se também, que diferentemente dos corsários, os atos de pirataria eram ações totalmente de caráter privado, pois não estavam a serviço de um Estado, e visavam apenas o lucro com a obtenção de bens por meios ilícitos, sob o uso de violência. As embarcações, armas e materiais utilizados durante os atos de pirataria eram bens particulares dos piratas ou objetos de sequestros, apreensões e roubos anteriormente cometidos (SEINER, 2020).

É importante destacar, que o apogeu da pirataria ocorreu entre os anos de 1650 e 1730, e teve a sua ocorrência observada em todos os mares, com navios maiores, cada vez mais carregados das riquezas e mercadorias oriundas das diversas colônias das metrópoles europeias da época, e conseqüentemente mais lentos. A isso podemos acrescentar a falta de regulamentos e normas internacionais e de fiscalização e patrulhamento marítimos, as rivalidades entre as diversas potências europeias hegemônicas e a conseqüente utilização de corsários. Desse modo, a pirataria progredia em áreas em torno das rotas comerciais que, carecendo da presença das autoridades estatais, se constituíam em verdadeiros paraísos aos piratas (LUZ, 2016).

Entre o século XIX e o final do século XX, a pirataria marítima praticamente foi extinta, existindo e sendo lembrada somente nos filmes norte-americanos. Foi

19 Corsário e Almirante francês. Foi comandante da Ordem de São Luís. Possui uma estátua em sua homenagem no palácio de Versalhes. Dez navios da Marinha francesa foram batizados com seu nome. Disponível em: <http://bndigital.bn.br/francebr/marinheiros_corsarios.htm>. Acesso em: 20 jul. 2022.

20 Refere-se a uma antiga moeda portuguesa que circulou no Brasil durante o período da colonização portuguesa. Disponível em: <<http://ipeadata.gov.br/doc/Moeda%20no%20Brasil%20Colonia%20e%20Imp%C3%A9rio.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

principalmente neste período que o mundo viu florescer um aumento incessante nas trocas mundiais de mercadorias, sendo o meio principal o marítimo (BICALHO, 2003).

Segundo Boot (2009), após as Guerras Napoleônicas (1803-1815)²¹, a Marinha Real Britânica despontou como a garantidora da paz em toda a Europa. Mais tarde, os navios de guerra incorporaram novas tecnologias, como couraça, maior poder de fogo e maior velocidade com a propulsão a vapor, que veio em substituição à vela. Desse modo, os navios piratas não foram capazes de acompanhar essas inovações tecnológicas, fazendo com que a atividade se extinguisse.

De acordo com Kraska (2011), no início de 1900, a Alemanha, os Estados Unidos da América do Norte e o Japão construíram Esquadras capazes de rivalizar com a Marinha Real Britânica. Essas Forças Navais conseguiram impedir, naquele momento, o surgimento de piratas pelo mundo.

Entretanto, a pirataria ressurge no panorama mundial a partir da década de 1980, quando devido à descolonização e à globalização, surgem os Estados falidos²², locais onde há a quase total ausência do Estado, tanto econômica quanto juridicamente (CUENCA et al., 2017).

Países que não conseguem manter a ordem política interna e a ordem pública, como a Somália, não oferecem segurança, saúde, educação e infraestrutura a sua população, não controlam suas fronteiras e que não conseguem manter em funcionamento os sistemas legislativos e judiciários são um dos alvos preferidos pelos piratas (MURPHY, 2010).

Em virtude desse reaparecimento da pirataria, pode-se verificar que ela é uma ameaça ao transporte marítimo mundial, causando diversos prejuízos ao comércio exterior dos Estados. Não bastasse alcançar somente águas territoriais de um Estado, as ações avançam também para águas internacionais, ampliando as áreas de risco para o tráfego de navios mercantes.

21 As Guerras Napoleônicas foram um conjunto de conflitos ocorridos entre revolucionários franceses e a monarquia europeia. Esse período bélico é, portanto, um dos mais importantes da história e teve como nome principal o líder político francês Napoleão Bonaparte (1769-1821). Disponível em: <<https://conhecimentocientifico.com/guerras-napoleonicas/>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

22 O termo Estados falidos – por vezes chamados Estados frágeis – é utilizado para designar aqueles países que possuem uma grande debilidade em sua manutenção, principalmente em termos políticos. São, portanto, aqueles Estados Nacionais que mais apresentam dificuldades em exercer suas soberanias em seus respectivos territórios. Disponível em: <<http://www.brasilecola.uol.com.br>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

O mundo globalizado tornou-se tão dependente do tráfego marítimo que a interrupção do fluxo do comércio, em uma parte do globo terrestre, pode ter consequências em outros pontos do planeta, afetando a cadeia produtiva e até mesmo parando a produção de bens e a realização de serviços em determinadas localidades afetadas.

É exatamente sobre esse crescente aumento no volume de comércio marítimo que a pirataria vem atuando. Desse modo, se as trocas comerciais não param de crescer em volume e valor, é possível que a oportunidade para ataques de piratas também cresça.

Tendo em vista esta situação recorrente nos últimos anos, diversas Organizações Internacionais, entre elas a Organização das Nações Unidas (ONU) e a Organização Marítima Internacional (IMO), criaram comitês específicos para o estudo de medidas para prevenir o tráfego marítimo de ações típicas de pirataria, como por exemplo o *IMO Maritime Safety Committee*²³ (MSC) e o *Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia*²⁴(ReCAAP).

2.2 A definição de pirataria marítima

Conforme pode-se observar na seção anterior, a pirataria tem sido recorrente desde a Antiguidade, acarretando em perdas de vidas humanas, elevados prejuízos econômicos, incluindo a interrupção do comércio marítimo, e fazendo com que o dispêndio de recursos por parte dos Estados para o combate à pirataria fosse elevado, além da necessidade de criação de diversos mecanismos legais para lidar com o tema.

23 O Comitê de Segurança Marítima da Organização Marítima Internacional trata de todos os assuntos relacionados com a segurança marítima que se enquadrem no âmbito da IMO, abrangendo tanto os navios de passageiros como todos os tipos de navios de carga. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/Pages/MSC-Default.aspx>>. Acesso em: 25 jul. 2022.

24 O Acordo de Cooperação Regional de Combate à Pirataria e Roubo Armado contra Navios na Ásia (ReCAAP) foi lançado em 2006, e é o primeiro acordo regional, de governo a governo, para promover e melhorar a cooperação contra a pirataria e assalto à mão armada contra navios na Ásia. Disponível em: <https://www.recaap.org/about_ReCAAP-ISC>. Acesso em: 25 jul. 2022.

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar²⁵ (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay²⁶, em seu artigo 101, assim definiu Pirataria:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- 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-mar²⁷ 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; e
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (BRASIL, 1990).

A análise da definição permite perceber os aspectos fundamentais para a compreensão do crime de pirataria para o Direito do Mar e, dessa forma, pode-se concluir que devem possuir três requisitos: objeto, localização geográfica e finalidade.

Em consonância com o definido na CNUDM, verifica-se que esses três requisitos, fundamentais delineadores da consumação do crime de pirataria, são: a violência contra pessoas, danos ao patrimônio e violação à liberdade de navegação, em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição estatal, fatos esses cometidos isoladamente ou em combinação, por tripulantes de navios ou aeronaves contra outros navios, aeronaves, pessoas ou bens a bordo deles, para fins privados, não podendo ser estatais (CANINAS, 2009).

No que tange ao requisito objeto, a exigência de dois navios (embarcações) ou aeronaves envolvidos, um como vítima e outro como agressor, distingue, no campo do Direito Internacional, a pirataria do crime de sequestro.

O requisito localização geográfica, por sua vez, delimita que o crime tem que ser perpetrado em alto-mar ou em lugar que não esteja sob a jurisdição de um Estado.

25 Em virtude da necessidade do estabelecimento de uma legislação marítima internacional em substituição ao direito consuetudinário ou a atos unilaterais de países e blocos, foi aprovada em 1982, na cidade de Montego Bay na Jamaica, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, considerada por alguns "A Constituição dos Oceanos".

26 Cidade localizada na costa norte da Jamaica. É um importante porto de navios de cruzeiro com vários *resorts* de praia e campos de golfe fora do seu núcleo comercial.

27 De acordo com o Artigo 86 da Seção 1 da Parte VII da CNUDM, o termo "alto-mar" se aplica a todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago (BRASIL, 1990).

É importante destacar que a CNUDM, em seu artigo 58 também estende a definição de pirataria para a Zona Econômica Exclusiva (ZEE)²⁸:

Artigo 58 - Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva[...] 2.Os Artigos 88 a 115 e demais normas pertinentes de Direito Internacional aplicam-se à zona econômica exclusiva na medida em que não sejam incompatíveis com a presente Parte (BRASIL,1990).

Por último, analisando o requisito finalidade, ele deve seguir o critério de ser realizado estritamente para fins privados, a fim de diferenciá-lo, por exemplo, de atos realizados por algum Estado durante um conflito contra um outro (SCHNEIDER, 2012).

É relevante destacar também o artigo 105 que regulamenta o apresamento de um navio ou aeronave pirata, descreve as condições de captura, e conseqüentemente de seus autores.

O referido artigo define que todos os Estados podem apresiar os navios piratas e os indivíduos participantes dessa atividade, no alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado. Neste caso, as pessoas poderão ser julgadas conforme as leis do Estado que realizou o apresamento, sendo necessária uma legislação interna que possa julgar o crime de pirataria (BRASIL, 1990).

Destaca-se também o artigo 111 da CNUDM, que define o direito à perseguição. Este artigo regulamenta que é possível iniciá-la no mar territorial, águas interiores ou arquipelágicas do Estado perseguidor, devendo cessar, impreterivelmente, se o navio adentrar no mar territorial de um terceiro Estado, ou no do Estado de sua própria bandeira (BRASIL, 1990).

A pirataria é uma crescente ameaça à segurança das LCM mais importantes do mundo, afetando o ordenamento livre e do comércio marítimo, aumentando os valores pagos pelos seguros, incrementando as tensões locais e colocando a vida das pessoas em risco (TILL, 2018). Ainda de acordo com Till (2018), a pirataria causa prejuízos econômicos estimados na ordem de sete a doze bilhões de dólares anuais.

28 A zona econômica exclusiva (ZEE) é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, e não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial. Nela, o estado costeiro possui direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8617.htm>. Acesso em: 20 mar.2022.

É importante ressaltar que uma das prerrogativas das Marinhas é coibir e combater a pirataria marítima. No entanto, a responsabilidade de processar o acusado não caberá somente ao país cujo navio efetuou a apreensão. Desse modo, a capacidade de processar piratas não necessita ser limitada à lei do país de origem do navio de guerra. O fato de existir uma diversidade jurídica entre os Estados torna a questão complexa. No entanto, tal complexidade pode ser resolvida com a harmonização de leis, regulamentos, protocolos e procedimentos, o que são um pré-requisito importante para o sucesso na apreensão e julgamento de criminosos (TILL, 2018).

2.3 A definição de roubo armado contra navios

Conforme apresentado, pode-se verificar que a CNUDM definiu o crime de pirataria em alto-mar e na Zona Econômica Exclusiva, contudo, muitos atos ilícitos de violência ou de detenção enquadrados no item a) do Artigo 101 já mencionado, ocorrem em fundeadouros e em aproximações a portos ou ainda quando os navios navegam dentro do mar territorial²⁹. Nesses casos, não podem ser considerados atos de pirataria, já que não ocorrem nem em alto-mar, nem na ZEE, conforme tipificação na CNUDM.

Conforme destacado por Beirão e Piñon (2015), a CNUDM estabelece a conceituação universal de pirataria. Essa definição é adotada nos acordos regionais de combate à pirataria e ao roubo armado³⁰. Entretanto, com o crescente aumento no número de ocorrências de ilícitos no mar que não se enquadrava na tipificação do crime de pirataria, ocorreu a necessidade de adoção de uma definição para roubo armado contra navios, identificando os ilícitos análogos à pirataria, quando praticados dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um estado (BEIRÃO; PIÑON, 2015).

29 De acordo com o previsto nos artigos 2 e 3 da CNUDM, a soberania do Estado costeiro sobre o seu território e suas águas interiores estende-se a uma faixa de mar adjacente - mar territorial - com dimensão de até 12 milhas náuticas (22,22 quilômetros) a partir das linhas de base. No mar territorial, o Estado costeiro exerce soberania ou controle pleno sobre a massa líquida e o espaço aéreo sobrejacente, bem como sobre o leito e o subsolo deste mar (BRASIL, 1990).

30 Os acordos regionais de combate à pirataria e ao roubo armado são: o Acordo Regional de Cooperação no Combate à Pirataria e ao Roubo Armado contra Navios na Ásia de 11 de novembro de 2004; o Código de Conduta Relativo à Repressão de Pirataria e Roubo Armado contra Navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden (Código de Conduta Djibouti), de 29 de janeiro de 2009; e o Código de Conduta relativo à Repressão de Pirataria, Roubo Armado contra Navios e Atividades Marítimas Ilícitas na África do Oeste e Central - Código de Conduta do Golfo da Guiné de 25 de junho de 2013 (BEIRÃO; PIÑON, 2015).

Em virtude do recrudescimento desse tipo de ações ilegais, a IMO realizou o incremento do aparato legal, de forma a preencher o vazio legislativo existente para este tipo de ato quando realizado nessas águas. Dentre as medidas legislativas, surgiu no ano de 2001 o *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships* (Código de prática para investigação de crimes de pirataria e roubo armado contra navios), que classificava os atos ilícitos realizados no mar territorial, nas águas arquipelágicas, nos portos e nas águas interiores como “roubo armado contra navios”, com a seguinte transcrição, de acordo com o aprovado pela Assembleia da IMO por meio da Resolução A. 1025(26)³¹, de 2 de dezembro de 2009:

1. Qualquer ato ilegal de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados, e direcionado contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desse navio, dentro de águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e no mar territorial;
2. Qualquer ato de incitação ou facilitação intencional a um ato descrito acima (INTERNATIONAL..., 2009, tradução nossa).

Desse modo, pode-se depreender que a grande diferença existente entre a pirataria e o roubo armado contra navios é a localidade da ocorrência. A pirataria ocorre no alto mar e na ZEE e conseqüentemente na zona contígua³², de acordo com o previsto no artigo 58 da CNUDM, ao passo que o roubo armado contra navios é realizado dentro da jurisdição territorial de um Estado, ou seja, dentro das suas águas interiores e do seu mar territorial.

No entanto, Beirão e Piñon (2015) destacam algumas diferenças entre os crimes de roubo armado contra navios e pirataria. O primeiro elimina a necessidade da utilização de outro navio ou uma aeronave como instrumento, e exige que a localidade do crime seja as águas sob jurisdição dos estados costeiros.

Outra questão é a falta de efetividade das resoluções da IMO em nível internacional, uma vez que estas não possuem caráter normativo vinculante. Desse modo, ao contrário da CNUDM, que já foi recepcionada pelo direito interno de vários Estados, a

31 Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/ccaimo/code-practice-investigation-crimes-piracy-and-armed-robbery-against-ships>>. Acesso em: 22 jul. 2022.

32 A zona contígua brasileira compreende uma faixa que se estende das doze às vinte e quatro milhas marítimas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial (BRASIL, 1993). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm>. Acesso em: 22 jul. 2022.

Resolução da IMO nº A.1025 (26) não tem o mesmo caráter, fazendo com que o ilícito conhecido como roubo armado contra navios careça de instrumento normativo internacional com força vinculante, o que não ocorre com a pirataria, prevista no artigo 101 CNUDM (BEIRÃO; PIÑON, 2015).

Podemos concluir que os crimes de roubo armado contra navios e pirataria são bastante análogos, representam ameaças semelhantes para a segurança marítima, sendo as motivações dos dois crimes em grande parte similares, em que pese a distinção legal, conforme citado anteriormente.

Em virtude desses fatos, para efeito deste trabalho, de forma a simplificar o texto, o termo pirataria será utilizado a partir desse momento para indicar ambos os tipos de atividades ilícitas.

2.4 Cooperação internacional no combate à pirataria

Segundo o artigo 1º da Carta das Nações Unidas, um dos propósitos da ONU é “conseguir cooperação para resolver problemas internacionais econômicos, sociais, culturais ou humanitários, e promover e estimular o respeito aos direitos humanos e às liberdades fundamentais para todos, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião” (ONU, 1945, p. 5).

De acordo com Vreÿ (2013), a segurança marítima requer uma cooperação profunda entre os diferentes atores envolvidos na concretização dos interesses nacionais e internacionais, de forma a garantir a segurança dos mares.

Como destacado por Till (2018), a colaboração entre as diversas marinhas de guerra é um fator importante para lidar com as ameaças provenientes de atores que visam agir para seus propósitos ilegais e ilegítimos. É importante destacar também a necessidade de cooperação marítima internacional para reprimir a pirataria, o tráfico ilegal de drogas e o terrorismo internacional, com o objetivo de garantir a liberdade de navegação e proteger o meio marinho nos ambientes nacionais e internacionais (TILL, 2018).

A cooperação internacional no combate especificamente à pirataria marítima respalda-se no artigo 100 da CNUDM, em que está disposto que os Estados devem cooperar, na medida do possível, na repressão à pirataria no alto-mar ou em qualquer outro lugar que não esteja sob a jurisdição de algum Estado (BRASIL, 1990).

Nesse último artigo, pode-se verificar que a CNUDM estimula a cooperação entre os Estados como forma de repressão à pirataria, o que respalda a abordagem deste trabalho de pesquisa no que diz respeito ao entorno estratégico brasileiro, mais especificamente onde se estende o Golfo da Guiné.

O combate à pirataria se enquadra em uma situação que exige cooperação internacional, uma vez que podem ocorrer ações contra embarcações que arvoram bandeiras de outros Estados. Essa busca prévia de cooperação internacional visando solucionar problemas é importante para evitar questionamentos por parte dos Estados que supostamente possam se sentir agredidos pelo apresamento de navios que arvoram suas bandeiras, bem como pela prisão de seus tripulantes sob acusação de pirataria .

A cooperação é a solução para a segurança marítima³³, devido ao fato de que em um mundo onde organizações e comunidades estão lidando cada vez mais com uma variedade de ameaças globalizadas e profusas, o Estado torna-se incapaz de promovê-la isoladamente. A expansão do conceito de segurança marítima como uma questão cooperativa ou coletiva torna-se deste modo a única solução viável a ser tomada pelos diversos atores globais a fim de para prevenir e combater as ameaças (KRASKA, 2009).

A fim de corroborar a necessidade de cooperação internacional estimulada pela CNUDM, pode-se destacar a aprovação pelo Conselho de Segurança da ONU³⁴(CSNU), em 31 de maio de 2022, da Resolução 2634, que versa sobre a segurança marítima no Golfo da Guiné. Esta Resolução, além de condenar o aumento dos incidentes, volta a centrar o foco na segurança marítima do Golfo da Guiné, realçando a necessidade de expandir a mobilização e a cooperação de toda a comunidade internacional, e não somente de países e

33 O termo segurança marítima representa dois conceitos bem distintos na língua inglesa: “maritime safety” e “maritime security”. Apesar de ambos, genericamente, referirem-se a riscos e danos, a diferença situa-se na intencionalidade humana de provocá-los. Deste modo, “maritime safety” refere-se a perigos a navios, tripulações, passageiros, cargas e navegação, decorrentes de acidentes naturais ou ações humanas não intencionais. Já “maritime security” refere-se à proteção contra ações intencionalmente criminosas no mar (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015). Neste trabalho de pesquisa, a segurança marítima será abordada na sua vertente “security”.

34 É um órgão da Organização das Nações Unidas (ONU) cujo objetivo é zelar pela manutenção da paz e da segurança internacional. É o único órgão do sistema internacional capaz de adotar decisões obrigatórias para todos os Estados-Membros da ONU, podendo inclusive autorizar intervenções militares para garantir a execução das suas resoluções. O Conselho de Segurança é conhecido também por autorizar operações de manutenção de paz e missões políticas internacionais. Este organismo é composto por 15 membros, sendo cinco permanentes com poder de veto: Estados Unidos, França, Reino Unido, Rússia e China. Os demais dez membros não-permanentes são eleitos pela Assembleia-Geral da ONU para mandatos de dois anos. Disponível em: <<https://www.dw.com/pt-002/conselho-de-seguran%C3%A7a-das-na%C3%A7%C3%B5es-unidas/t-19555773>>. Acesso em: 22 jul. 2022.

órgãos regionais, por meio de apoio jurídico e operacional, quando solicitados (BANDEIRA, 2022).

Ainda de acordo com Bandeira (2022), os países daquela região foram chamados a adotar medidas que criminalizem a pirataria e o roubo armado contra navios em suas legislações domésticas, com o objetivo de facilitar a responsabilização pelos crimes. Tal Resolução estimula o desenvolvimento de planos de ação e a criminalização da pirataria pelos países, com possibilidade de cooperação internacional, mobilizando os Estados limítrofes em torno da segurança marítima da região do Golfo da Guiné, área de interesse do Brasil, localizada dentro do entorno estratégico brasileiro.

3 O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO NO GOLFO DA GUINÉ

Neste capítulo será abordada a região do entorno estratégico brasileiro³⁵ representada pelo Golfo da Guiné e a situação da pirataria naquela importante área marítima do Atlântico Sul.

3.1 A Política Nacional de Defesa

A história das relações internacionais ensina que antes de projetarem sua influência e o seu poder para fora de suas fronteiras nacionais, em algum momento anterior, os países já foram sociedades periféricas. No entanto, foram sociedades que colocaram, como propósito fundamental, a mudança de sua posição na hierarquia do poder e da distribuição da riqueza internacional. Além desse fato, se mobilizaram e atuaram de forma coesa, enfrentando e superando os diversos momentos de adversidades e as várias situações de inferioridade, mantendo por longos períodos de tempo seu objetivo estratégico, sem depender das mudanças e trocas de governo (FIORI, 2013).

Como aponta Fiori (2013), ocorreu algo bastante similar no Brasil durante a primeira década do século XXI, quando após um grande período de alinhamento automático às potências ocidentais, capitaneadas pelos Estados Unidos da América, o Brasil se propôs em incrementar a sua independência internacional, com a elevação da capacidade de defesa das suas posições diplomáticas, em face do seu poder político, econômico e militar.

Segundo Farias (2014), o Brasil recuperou, durante a primeira década do século XXI, uma agenda estratégica sobre a inserção internacional e sobre a articulação entre defesa e desenvolvimento, fortalecendo os laços entre as políticas de desenvolvimento nacional e a necessidade de reposicionamento no sistema internacional.

³⁵ Segundo definido por Teixeira Júnior (2016), o entorno estratégico brasileiro é aquele no qual o país possui ação imediata, e forte influência política, econômica e militar frente aos países localizados na região.

Com a publicação da Política Nacional de Defesa (PND) e da Estratégia Nacional de Defesa (END) ocorreu a proposta de ampliação das relações externas do país com o seu entorno estratégico, ou seja, um espaço que inclui a América do Sul, a África Subsaariana³⁶, a Antártica e o Atlântico Sul, locais onde o Brasil se propõe a estender a sua influência econômica, política e diplomática, tentando se consolidar como uma potência regional. A PND destaca também a necessidade de dar atenção aos esforços de cooperação com a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa³⁷ (CPLP), no campo de defesa, em virtude dos laços históricos e culturais com o Brasil.

No entanto, deve-se ressaltar que essa é uma área estratégica, caracterizada pela ocorrência de muitos recursos minerais e energéticos, além da possibilidade de oportunidades de investimento de capital, ou seja, um espaço no qual as grandes potências procuram assegurar e expandir as suas posições (FARIAS, 2014).

A Política Nacional de Defesa³⁸ (PND), em sua última atualização, encaminhada em 22 de julho de 2020 para apreciação do Congresso Nacional, é o documento condicionante de mais alto nível do planejamento de ações destinadas à defesa nacional, coordenadas pelo Ministério da Defesa.

Prioritariamente voltada para as ameaças externas, a PND estabelece objetivos e diretrizes para o preparo e o emprego de todas as expressões do Poder Nacional³⁹, com o envolvimento dos setores militar e civil, em prol da Defesa Nacional. Nesse documento, o governo brasileiro propõe que a política externa do país integre plenamente suas ações diplomáticas com suas políticas de defesa e de desenvolvimento econômico (BRASIL, 2020b).

36 Termo político-geográfico aplicado para descrever os países do continente africano localizados na região ao sul do deserto do Saara. Disponível em: <<https://www.todamateria.com.br/africa-subsaariana/>>. Acesso em: 22 jul. 2022.

37 A CPLP foi criada em 17 de julho de 1996, em Lisboa, e é constituída por nove Estados-Membros (Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Portugal, Moçambique, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste). Tem como objetivo a concertação político-diplomática e a cooperação em todas as suas formas e a promoção e defesa da Língua Portuguesa, através de um intenso diálogo cultural. Disponível em: <http://portal.mec.gov.br/encceja-2/480-gabinete-do-ministro-1578890832/assessoria-internacional-1377578466/20743-comunidade-dos-paises-de-lingua-portuguesa-cplp>>. Acesso em: 22 jul. 2022.

38 Aprovado originalmente pelo Decreto nº 5.484/2005, como Política de Defesa Nacional (PDN), o documento foi atualizado em 2012, passando a se chamar Política Nacional de Defesa (PND). Desde então, a cada quatro anos, cumprindo o estabelecido na Lei Complementar nº 136/2010, o Poder Executivo encaminha à apreciação do Congresso Nacional a atualização da PND, da Estratégia Nacional de Defesa (END) e do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN). A última atualização foi entregue ao Congresso Nacional em 22 de julho de 2020 (BRASIL, 2010).

39 Poder Nacional é a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os Objetivos Nacionais, em conformidade com a Vontade Nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica (Brasil, 2015).

Ainda de acordo com a PND, o Brasil deseja inserir-se cada vez mais no cenário internacional, a fim de angariar maior representatividade nas decisões, em especial, em fóruns de alcance regional e global. Entretanto, é importante ressaltar que as atenções externas deverão voltar-se para o país, o que irá requerer ações para a garantia da sua soberania, a fim de que a ascensão no contexto global possa ocorrer (BRASIL, 2020b).

Segundo a PND (Brasil, 2020b), como resultado da análise dos ambientes internacional e nacional e as suas projeções, bem como da Concepção Política, foram estabelecidos os Objetivos Nacionais de Defesa⁴⁰ (OND), que são as condições que devem ser alcançadas e mantidas de forma permanente pelo Brasil no campo da Defesa.

Dentre os oito OND apresentados na PND, três encontram-se intimamente relacionados ao entorno estratégico brasileiro no Atlântico Sul, e por conseguinte no Golfo da Guiné, quais sejam: contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais; incrementar a projeção do Brasil em um nível mundial e sua inserção em processos decisórios internacionais; e salvaguardar as pessoas, os bens, os recursos e os interesses nacionais situados no exterior.

Em termos históricos, o Atlântico Sul caracterizou-se como plataforma de comércio triangular entre a metrópole Portugal, e as colônias no Brasil e na África, estabelecendo vínculos comerciais e econômicos de grande intensidade, sendo marcado inicialmente pelo tráfico negreiro e comercialização de produtos tropicais entre os territórios. Pode-se notar, desse modo, como a história da formação do Estado Brasileiro desenrolou-se ao redor dessa região (SOUZA; MONTEIRO, 2021).

Ainda segundo Souza e Monteiro (2021), a vocação marítima do Brasil é apoiada pela grande extensão do seu litoral, pela amplitude do seu comércio marítimo e pela relevante importância estratégica do Atlântico Sul, onde está incluída a denominada Amazônia Azul⁴¹, ecossistema de área comparável à Amazônia brasileira e de vital

40 Os oito OND definidos pela PND são os seguintes: garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial; assegurar a capacidade de Defesa para o cumprimento das missões constitucionais das Forças Armadas; promover a autonomia tecnológica e produtiva na área de defesa; preservar a coesão e a unidade nacionais; salvaguardar as pessoas, os bens, os recursos e os interesses nacionais situados no exterior; ampliar o envolvimento da sociedade brasileira nos assuntos de Defesa Nacional; contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais; e incrementar a projeção do Brasil no concerto das Nações e sua inserção em processos decisórios internacionais (BRASIL, 2020b).

41 Denominação da área oceânica no Atlântico Sul que atualmente possui cerca de 5,7 milhões de km² ao longo da costa brasileira, compreendendo o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva e a extensão da Plataforma Continental brasileira. Disponível em: <<https://silvafilho.com.br/amazonia-azul-e-marca-registrada-da-marinha/>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

relevância para o país, em face de possuir elevado potencial de recursos vivos e não vivos, destacando-se as maiores reservas de petróleo e gás do Brasil.

Segundo Silva (2014), embora globalmente o Atlântico Sul possua menor relevância em termos de via de comunicação marítima, desempenhando um papel periférico em termos estratégicos, no âmbito local e regional, a sua importância geopolítica é fundamental, principalmente para o Brasil.

Atualmente, o Atlântico Sul desempenha uma importância vital para o Brasil, tendo em vista que 95% do comércio exterior do país transitam pelas suas linhas de comunicação marítimas (figura 1).⁴²

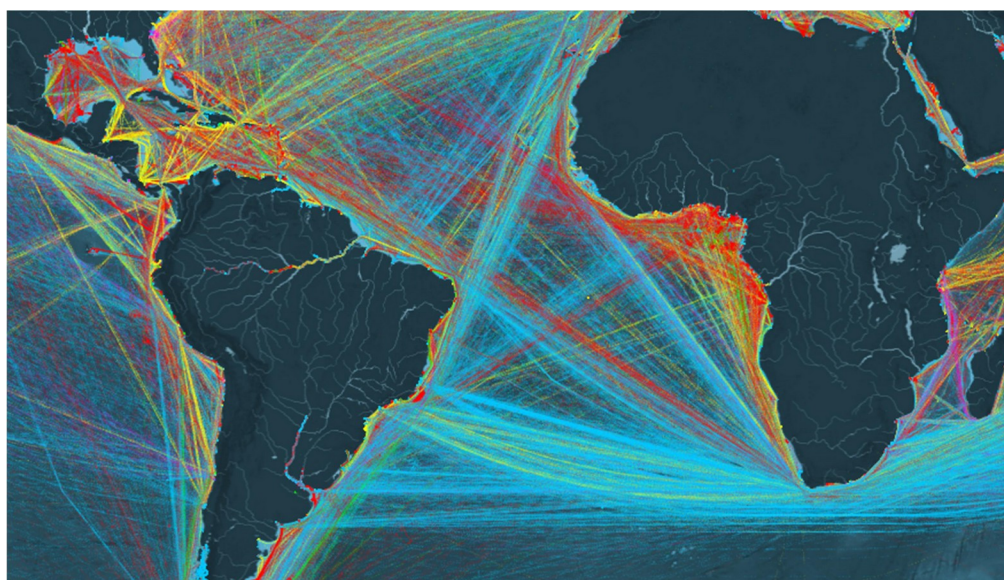


Figura 1 - Representação das LCM no entorno estratégico brasileiro do Atlântico Sul

Fonte: KILN, 2012.

Conforme ressaltado pelo Chefe do Estado-Maior da Armada Almirante de Esquadra Renato Rodrigues de Aguiar Freire, durante a aula inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval (EGN) em 2022⁴³, o Atlântico Sul é o “mar que nos une” aos Estados limieiros da costa ocidental africana. Sua existência é, portanto, um estímulo para ações de aproximação e cooperação na busca de soluções para problemas comuns com as comunidades africanas (AGUIAR FREIRE, 2022).

42 Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-que-%C3%A9-amaz%C3%B4nia-azul-e-por-que-o-brasil-quer-se-tornar-pot%C3%Aancia-militar-no-atl%C3%A2ntico>>. Acesso em: 23 jul. 2022.

43 A aula inaugural foi realizada no dia 4 mar. 2022 no auditório Tamandaré na Escola de Guerra Naval e teve como tema “A Marinha do Brasil e o Golfo da Guiné”. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/node/408>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

Por ocasião da aula inaugural, o Almirante Aguiar Freire (2022) destacou também que o posicionamento brasileiro nas questões internacionais é fundamentado no diálogo e na cooperação com demais Estados nacionais, possuindo o Brasil voz ativa na comunidade internacional e sempre procurando abrir espaço para pautas relacionadas à inclusão dos países em desenvolvimento.

Desse modo, em face de o Atlântico Sul possuir destaque do ponto de vista geoestratégico como principal meio de comunicação, transporte e comércio marítimo com o continente africano, a Marinha do Brasil tem buscado, nos últimos anos, a ampliação da interoperabilidade com as Marinhas amigas, de modo a aumentar as possibilidades de integração no cenário do Atlântico Sul, mantendo-o como uma área de paz, de cooperação e prosperidade.

Assim sendo, o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040)⁴⁴, em consonância com a PND, prioriza a região do Atlântico Sul, limitada ao Norte, pelo paralelo 16°N, ao Sul, pelo Continente Antártico e a Leste, pelo litoral da África Ocidental (figura 2) (BRASIL, 2020).



Figura 2 - Entorno estratégico brasileiro
Fonte - PEM 2040 (BRASIL, 2020).

44 Documento de alto nível, estruturado a partir da análise do ambiente operacional e da identificação de ameaças, que estabelece os programas estratégicos da Marinha do Brasil com o propósito de prover o Brasil com uma Força Naval moderna e de dimensão compatível com a estatura político estratégica do País, capaz de contribuir para a defesa da Pátria e salvaguarda dos interesses nacionais, no mar e águas interiores, em sintonia com os anseios da sociedade (BRASIL, 2020).

Em vista disso, dentre as regiões do mundo onde devem ser concentrados os esforços voltados à Defesa do país, destaca-se a costa ocidental africana, onde está localizado o Golfo da Guiné.

3.2 O Golfo da Guiné

É incontestável a importância que os oceanos tiveram para a manutenção da segurança e do desenvolvimento dos países durante a história, sempre mantendo o seu papel estratégico e econômico até os dias atuais.

O Atlântico Sul tem estado longe das preocupações do equilíbrio mundial e permanecido ausente das situações de rivalidade entre as superpotências mundiais. Seu distanciamento geográfico de atores hegemônicos, como a China e a Rússia, fez com que essas potências direcionassem seus interesses para outras áreas do globo e, conseqüentemente, levando o palco dos conflitos para longe desse local. Tal fato teve contribuição, em parte, para que a Marinha dos Estados Unidos da América tivesse uma esquadra ativa nessa área apenas no período de 1943-1950 e, posteriormente, a partir de 2008 (RODRIGUES, 2015).

Ainda segundo Rodrigues (2015), a relativa marginalização estratégica do Atlântico Sul garantiu-lhe a condição de oceano mais pacífico e menos militarizado do mundo, sem que tenha sido afetado por crises ou disputas que influenciassem a estabilidade global, excetuando-se alguns conflitos de curta duração entre a Alemanha e o Reino Unido, durante as Guerras Mundiais, e entre o Reino Unido e a Argentina durante a disputa pela soberania das Ilhas Malvinas.

De acordo com Viegas Filho⁴⁵ (2016), a importância estratégica do Atlântico Sul é fundamental, pois ele é vital para a diplomacia, para as relações comerciais e para as comunicações entre a América do Sul e a África.

45 O Embaixador José Viegas Filho (1945) chefiou as missões diplomáticas brasileiras em Copenhague, Lima, Moscou, Madri e Roma. Ocupou, ainda, o cargo de ministro da Defesa nos anos de 2003 e 2004. Foi chefe do Gabinete Integrado das Nações Unidas para a Consolidação da Paz na Guiné-Bissau (UNIIOGBIS), além de representante especial da ONU para a Guiné-Bissau entre 4 de maio de 2018 e 16 de maio de 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/mre/pt-br/canais_atendimento/imprensa/notas-a-imprensa/nomeacao-do-embaixador-jose-viegas-filho-como-representante-especial-do-secretario-geral-das-nacoes-unidas-na-guine-bissau>. Acesso em: 27 jul. 2022.

Tal observação, realizada pelo Embaixador José Viegas Filho, pode ser corroborada pelo discurso do Ministro das Relações Exteriores do Brasil Antônio de Aguiar Patriota⁴⁶ por ocasião da VII Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS⁴⁷), realizada em 2013 na cidade de Montevidéu. Naquela reunião, o Ministro Patriota (2013) destacou que o Atlântico Sul seria uma ponte entre continentes irmãos, destacando a sua importância no cenário global, seja pelo desenvolvimento econômico e social, pelo caminho da sustentabilidade, pelas descobertas de enormes reservas minerais e petrolíferas e pelos seus abundantes recursos de biodiversidade.

Para os países da região, o Atlântico Sul representa claramente um dos desafios de suas políticas externas. É por meio desse oceano que a África, a América do Sul e a Antártica estão conectadas. Tal ligação representa um dos maiores mercados atuais com uma vasta reserva de matérias-primas e recursos energéticos, uma importante potência emergente, também dotada de uma grande quantidade de matérias-primas e recursos energéticos, e uma fronteira para a exploração e reserva de água potável. Além de ser a linha de comunicação mais meridional do Ocidente, servindo de ligação natural entre o Atlântico Norte e o Pacífico, por meio do Cabo Horn, e com o Oceano Índico, pelo Cabo da Boa Esperança (VIEGAS FILHO, 2016).

No contexto apresentado, passa-se aqui a discorrer sobre uma importante área do Atlântico Sul, localizada na região da costa ocidental africana e que faz parte do entorno estratégico brasileiro, o Golfo da Guiné.

A região do Golfo da Guiné corresponde à área de reentrância do Oceano Atlântico na costa da África Ocidental, cuja delimitação envolve não só fatores geográficos, mas também históricos e políticos. Devido a tal fato, não há consenso sobre sua dimensão exata. Numa abordagem mais ampla, e que será seguida neste trabalho, pode-se delimitar o

46 Antonio de Aguiar Patriota (1954) é o Embaixador do Brasil junto ao Egito e à Eritreia desde 2019. Anteriormente, foi Embaixador na Itália, em Malta e em San Marino (2016-2019). Entre 2013 e 2016, foi Representante Permanente do Brasil junto às Nações Unidas. Foi Ministro das Relações Exteriores (2011-2013), Secretário-Geral das Relações Exteriores (2009-2010) e Embaixador do Brasil nos Estados Unidos (2007-2009). Disponível em: <<https://cebri.org/br/especialista/85/antonio-patriota>>. Acesso em: 22 jul. 2022.

47 Fórum de diálogo e cooperação entre a totalidade das nações soberanas litorâneas ao Atlântico Sul, localizadas na América do Sul, África Ocidental, Equatorial e Meridional. Foi estabelecida em 27 de outubro de 1986, por meio de uma iniciativa do Brasil, com o apoio da Argentina, da qual extraiu-se uma resolução, a 41/11 da ONU. A ZOPACAS foi criada com o intuito de promover a cooperação regional, manutenção da paz e da segurança no entorno dos 24 países que aderiram a tal projeto. Este fórum é o principal mecanismo para tratar temas relativos à segurança no Atlântico Sul, pois reúne todos os países dessa região. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zopacas>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

Golfo da Guiné⁴⁸ compreendendo uma faixa que se estende do Senegal, incluindo Cabo Verde, até Angola (figura 3). Entretanto, considerando apenas o aspecto geográfico, pode-se delimitá-lo entre a Libéria e o Gabão (UKEJE; MVOMO ELA, 2013).



Figura 3 - Países localizados no Golfo da Guiné

Fonte⁴⁹: Escola de Guerra Naval. Boletim Geocorrente nº 165, de 6 de julho de 2022. p. 8.

É uma região possuidora de relevância estratégica e potencialidade, em virtude da abundância de recursos naturais, principalmente os hidrocarbonetos. Estes recursos são importantes para a segurança energética ocidental, pois o controle da sua exploração garante a diversificação da produção e da exploração de petróleo e de gás natural, frente ao Oriente Médio e à Rússia.

Nesse contexto, o Atlântico Sul é uma das regiões produtoras de petróleo e derivados que mais aumentou de relevância mundialmente. Na costa sul-americana, verifica-se a descoberta de recursos petrolíferos na camada do pré-sal na plataforma continental brasileira, assim como as recentes descobertas de reservas de petróleo e gás nas Ilhas Malvinas. Já na costa ocidental africana, destacam-se as reservas de petróleo *offshore*

48 De acordo com a abordagem ampla, os seguintes países localizam-se no Golfo da Guiné: Senegal, Cabo Verde, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, Gabão, Congo, República Democrática do Congo e Angola.

49 Disponível em: < https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/Boletim_Geocorrente_165.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2022.

na região do Golfo da Guiné, como na Nigéria (de 29,5 bilhões de barris em 1998 para 37,5 bilhões de barris em 2018), em Angola (de 4 bilhões de barris em 1998 para 9 bilhões de barris em 2018), na Guiné Equatorial (de 0,6 bilhões de barris em 1998 para 1,7 bilhões de barris em 2018), entre outros (INEEP, 2019).

No ano de 2021, foi estimado que 2,9% das reservas provadas de petróleo do mundo estavam localizadas no Golfo da Guiné. Além disso, 3,8% da produção mundial de petróleo foram extraídos nesta região, que também concentra 2,9% das reservas provadas de gás natural do mundo (BRITISH PETROLEUM, 2022).

Ainda de acordo com o INEEP (2019), pesquisadores como Beny (2007) e González (2016), já indicaram uma progressiva equiparação da importância da região do Golfo Pérsico⁵⁰ e da região do Golfo da Guiné como grandes áreas produtoras de petróleo.

Empresas petrolíferas ocidentais e asiáticas foram atraídas pela descoberta de reservas de petróleo de excelente qualidade, representada na baixa taxa de enxofre, compatível com as exigências ambientais das refinarias da costa leste norte-americana, pelo crescente progresso das condições técnicas de exploração em águas profundas, além das vantagens logísticas representadas pela distância para os mercados consumidores da Europa e dos Estados Unidos da América (INEEP, 2019).

Dessa maneira, para a exportação dos recursos minerais extraídos, os navios que abastecem os mercados consumidores mundiais utilizam-se de diversas LCM, fazendo com que o Golfo da Guiné torne-se uma área de interesse, assumindo relevância econômica no cenário mundial.

De maneira contrária, a riqueza da exploração de hidrocarbonetos não pareceu propiciar, até o momento, nem a melhoria da qualidade de vida das populações locais, nem um desenvolvimento econômico satisfatório para os países da região.

Segundo Ukeje e Mvomo Ela (2013), o aumento da entrada de recursos provenientes da exploração do petróleo não acarretou em melhorias nos serviços oferecidos às populações dos Estados produtores.

Como exemplo desse fato, pode-se citar o caso da Nigéria, maior produtor de petróleo da África em 2021⁵¹, onde há acusações de monopólio e corrupção da elite local no

50 O Golfo Pérsico é uma região localizada nas proximidades do Oceano Índico, contornando Arábia Saudita, Irã, Emirados Árabes Unidos, Omã, Catar, Bahrein, Kuwait e Iraque. Essa região é conhecida pelo seu grau estratégico, uma vez que nela se concentra a maior parte da produção de petróleo do mundo. Disponível em: <<https://www.preparaenem.com/geografia/golfo-persico.htm>>. Acesso em: 24 jul. 2022.

51 A Nigéria produziu em média 1.626.000 barris de petróleo por dia em 2021 (BRITISH PETROLEUM, 2022).

recebimento de recursos, na articulação de redes informais mantidas graças às receitas do petróleo e na concessão da exploração para multinacionais estrangeiras, sem a devida transferência de renda e o fornecimento dos benefícios à população em geral (UKEJE; MVOMO ELA, 2013).

De acordo com Ukeje e Mvomo Ela (2013), o Estado moderno na África foi organizado para servir de instrumento de dominação e de exploração de seus recursos naturais pelas potências coloniais europeias. Desse modo, a maioria dos Estados nacionais não foi capaz de mudar essa estrutura e desenvolver suas próprias instituições políticas e sociais após a independência. Por causa disso, os Estados são incapazes de desempenhar funções simples, incluindo o estabelecimento da lei e da ordem, a manutenção da segurança e a responsabilidade social. O Golfo da Guiné tem um excelente potencial em termos de recursos minerais e naturais, entretanto convive com instituições fracas, corrupção e pobreza.

Como aponta o Almirante Ezeoba⁵² (2021), apesar de todas as potencialidades existentes, o Golfo da Guiné encontra-se assediado por diversos problemas, tanto endógenos quanto exógenos, que constituem ameaças à segurança dos países localizados na região. Alguns desses problemas incluem incidentes em grande escala de pirataria, pesca ilegal, tráfico de armas, tráfico de pessoas, terrorismo e tráfico de drogas, entre outros.

Muitos países do Golfo da Guiné foram atormentados por má governança, má gestão de recursos, instabilidade política, conflitos e guerras civis. Além disso, as divisões étnicas, a desigualdade social e a falta de cultura política patriótica constituem as principais causas de conflitos e violência em alguns estados do Golfo da Guiné (EZEOPA, 2021).

Nesse sentido, tem chamado a atenção o aumento da pirataria nas águas dessa região. Essa prática intensificou-se e, desde 2020⁵³, o Golfo da Guiné se tornou a zona marítima mais perigosa do mundo, devido ao aumento de casos de pirataria contra navios petroleiros. Atualmente, cerca de dez grupos armados atuam na região, promovendo

52 O Vice-Almirante Joseph Dele Ezeoba (1958) foi Comandante da Marinha da Nigéria (*Chief of Naval Staff*) entre os anos de 2012 e 2014. Disponível em: < https://dbpedia.org/page/Dele_Joseph_Ezeoba>. Acesso em: 27 jul. 2022.

53 Os sequestros aumentaram 40% no Golfo da Guiné nos primeiros nove meses de 2020 em relação a 2019. Foram 132 ataques de janeiro a setembro de 2020, ante 119 incidentes no mesmo período de 2019, e a área já responde por 95% dos sequestros. Disponível em: <<https://www.africanews.com/2021/02/08/the-history-of-exploitation-behind-the-gulf-of-guinea-piracy/>>. Acesso em: 27 jul. 2022.

principalmente o sequestro de pessoas, roubo de ativos petrolíferos e sabotagem em oleodutos (GONÇALVES, 2021).

Ainda segundo Gonçalves (2021), algumas comunidades locais entendem que este movimento caracteriza-se como uma forma de protesto e reivindicação de que as receitas do petróleo tenham seu retorno financeiro para a população.

Em 2011, John Togo, o falecido líder da Frente de Libertação do Delta do Níger (NDLF) revelou que os motivos dos ataques piratas à indústria do petróleo eram intimamente ligados ao fato de que as populações locais não estavam se beneficiando dos recursos provenientes da extração do petróleo, pelo contrário, devido aos seus resíduos, os rios do Delta do Níger⁵⁴ estavam poluídos, o que atacava os meios de subsistência de milhões de pescadores locais, além do fato de que não eram tomadas ações para o desenvolvimento das infraestruturas locais (ASALA, 2021).

Conforme destacado pelo Almirante Aguiar Freire (2022), a prospecção de petróleo e gás *offshore* é bastante rentável economicamente, entretanto os riscos envolvidos são de magnitude proporcional, como observado por ocasião do acidente com o navio plataforma *Trinity Spirit*⁵⁵, ocorrido no início de fevereiro de 2022, na costa da Nigéria. A explosão desse navio, que estava a serviço da *Shebah Exploration & Production Company* (SEPCOL) repercutiu no mundo devido ao prejuízo econômico causado, ao risco às vidas humanas envolvidas no acidente, aos possíveis danos ao meio ambiente e por ter acontecido em uma região em que ameaças de natureza humana se somam aos riscos inerentes dessa rentável atividade.

Na África Ocidental, segundo o *African Center for Strategic Studies* (2019), a segurança marítima e a sustentabilidade marinha enfrentam uma série de desafios, que vão desde a pirataria até atividades petrolíferas ilegais, tráfico de pessoas, tráfico de drogas, contrabando de várias mercadorias e diversos crimes ambientais.

Os prejuízos causados por essas atividades ilícitas representam uma ameaça não só ao comércio marítimo no Golfo da Guiné, mas também ao comércio marítimo global, reforçando a preocupação internacional quanto à segurança na costa ocidental africana, pois

54 O rio Níger possui uma extensão de 4.184 quilômetros e sua bacia hidrográfica ocupa uma superfície de 2.092.000 km². Atravessa quase todo o território da Guiné, do Mali, do Níger e da Nigéria para desaguar, depois, num imenso delta interior no golfo da Guiné, no oceano Atlântico. Disponível em: <[https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/\\$rio-niger](https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/$rio-niger)>. Acesso em: 29 jul. 2022.

55 Disponível em: <<https://www.dn.pt/internacional/tres-tripulantes-do-petroleiro-que-se-incendiou-na-nigeria-encontrados-vivos-14566062.html>>. Acesso em: 1 ago. 2022.

ela é fator essencial para que a prosperidade seja alcançada, e conseqüentemente incrementando o próprio desenvolvimento econômico da região.

Segundo Ozório (2020), a ameaça que a pirataria representa para o transporte marítimo comercial e para a exploração e aproveitamento dos recursos afeta tripulações e proprietários dos navios, que atualmente são das mais variadas nacionalidades. Desse modo, para solucionar situações que envolvam, por exemplo, o sequestro de tripulantes no exterior, geralmente, há a necessidade do envolvimento de autoridades governamentais dos Estados de origem das vítimas, fazendo com que outros Estados estejam relacionados, mesmo quando longe de suas áreas de jurisdição.

Nessa lógica, é importante destacar que a globalização foi a responsável pela interdependência das cadeias produtivas dos países, e que a eficácia do transporte marítimo encontra-se intimamente correlacionada ao cumprimento de prazos, nos custos do transporte e dos seguros. Dessa forma, as ameaças ao transporte marítimo possuem o potencial de provocar prejuízos em um efeito dominó e prejudicar o desenvolvimento dos Estados, fazendo com que tais ameaças tornem-se alvo da preocupação de todos os atores envolvidos (OZÓRIO, 2020).

3.3 A situação da pirataria no Golfo da Guiné

De acordo com o *African Center for Strategic Studies* (2019), o mar é a força vital da economia africana e, em muitos casos, é o ponto central tanto para a segurança alimentar quanto para a soberania alimentar. Em face do incrível volume de comércio marítimo⁵⁶ nos dias atuais, essa afirmação é verdadeira para vários países do mundo, sejam eles litorâneos ou sem litoral.

A falta de potencialização dos recursos naturais africanos pode ser corroborada pela constatação realizada pelo *African Center for Strategic Studies* (2019) de que a cegueira da riqueza⁵⁷ e suas conseqüências são, em muitos aspectos, uma das maiores ameaças ao domínio marítimo da África.

⁵⁶ De acordo com a Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global. Mais de 80% do volume do comércio internacional de mercadorias é transportado por via marítima, e a porcentagem é ainda maior para a maioria dos países em desenvolvimento. Disponível em: <<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>>. Acesso em: 28 jul. 2022.

Além dessas dinâmicas, os países africanos continuarão a enfrentar esforços criminosos e legítimos para tirar proveito de seus recursos marinhos. Os governos locais terão que enfrentar de forma mais agressiva aqueles que procuram realizar diversos crimes como a pesca ilegal, o roubo de minerais e de outros recursos. Ao mesmo tempo, no entanto, atores aparentemente legítimos procurarão tirar proveito da cegueira da riqueza africana e tentarão “negociar” acordos que prejudiquem os estados africanos e beneficiem entidades estrangeiras (ACSS, 2019).

Conforme citado na seção anterior, o Golfo da Guiné encontra-se atualmente em um período de elevada insegurança marítima, em face de ser a zona marítima mais perigosa do mundo⁵⁸, possuindo várias ameaças, desde a pirataria até atividades ilegais relacionadas com o petróleo, contrabando de pessoas e crimes ambientais, e que continuam impedindo a região de potencializar os seus imensos recursos naturais.

Em termos mundiais, de acordo com o *ICC-IMB Annual Piracy Report 2021*⁵⁹(2022), a pirataria encontra-se em seus níveis mais baixos desde o ano de 1994, ao que o *International Maritime Bureau* (IMB) atribuiu às medidas enérgicas tomadas pelas autoridades responsáveis, entretanto, o diretor do IMB Michael Howlett⁶⁰ solicitou aos estados costeiros que permaneçam atentos aos riscos intrínsecos à pirataria e que enfrentem esse crime de maneira incisiva em suas zonas econômicas exclusivas, mantendo a coordenação e a vigilância de forma contínua, a fim de garantir que a proteção aos marítimos seja duradoura.

Em 2021, segundo o relatório anual, o *IMB Piracy Reporting Centre*⁶¹ (PRC) recebeu 132 denúncias de casos de pirataria (figura 4). Os incidentes incluíram 115

57 É a falta de conhecimento e consciência do valor econômico real e potencial de um determinado recurso. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0025326X19309658>>. Acesso em: 28 jul. 2022.

58 GONÇALVES, op. cit., p. 7.

59 Relatório Anual de Pirataria do *International Maritime Bureau* (IMB) da *International Chamber of Commerce* (ICC) relativo ao ano de 2021, também conhecido como *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report*. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2022.

60 Michael Howlett trabalha no IMB desde maio de 1994. Em janeiro de 2020, tornou-se CEO da ICC Commercial Crime Services – a unidade anticrime da ICC – da qual a IMB faz parte. Disponível em: <<https://www.ics-shipping.org/person/michael-howlett/>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

61 Centro de Denúncias de Pirataria do IMB (tradução nossa) – criado em outubro de 1992 em Kuala Lumpur na Malásia. Disponível em: <<https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2022/01/2021-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

abordagens a navios, 11 tentativas de ataques a navios, 5 navios alvejados por armas e 1 sequestro de navio⁶² (ICC-IMB, 2022).

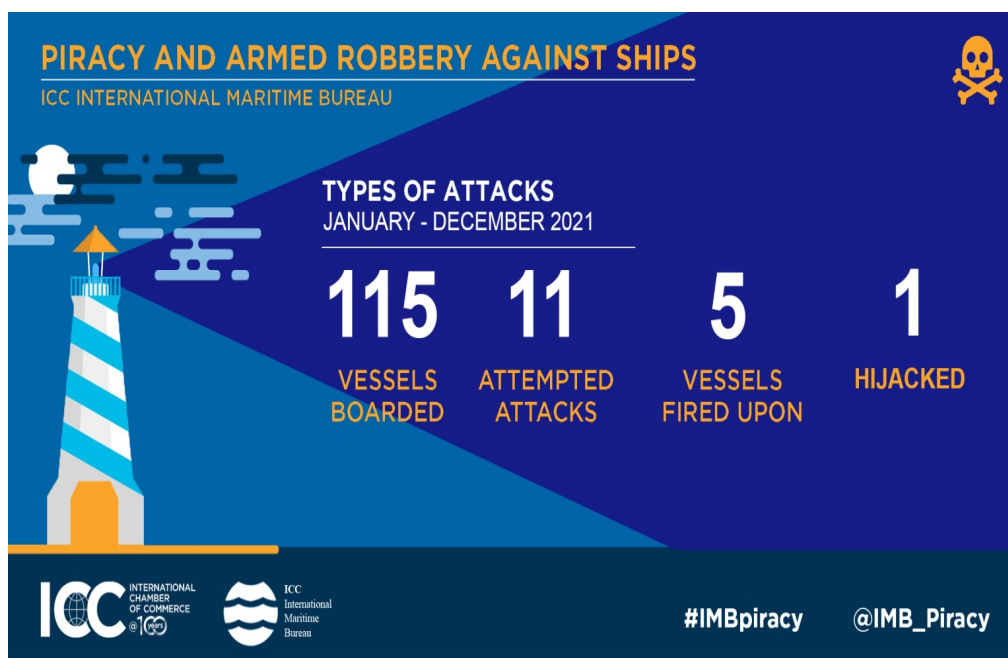


Figura 4 - Tipos de ataques de piratas de janeiro a dezembro de 2021 (total de 132)
Fonte⁶³ - ICC-IMB Annual Piracy Report 2021.

De acordo com o *ICC Commercial Crime Services*⁶⁴ (2022), a redução geral nos incidentes comunicados em 2021 é atribuída a um declínio da atividade ocorrida na região do Golfo da Guiné, que diminuiu de 81 casos de pirataria relatados no ano de 2020 para 34 casos em 2021. No entanto, enquanto os sequestros de tripulantes caíram 55%, de 130 em 2020 para 57 em 2021, o Golfo da Guiné continua respondendo por todos os incidentes de sequestro globalmente, com 57 tripulantes capturados em sete incidentes separados (figura 5).

Embora a diminuição dos casos de pirataria observados no Golfo da Guiné tenha apresentado números relevantes, o *IMB Piracy Reporting Centre* alerta que a ameaça aos marítimos persiste e continua a incentivar as tripulações e embarcações que operam nessas

62 O único sequestro de navio ocorreu em 8 fev. 2021, quando o barco pesqueiro de bandeira chinesa Lian Peng Yu 809 foi sequestrado a 83 milhas náuticas de Porto Gentil, Gabão. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2022.

63 Disponível em: <<https://maritimecyprus.com/2022/01/13/icc-imb-annual-report-2021-world-wide-incidents-of-piracy-and-armed-robbery-against-ships/>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

64 O *Commercial Crime Services* (CCS) é a divisão anticrime da ICC, que ajuda empresas e autoridades a detectar e combater fraudes no comércio internacional, pirataria em alto mar, lavagem de dinheiro, crimes cibernéticos e falsificação de produtos. Disponível em: <<http://iccbrasil.com/servicos-e-ferramentas/commercial-crime-services/>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

águas a serem cautelosas, pois os criminosos permanecem violentos e o risco para as tripulações permanece elevado. Tal fato é evidenciado pelo sequestro de seis tripulantes de um navio porta contêineres de bandeira liberiana⁶⁵, nas proximidades da cidade de Luba na Guiné Equatorial, em meados de dezembro de 2021 (ICC-CCS, 2022).

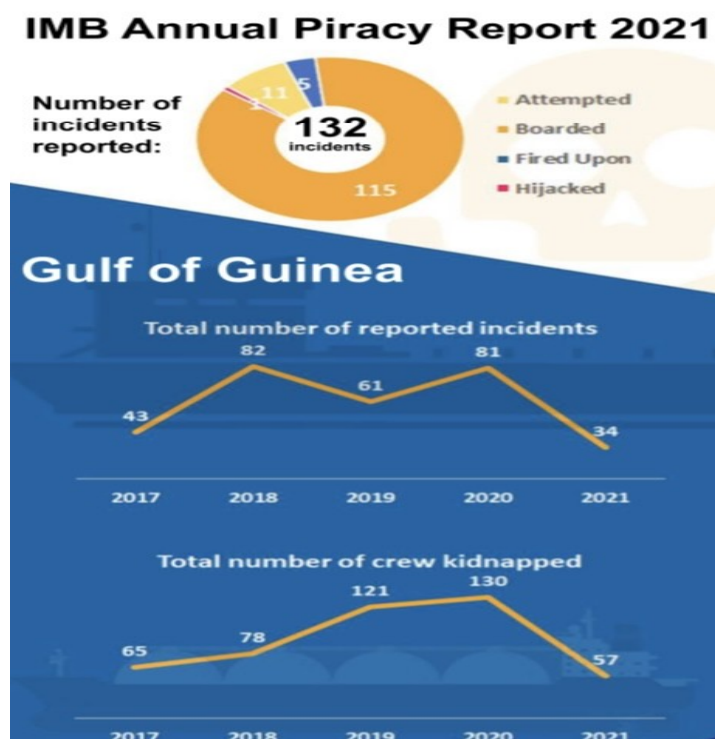


Figura 5 - Incidentes ocorrido no Golfo da Guiné em 2021
Fonte⁶⁶ - ICC-IMB Annual Piracy Report 2021.

Apesar de o Golfo da Guiné permanecer sendo a área de tensão principal da pirataria global, o ICC *Commercial Crime Services* (2022) destacou que o incremento na presença de navios de diversas Marinhas do mundo e a cooperação com as autoridades regionais africanas tiveram um impacto positivo na redução dos casos de pirataria.

Dentre as Marinhas estrangeiras, destacaram-se, especialmente, as participações de navios da Dinamarca, Itália, Rússia, Espanha e Portugal em ações no Golfo da Guiné. Com relação às autoridades regionais, destacaram-se as informações, ações e cooperação

65 ICC-IMB, 2022, p. 48.

66 Disponível em: <<https://maritimecyprus.com/2022/01/13/icc-imb-annual-report-2021-world-wide-incidents-of-piracy-and-armed-robbery-against-ships/>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

prestadas ao *IMB Piracy Reporting Centre* tanto pela Marinha da Nigéria quanto pela NIMASA⁶⁷ (ICC-CCS, 2022).

Tabela 1 - Localização dos casos de pirataria no Golfo da Guiné entre 2017 e 2021

LOCALIZAÇÃO	NÚMERO DE CASOS DE PIRATARIA					
	2017	2018	2019	2020	2021	TOTAL
ANGOLA	1	-	-	6	4	11
BENIN	-	5	3	10	2	20
CAMARÕES	-	7	5	-	1	13
REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DO CONGO	-	1	1	-	1	3
SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE	1	-	1	2	5	9
GUINÉ EQUATORIAL	-	-	2	3	2	7
GABÃO	-	-	1	2	3	6
GANÁ	1	10	3	9	5	28
GUINÉ	2	3	2	5	3	15
LIBÉRIA	-	-	2	2	1	5
NIGÉRIA	31	48	33	33	6	151
CONGO - BRAZZAVILLE	1	6	3	3	1	14
TOGO	-	1	3	3	-	7
SENEGAL	1	-	-	-	-	1
COSTA DO MARFIM	1	1	1	3	-	6
SERRA LEOA	4	-	1	-	-	5
TOTAL	43	82	61	81	34	301

Fonte - Elaborada pelo autor com base em ICC-IMB, 2018-2022.

Com relação aos casos de pirataria no Golfo da Guiné, pode-se verificar, de acordo com a Tabela 1, que entre os anos de 2017 e 2021, os incidentes estiveram concentrados em 4 países, quais sejam, pela ordem do número total de casos, Nigéria, Gana, Benin e Guiné.

Segundo o *ICC-IMB Annual Piracy Report 2021 (2022)*, essas localidades com maior potencialidade de risco possuem certas diferenças entre si no que diz respeito ao *modus operandi* dos piratas:

⁶⁷ A *Nigerian Maritime Administration and Safety Agency* (NIMASA) foi criada em 2006 e é responsável pela administração das normas da segurança marítima, do trabalho marítimo e prevenção e controle da poluição no ambiente marinho, implementando as Convenções da IMO e da Organização Internacional do Trabalho. Disponível em: <<https://nimasa.gov.ng/about-us/>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

1. Benin - as embarcações são atacadas e as tripulações são sequestradas. Os incidentes têm demonstrado que os criminosos da área estão bem armados e são violentos.

2. Gana e Guiné - incidentes de roubo ocorrem quando as embarcações encontram-se nos fundeadouros.

3. Nigéria - os criminosos estão frequentemente bem armados e são violentos. As embarcações e suas tripulações são sequestradas visando o pagamento de resgate aos criminosos, e há relatos de que incidentes ocorreram até 212 milhas náuticas da costa.

Em virtude desses fatos, o *IMB Piracy Reporting Centre* tem aconselhado que todos os navegantes, quando atravessando o Golfo da Guiné, tenham cautela, tomem precauções e sigam as diretrizes recomendadas para aquela área (ICC-CCS, 2022).

Dentre as diretrizes e regras gerais para a navegação no Golfo da Guiné, a fim de mitigar a possibilidade de ocorrência de ataques de piratas, é recomendando que as tripulações mantenham uma vigilância diligente, usando os meios e recursos disponíveis, recomenda-se também que os navios ajustem suas velocidades para que a chegada aos seus destinos seja direta e sem espera e, além disso, é recomendado que os navios transitem a uma distância de mais de 250 milhas náuticas da costa, quando possível (ICC-IMB, 2022).

Destaca-se também a publicação, em março de 2020, do manual *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea*⁶⁸ que orienta no planejamento das derrotas e orienta medidas de precaução e proteção quando navegando na costa oeste africana. O manual foi elaborado pela comunidade marítima, com o apoio de diversos entes não governamentais e governamentais, incluindo a Marinha do Brasil por meio do Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR), atual Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul⁶⁹ (COMPAAZ).

Não obstante ter ocorrido a redução dos casos de pirataria em todos esses países, destacando-se a situação da Nigéria, onde em 2020 ocorreram 33 incidentes e em 2021 houve o registro de apenas 6 casos, a região continua sendo um risco para o comércio marítimo.

68 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 (BMP WEST AFRICA, 2020). Disponível em: <<https://www.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/03/BMP-West-Africa.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

69 O COMPAAZ tem o propósito de contribuir para a segurança do tráfego marítimo e fluvial de interesse do Brasil, para o desenvolvimento da Segurança Marítima e para o desenvolvimento da Consciência Situacional Marítima. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/comopnav/Subordinadas/organiza%C3%A7%C3%B5es-militares-subordinadas>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

Em consideração a isso, o *IMB Piracy Reporting Centre* permanece estimulando tripulações e embarcações que navegam nessas localidades a terem cautela, pois os criminosos continuam agindo com violência e o tráfego nessas regiões permanece arriscado (ICC-CCS, 2022).

Como exemplo da ação violenta dos criminosos, pode-se citar o incidente ocorrido em 15 de dezembro de 2021⁷⁰, quando a embarcação de desembarque Tropical⁷¹ foi alvejada por disparos de arma de fogo provenientes de uma pequena embarcação com piratas, enquanto navegava a 21 milhas náuticas de Punta Campo, na Guiné Equatorial.

Como salientado pelo Almirante Aguiar Freire (2022), apesar da drástica redução observada no número de casos, e a conseqüente melhora do quadro em 2021, a sociedade global não pode esquecer que a ameaça da pirataria ainda encontra-se localizada no Golfo da Guiné.

70 ICC-IMB, 2022, p. 51.

71 Embarcação que navega sob a bandeira de Guiné Equatorial (IMO number 9318280). Disponível em: < <https://www.vesselfinder.com/vessels/TROPICAL-IMO-9318280-MMSI-631831000> >. Acesso em 8 ago. 2022.

4 INICIATIVAS DE COOPERAÇÃO PARA O COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

Neste capítulo, serão abordadas algumas iniciativas de cooperação e ações preventivas de repressão à pirataria em curso no Golfo da Guiné, destacando-se os exercícios multinacionais, iniciativas para o incremento da segurança marítima e como encontra-se a participação da Marinha do Brasil.

Os países limítrofes ao Atlântico Sul buscam que ele se mantenha como uma área de paz, de cooperação e de prosperidade, dando ênfase a um intercâmbio cada vez mais abrangente e completo, que vise à obtenção de elementos que propiciem um desenvolvimento sustentável abrangente e comum (SOUSA, 2013).

Tendo em vista que, com poucas exceções, as Marinhas ou Guardas Costeiras dos países africanos do Golfo da Guiné são incipientes, os casos de pirataria devem ser acompanhados e analisados, a fim de se verificar se o apoio do Brasil no combate a este ilícito pode constituir-se em uma oportunidade para estreitar os laços de amizade e aumentar a cooperação junto aos países daquela região (MATHUIY, 2013).

4.1 Iniciativas da Organização das Nações Unidas

O aumento da insegurança marítima no Golfo da Guiné deu origem a diversas reações de atores do sistema internacional, dentre as quais destaca-se a do presidente do Benin, Thomas Boni Yayi⁷² que em julho de 2011 solicitou às Nações Unidas o apoio de toda a comunidade internacional no combate à pirataria em seu país e no Golfo da Guiné. Em resposta a essa solicitação, foram iniciadas discussões no Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) sobre a situação da pirataria na região. Naquelas discussões, o Secretário-Geral da ONU, Ban Ki-Moon⁷³, foi levado a avaliar a escala da ameaça da pirataria no Golfo da Guiné, explorando possíveis ações a serem adotadas em relação ao assunto, por meio do

72 Thomas Boni Yayi (1952) é um banqueiro e político. Foi presidente do Benin entre 2006 e 2016. Disponível em: < <https://artsandculture.google.com/entity/thomas-yayi-boni/m0bzfwf>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

73 Ban Ki-Moon (1944) foi o oitavo Secretário-Geral da ONU entre 2007 e 2016. Disponível em: < <http://especiais.g1.globo.com/mundo/2016/o-legado-de-ban-ki-moon/>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

envio de uma missão multidisciplinar de assessoria à região (UNITED NATIONS, 2014, p 136-137).

Neste sentido, o CSNU adotou três Resoluções – 2018 (2011)⁷⁴, 2039 (2012)⁷⁵ e 2634 (2022)⁷⁶ – expressando preocupação profunda e condenando os atos de pirataria e roubo armado contra navios cometidos ao longo da costa dos países litorâneos ao Golfo da Guiné.

Com relação à missão citada anteriormente, em novembro de 2011 ocorreu a visita dos seus membros à Benin, Nigéria, Angola e ao Gabão, e em seu relatório final⁷⁷ foram apresentadas análises da pirataria na região, expedindo recomendações para a resolução do problema.

No que tange à Resolução 2018 (2011), adotada em 31 de outubro de 2011, o CSNU afirmou que a ameaça representada pela pirataria no Golfo da Guiné poderia afetar a navegação internacional, a segurança e o desenvolvimento econômico dos países da região. O CSNU também encorajou os Estados a cooperarem na detenção dos acusados pelos crimes, sugerindo que haja um aconselhamento apropriado aos navios acerca das técnicas de prevenção e medidas de defesa necessárias em caso de ameaça ou ataque, quando navegando nas suas águas (UNSC, 2011).

No tocante à segunda Resolução adotada sobre o assunto, a 2039 (2012), o relatório final da missão multidisciplinar de assessoria foi aprovado e o CSNU incentivou as autoridades nacionais, regionais e internacionais a implementarem suas recomendações. Destaca-se também, a sugestão de que em cooperação com a União Africana convocassem uma conferência de chefes de Estado, a fim de buscarem uma resposta regional para o problema (UNSC, 2012).

A referida conferência de fato ocorreu em junho de 2013 em Yaoundé, Camarões, onde os chefes de Estado dos países Golfo da Guiné declararam sua intenção de trabalhar juntos para a segurança marítima regional, levando a redação e ratificação do Código de Conduta de Yaoundé, que será abordado mais adiante, dentro das iniciativas de cooperação para o combate à pirataria pelos países africanos.

74 UNSC, 2011.

75 UNSC, 2012.

76 UNSC, 2022.

77 *Report of the United Nations assessment mission on piracy in the Gulf of Guinea*. Disponível em: <<https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/AUUN%20S%202012%2045.pdf>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

Dentre as considerações das duas primeiras Resoluções destacam-se: a afirmação de que cabe aos Estados do Golfo da Guiné a responsabilidade primária e o papel de liderança na coordenação de esforços para desenvolver uma estratégia abrangente de segurança marítima para a região; a necessidade de desenvolver e implementar leis e regulamentos nacionais que criminalizem a pirataria e o roubo armado contra navios; e encoraja os parceiros internacionais a apoiarem os Estados e Organizações Regionais, a fim de que haja o incremento das capacidades de combate à pirataria, destacando o estabelecimento e a manutenção de centros de coordenação conjunta, incluindo o compartilhamento de informações operacionais.

Finalmente, com a adoção da Resolução 2634 (2022) em 31 de maio de 2022, o CSNU, recordando as duas Resoluções anteriores, convocou os países da região a adotar medidas que criminalizem a pirataria e o roubo armado contra navios em suas legislações nacionais, com o intuito de que a responsabilização dos criminosos seja facilitada, ressaltando também a importância da mobilização e cooperação de toda a comunidade internacional (UNSC, 2022).

4.2 Iniciativas africanas

4.2.1 Estratégia Marítima Integrada da África 2050 (Estratégia AIM 2050[®])

A União Africana⁷⁸ (UA) tem defendido desde 2008 uma abordagem de gestão abrangente para o combate à pirataria, encorajando desta maneira os Estados-membros a colaborarem com a IMO e outras organizações de relevância, a fim de otimizarem os seus recursos e alcançarem a máxima cooperação possível na repressão à pirataria (UNIÃO AFRICANA, 2012).

⁷⁸ A União Africana (UA) é um órgão composto por 55 Estados-membros que compõem o continente africano. Com sede em Adis Abeba, Etiópia, teve sua Constituição assinada em 2000 em Lomé, Togo e foi instituída oficialmente em 2002. É guiada por sua visão de “Uma África Integrada, Próspera e Pacífica, impulsionada por seus próprios cidadãos e representando uma força dinâmica na arena global” e tem como objetivos a unidade e a solidariedade africana. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/geografia/uniao-africana/>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

A referida colaboração defendida pela UA incentiva que os Estados-membros compartilhem custos, divulguem e compartilhem informações relevantes, proíbam a circulação de navios e aeronaves suspeitos de envolvimento em ações de pirataria e apreendam pessoas acusadas de pirataria (UNIÃO AFRICANA, 2012).

Em 2012, a UA discutiu e apresentou uma estratégia global de segurança marítima denominada Estratégia Marítima Integrada de África 2050 – Estratégia AIM 2050[®], que foi endossada por todos os governos locais. Tal estratégia inclui planos abrangentes de longo prazo, coordenados e coerentes com diversas ações para que os objetivos de uma África próspera sejam alcançados (UNIÃO AFRICANA, 2012).

De acordo com Egede (2018), em janeiro de 2014 a Estratégia AIM 2050[®] foi aprovada pelos Estados-Membros da UA. Essa estratégia aborda a segurança marítima em uma perspectiva multidimensional, sendo essencial para um desenvolvimento econômico sustentável da região, incluindo a proteção do comércio marítimo, o combate à pirataria e outras atividades ilegais no mar.

Nesse sentido, a Estratégia AIM 2050[®] implementou diversas iniciativas marítimas, como por exemplo: a assinatura de memorandos de entendimento que visem dar uma resposta para a erradicação de navios que não obedecem os padrões legais da IMO; a realização do *Sea Power for Africa Symposium*⁷⁹ (SPAS), uma reunião periódica dos Comandantes das Marinhas e Guardas Costeiras africanas; e a realização de operações internacionais contra a pirataria, bem como a criação de programas de capacitação marítima com o apoio do *Africa Partnership Station*⁸⁰ (APS).

79 O SPAS 2021 foi conduzido diretamente de Abuja na Nigéria, de forma virtual, entre 30 de novembro e 2 de dezembro, e teve o tema “Integrando a Infraestrutura de Conscientização do Domínio Marítimo da África para uma Governança Eficaz dos Oceanos”. Disponível em: <<https://globalupfront.com/2021/11/30/nigerias-defence-minister-flags-off-virtual-sea-power-for-africa-symposium-cns-harps-on-potentials-of-blue-economy/>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

80 É o principal programa de cooperação de segurança marítima das Forças Navais dos EUA na África. A APS busca melhorar as capacidades com as forças navais parceiras usando quatro “pilares” para aumentar a segurança e proteção marítima: desenvolvimento da consciência do domínio marítimo, formação de profissionais marítimos, estabelecimento de infraestrutura marítima e desenvolvimento de capacidades de resposta para uma integração regional. Disponível em: <<https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-partnership-station>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

4.2.2 Comissão do Golfo da Guiné

A Comissão do Golfo da Guiné (CGG) está ativa desde 2001, possuindo atualmente oito Estados-Membros. O seu principal objetivo é promover a consulta regional para prevenir, gerir e resolver conflitos iminentes sobre a delimitação das fronteiras marítimas e a exploração econômica e comercial dos recursos naturais dentro da fronteira dos seus membros (UKEJE; MVOMO ELA, 2013).

A CGG constitui-se num dispositivo permanente de cooperação dos países limítrofes ao Golfo da Guiné e possui o objetivo de gerenciar as ameaças e problemas existentes na região, principalmente os referentes à segurança marítima. Desse modo, segundo Ukeje e Mvomo Ela (2013), a comissão serve como um elo entre as organizações regionais existentes, contribuindo para a harmonização das políticas e atividades desenvolvidas no Golfo da Guiné.

Dentre as suas iniciativas, destaca-se a Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na região do Golfo da Guiné⁸¹, assinada em 29 de novembro de 2012, em que foi abordada a crescente insegurança marítima, ressaltando que os Estados-Membros deveriam estabelecer uma cooperação regional, buscando alternativas para um maior apoio da comunidade internacional (IIA, 2013).

4.2.3 Cúpula de Yaoundé

Seguindo a sugestão dada pelo CSNU em sua Resolução 2039 (2012)⁸², chefes de Estado e representantes da Comissão do Golfo da Guiné (CGG), da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental⁸³ (ECOWAS) e da Comunidade Econômica dos Estados da

81 Disponível em: <<https://docplayer.com.br/27287589-Declaracao-de-luanda-sobre-a-paz-e-seguranca-na-regiao-do-golfo-da-guine.html>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

82 UNSC, 2012, p.

83 A ECOWAS foi criada em 1975 por meio do Tratado de Lagos, e tem como missão promover a cooperação e a integração política e econômica dos Estados do oeste africano. Disponível em: <https://ecowas.int/?page_id=1286&lang=pt-pt>. Acesso em: 9 ago. 2022.

África Central⁸⁴ (ECCAS) reuniram-se nos dias 24 e 25 de junho de 2013 na cidade de Yaoundé, Camarões, na chamada Cúpula de Yaoundé, a fim de estabelecer uma estratégia comum de prevenção e combate a atividades ilícitas no Golfo da Guiné (EZEOPA, 2021).

A Cúpula de Yaoundé demonstrou a preocupação dos líderes africanos em solucionar os problemas que afetam suas populações. Dessa forma, foram elaborados três documentos: a declaração de chefes de Estados da África Central e Ocidental, versando acerca da proteção e segurança do domínio marítimo comum; o memorando de entendimentos entre a CGC, a ECOWAS e a ECCAS sobre a proteção e segurança marítima na África Central e Ocidental; e, por último, o Código de Conduta de Yaoundé⁸⁵, versando sobre a repressão à pirataria, ao roubo armado a navios e atividades ilícitas na África Central e Ocidental (ICC, 2022).

De acordo com o *International Peace Institute* (2014), a declaração dos chefes de Estado⁸⁶ reforçou a necessidade dos países e organizações trabalharem conjuntamente, a fim de promoverem a paz, a segurança e a estabilidade na área marítima das Áfricas central e ocidental. No que tange ao memorando de entendimentos⁸⁷, o seu foco é melhorar a coordenação e a execução das atividades realizadas de forma conjunta, o compartilhamento de informações, compatibilização das leis sobre a pirataria e outros ilícitos, bem como a previsão do estabelecimento de um centro de coordenação regional para incrementar a segurança marítima.

Em relação ao Código de Conduta de Yaoundé, último documento elaborado durante a Cúpula, ele possui como objetivo principal a garantia da ampla cooperação na repressão aos crimes transnacionais no espaço marítimo, deste modo, pretende incentivar o compartilhamento de informações entre os membros e a adoção de medidas de repressão aos suspeitos de cometimento de ilícitos no mar, bem como incentiva também a cooperação no desenvolvimento de programas de adestramento para gerir os recursos do mar (IPI, 2014).

84 A ECCAS foi criada em 1983 e tem como objetivo principal promover e fortalecer a cooperação harmoniosa e autossustentável em todas as áreas de atividade econômica e social, a fim de alcançar a autonomia coletiva e a elevação do padrão de vida da população dos países da África Central. Disponível em: <<https://au.int/en/recs/eccas>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

85 Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2022.

86 Disponível em: <<https://icc-gog.org/wp-content/uploads/2018/03/DeclarationofHofS-EN.pdf>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

87 Disponível em: <https://au.int/sites/default/files/newsevents/workingdocuments/27463-wd-memorandum_version_anglaise.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2022.

O Código de Conduta deu origem à criação de uma arquitetura de coordenação e compartilhamento de informações, com o intuito de melhorar a consciência situacional marítima⁸⁸ na região do Golfo da Guiné, a chamada Arquitetura de Yaoundé (figura 6) que compreende o Centro de Coordenação Interregional, que coordena e compartilha informações entre o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO), estando esses centros sob a égide da ECCAS e da ECOWAS, respectivamente. No que diz respeito ao espaço costeiro, ele encontra-se dividido em 5 zonas marítimas operacionais (zonas A, D, E, F e G), onde as atividades são coordenadas pelos respectivos Centros de Coordenação Multinacional Marítima (MMCC) (ICC, 2022).

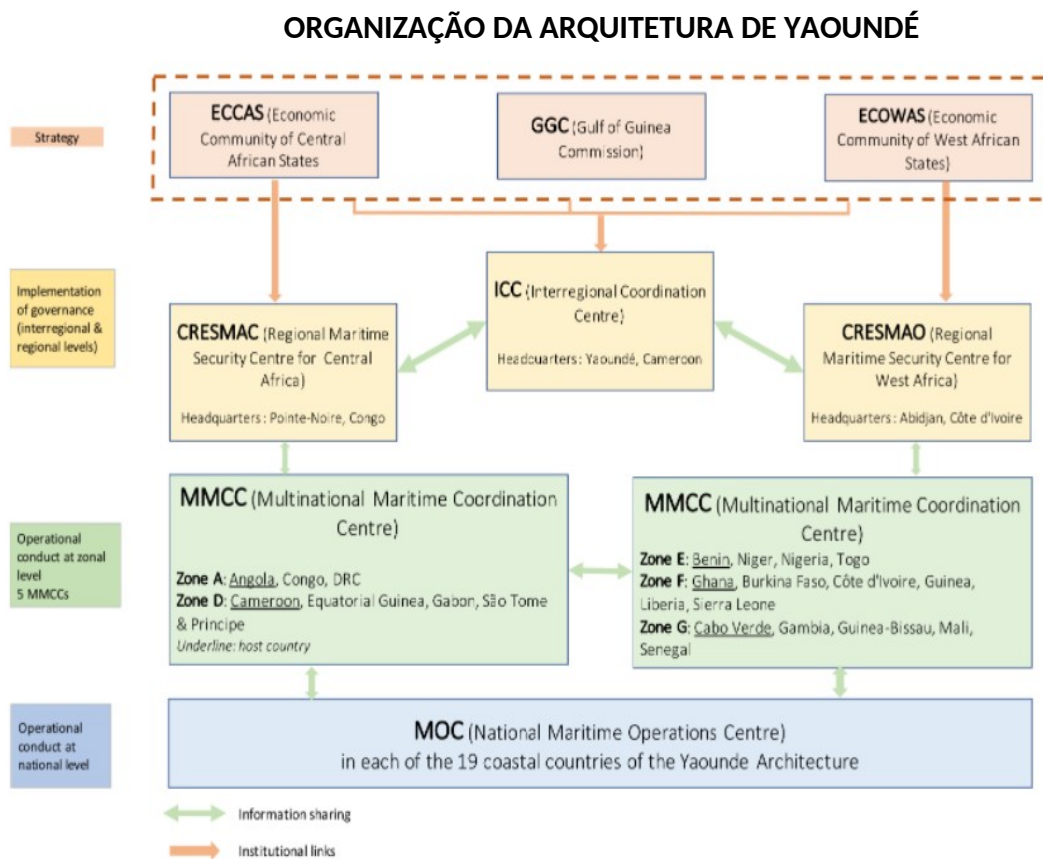


Figura 6 - Estrutura organizacional da Arquitetura de Yaoundé
Fonte⁸⁹ – ICC, 2022.

⁸⁸ De acordo com a Doutrina Militar Naval define-se como sendo a “efetiva compreensão das tendências e relações, que se desenvolvem temporalmente no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um País” (BRASIL, 2017, p. A-8).

⁸⁹ Disponível em: <https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt>. Acesso em: 10 ago. 2022.

A Arquitetura Yaoundé envolve a participação das estruturas nacionais dos países do Golfo da Guiné que atuam no mar ou que fiscalizam as atividades nele conduzidas, como as polícias marítimas, alfândegas, autoridades fiscalizadoras da pesca e proteção ambiental, bem como suas Marinhas e Guardas Costeiras (AGUIAR FREIRE, 2022).

Apesar da formulação da Arquitetura de Yaoundé ter fornecido a base necessária à assistência mútua entre os Estados africanos, sendo um instrumento de cooperação internacional para o incremento da segurança marítima, ainda há lacunas para a sua ampla operacionalização, como por exemplo a falta de uma equipe multinacional no CRESMAO e dificuldades de compartilhamento de informações entre os MMCC (OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020).

Iniciativas da União Europeia

A União Europeia (UE) encontra-se cada vez mais empenhada em prestar apoio aos Estados e organizações regionais do Golfo da Guiné, colaborando no estabelecimento e na implementação da paz na África Ocidental, desenvolvendo iniciativas direcionadas à resolução das questões de segurança marítima da região. Deste modo, em junho de 2014, foi publicada a sua primeira Estratégia de Segurança Marítima⁹⁰, seguida em 2017 de um Plano de Ação para Segurança Marítima⁹¹. Na Estratégia, foi reconhecida que a dependência da UE em relação ao comércio marítimo era alta, o que elevava a prioridade dada à segurança marítima, reforçando, deste modo, a necessidade de um enfrentamento aos desafios globais existentes (PICHON; PIETSCH, 2019).

Ainda segundo Pichon e Pietsch (2019), tendo em vista os desafios globais da segurança marítima, a UE em 2018, por ocasião da revisão do seu Plano de Ação, adotou uma estratégia para o Golfo da Guiné, visando o enfrentamento aos ilícitos existentes na região. Dentro dessa iniciativa, buscando ações para o desenvolvimento da segurança e da estabilidade a longo prazo, foram estipulados quatro objetivos estratégicos: estabelecimento de um entendimento comum sobre a ameaça; auxílio aos governos

90 Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia. Disponível em: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/pt/pdf>> . Acesso em: 10 ago. 2022.

91 O Plano de Ação para Segurança Marítima teve a sua primeira revisão em 26 de junho de 2018. Disponível em: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-10494-2018-INIT/pt/pdf>> . Acesso em: 10 ago. 2022.

regionais na criação de instituições interagências fortes; apoio ao desenvolvimento de economias prósperas; e fortalecimento das estruturas de cooperação existentes.

Por meio dos objetivos citados, a UE manifestou que a melhor abordagem para o Golfo da Guiné seria a cooperação marítima com os Estados da região, demonstrando o interesse de contribuir para o desenvolvimento regional, principalmente pelo fato da região ser uma fonte alternativa aos recursos energéticos provenientes do Oriente Médio e da Federação Russa (OZÓRIO, 2020).

Segundo Aguiar Freire (2022), esta afirmação pode ser corroborada pela recente criação do conceito *Coordinated Maritime Presences*⁹² para atuar na região. Por meio desse conceito, a UE expressa politicamente o propósito de permitir a atuação dos seus Estados-membros nos esforços em prol da segurança marítima da região, de modo confiável e em parceria com os Estados do Golfo da Guiné. Entretanto, a iniciativa europeia reflete, nitidamente, a preocupação da UE com a segurança marítima na região em vista de seus interesses e da sua dependência dos recursos energéticos lá existentes.

4.2.4 Iniciativas dos Estados Unidos da América

Os EUA vêm apresentando elevado interesse no continente africano desde a primeira década do ano 2000, o que pode ser percebido pela ativação de um comando do Departamento de Defesa específico para a África, o *United States Africa Command*⁹³ (US AFRICOM) em outubro de 2007 (US AFRICOM, 2022).

A criação do US AFRICOM, na visão dos EUA, fortaleceu a capacidade dos países africanos por meio da cooperação direta entre os Estados, sendo sua missão central ajudar as nações africanas e organizações regionais a construir forças armadas capazes e profissionais, contribuindo de forma mais eficaz para a estabilidade de todo o continente africano. As suas principais iniciativas para a implementação dessa estratégia são programas de cooperação na área de segurança, exercícios e operações (US AFRICOM, 2022).

92 Disponível em: <https://www.eeas.europa.eu/eeas/factsheet-coordinated-maritime-presences_en>. Acesso em: 10 ago. 2022.

93 O US AFRICOM teve sua operação iniciada em 1 out. 2007, tornando-se totalmente operacional em outubro de 2008. Disponível em: <<https://www.africom.mil/about-the-command>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

Dentre as iniciativas desenvolvidas pelo US AFRICOM, destacam-se: o *Africa Partnership Station (APS)*, que é uma ação de cooperação realizada com o objetivo de fortalecer as parcerias por meio da educação e formação de pessoal, a fim de desenvolver a segurança marítima (US AFRICOM, 2022); e o exercício multinacional *Obangame Express*⁹⁴, que tem o propósito de incrementar a cooperação regional e treinar os países da costa ocidental e central africana para fortalecimento da segurança marítima na região do Golfo da Guiné, por meio de exercícios de simulação de combate à pesca ilegal, poluição no mar, pirataria, terrorismo e busca e salvamento.

Segundo destacam Okafor-Yarwood e Pigeon (2020), no âmbito do APS, os EUA contribuem para a segurança marítima, mantendo visitas de seus meios navais aos países da região, e por meio de acordos bilaterais, cooperam com as Marinhas e Guardas Costeiras africanas no incremento da consciência situacional marítima e nas respostas às ameaças existentes. Além disso, por meio da parte operacional do APS, o *African Maritime Law Enforcement Partnership*⁹⁵ (AMLEP) fornecem assistência às forças de segurança regionais, construindo capacidades para o combate aos ilícitos no mar, bem como participa ativamente da realização dos exercícios como o *Obangame Express*.

4.2.5 Iniciativas da França

De acordo com a Estratégia Nacional Francesa de Segurança do Espaço Marítimo (FRANCE, 2019), o Golfo da Guiné representa grande interesse estratégico para a República Francesa. Em decorrência desse fato, e por possuir estreitos laços com Estados francófonos, o país busca exercer um papel de liderança na região.

Em virtude dos seus interesses estratégicos, a França estabeleceu diversos acordos de cooperação na área de defesa com países da região, como por exemplo a

94 Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/com1dn/noticia/navio-patrolha-oce%C3%A2nico-%E2%80%9Camazonas%E2%80%9D-inicia-opera%C3%A7%C3%A3o-obangame-express-2022>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

95 Programa criado para permitir que as nações parceiras africanas construam a capacidade de segurança marítima e melhorem a gestão do seu ambiente marítimo por meio de operações combinadas de aplicação do Direito Internacional Marítimo. Disponível em: <<https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-maritime-law-enforcement-partnership-amlep-program>>. Acesso em: 9 ago. 2022.

existência de três bases localizadas no Senegal, Gabão e na Costa do Marfim. Nesse sentido, a estratégia de segurança marítima da França recomenda a concentração de esforços para a assinatura de acordos técnicos bilaterais, a fim de fortalecer as ações da Marinha Francesa na região (FRANCE, 2019).

Desse modo, segundo sua Estratégia (FRANCE, 2019), a França constrói um alicerce para: ampliar a capacidade de intervenção; exercer presença dissuasória com seus meios e tropas na região; cooperar com seus parceiros no incremento da consciência situacional marítima, especialmente, contribuindo para o fortalecimento de capacidades das Marinhas e Guardas Costeiras dos países do Golfo da Guiné, e dos seus centros de coordenação marítima, resultantes da criação da Arquitetura de Yaoundé.

Segundo Ukeje e Mvomo Ela (2013), a influência social e cultural francesa associadas a sua dependência energética da região determinaram a contribuição da França no incremento da segurança marítima no Golfo da Guiné.

Em 1990, a França lançou iniciativas de cooperação no campo da segurança e defesa na África, desenvolvendo e implementando o chamado RECAMP (*Reinforcement des Capacities africaines au Maintien de la Paix*)⁹⁶ para ajudar a aumentar a capacidade de manutenção da paz dos países francófonos da região e estabelecendo a missão *Corymbe*, uma operação militar da Marinha Francesa. Seu objetivo, além de apoiar a segurança marítima, é garantir a continuidade da presença francesa na costa oeste africana para proteger seus interesses econômicos na região (UKEJE; MVOMO ELA, 2013).

Outra iniciativa de cooperação implementada em 2011 pela França foi o projeto ASECMAR⁹⁷ (Agência de Segurança Marítima) que é um plano de apoio visando a reforma do setor de segurança marítima no Golfo da Guiné. Inicialmente o projeto foi direcionado ao Benin, Togo e Gana, incluindo mais tarde a Nigéria, a Costa do Marfim e a Guiné.

Destaca-se também, a iniciativa de criação do exercício naval multinacional *Grand African Nemo*⁹⁸ que tem o propósito de contribuir para o adestramento das Marinhas dos países africanos da Costa Ocidental, para o enfrentamento à insegurança marítima da região do Golfo da Guiné, por meio de ações de repressão à pesca ilegal, combate à poluição no mar, à pirataria e ao terrorismo marítimo, além de assistência a navios em situação de

96 Reforço das Capacidades Africanas para a Manutenção da Paz.

97 Disponível em: <<https://www.diplomatie.gouv.fr/en/french-foreign-policy/security-disarmament-and-non-proliferation/fight-against-organized-criminality/piracy-on-the-high-seas/>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

98 Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-tem-participacao-inedita-na-comissao-grand-african-nemo-2019>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

perigo, aumentando, dessa forma, a interoperabilidade e os laços de cooperação entre os países, incrementando a segurança marítima no Golfo da Guiné.

4.2.6 Iniciativas do Brasil

O Brasil possui interesse na manutenção da estabilidade e segurança permanente no Atlântico Sul, e como potência regional tem assumido um papel de liderança nesse sentido (AGUIAR FREIRE, 2022).

Em coerência com a importância geopolítica do Atlântico Sul, a política externa brasileira vem utilizando-se de diversos instrumentos para fomentar as relações de cooperação no eixo Sul-Sul⁹⁹. A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) é um desses instrumentos (MATHUIY, 2013) .

A ZOPACAS é um fórum de diálogo e cooperação entre as nações sul-americanas e africanas banhadas pelo Oceano Atlântico Sul. Foi criada em 27 de outubro de 1986 pela Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU), por iniciativa do Brasil, por meio da Resolução 41/11 (1986). Atualmente é integrada por 24 Estados-membros¹⁰⁰, sendo o principal mecanismo para tratar temas relativos à segurança no Atlântico Sul, pois reúne todos os países dessa região (BRASIL, 2012).

A Resolução exorta os Estados circunvizinhos ao Atlântico Sul a promoverem, ainda mais, a cooperação regional, o desenvolvimento econômico e social, a proteção do meio ambiente, a conservação dos recursos vivos, a paz e a segurança em toda a região. Por outro lado, conclama os Estados extrarregionais, em especial os possuidores de poderio militar significativo, a respeitarem a região do Atlântico Sul como uma zona de paz e cooperação, por meio da redução e eventual eliminação de presença militar, e da não

⁹⁹ A Cooperação no Eixo Sul-Sul é definida pelas Nações Unidas como um processo em que dois ou mais países em desenvolvimento buscam atingir objetivos comuns ou individuais por meio do intercâmbio de experiências, conhecimentos, habilidades e recursos. Disponível: <<https://www.unicef.org/brazil/cooperacao-sul-sul#:~:text=A%20Coopera%C3%A7%C3%A3o%20Sul%2DSul%20%C3%A9,%2C%20conhecimentos%2C%20habilidades%20e%20recursos>> Acesso em: 11 ago. 2022.

¹⁰⁰ África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, RDC, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai (BRASIL, 2012).

introdução de armas nucleares ou de destruição em massa, bem como da não extensão de rivalidades e conflitos para a região (UNGA, 1986).

Desde que foi criada em 1986, a ZOPACAS tem alternado períodos de pouca ou nenhuma atividade com outros de intensa interação, consequência de sua estrutura informal e organização mínima, não possuindo uma sede ou secretaria-geral centralizada em um dos Estados membros, que pudesse manter uma agenda constante (ABDENUR et al., 2016).

Em 29 de julho de 2021, a AGNU aprovou, por consenso, a resolução 75/312 (2021), reafirmando que a ZOPACAS é um fórum de crescente interação, coordenação e cooperação entre seus Estados-membros, reiterando os princípios estabelecidos na resolução 41/11 (1986) e no Plano de Ação de Montevideu¹⁰¹ (UNGA, 2021).

Apesar da recente resolução aprovada, a ZOPACAS ainda carece de uma estrutura mínima institucional, como citado anteriormente, a fim de que o fórum possa congrega os interesses dos seus 24 Estados-membros, que possuem níveis de desenvolvimento econômico e de capacidades militares distintos.

No que diz respeito à cooperação naval prestada pelo Brasil aos países africanos, ela remonta a meados da década de 1990, durante a criação da Marinha da Namíbia. Nos últimos anos, o Brasil tem procurado apoiar os países do Golfo da Guiné, especialmente suas Marinhas e Guardas Costeiras, para atuarem com efetividade em missões de patrulha e na proteção dos seus territórios e águas jurisdicionais (SANTOS, 2021).

As iniciativas de cooperação do Brasil incluem desde a oferta de vagas nas suas escolas militares para formação de oficiais¹⁰² e praças¹⁰³ até a realização de exercícios multinacionais conjuntos com parceiros regionais (BRASIL, 2013).

101 Plano decorrente da XVII reunião interministerial ocorrida em janeiro de 2013 em Montevideu, Uruguai. Nessa reunião, foi a primeira oportunidade em que se fizeram presentes os Ministros da Defesa dos Estados-membros, enfatizando a importância dos segmentos de Segurança e da Defesa. Disponível em: <<https://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9323/ZOPACAS---Plano-de-Acao-de-Montevideu>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

102 Em 2021, a título de exemplo, 7 militares estrangeiros de Marinhas Amigas iniciaram o período de adaptação na Escola Naval, sendo 2 oriundos de Camarões, 2 do Senegal e 3 da Namíbia. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/escola-naval-inicia-periodo-de-adaptacao-dos-novos-aspirantes>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

103 Desde 1998, o Centro de Instrução Almirante Alexandrino (CIAA) recebe militares estrangeiros para a realização de cursos de Aperfeiçoamento e de Especialização. Nesse período recebeu 937 alunos de seis diferentes nacionalidades: Cabo Verde, México, Namíbia, São Tomé e Príncipe, Senegal e Uruguai. O CIAA possui na sua estrutura organizacional o Departamento de Cursos para Estrangeiros, com a incumbência de coordenar a formação dos integrantes de Marinhas Amigas. Em 2019 havia 28 militares estrangeiros cursando diversas especialidades. Disponível: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/centro-de-instrucao-almirante-alexandrino-ministra-cursos-militares-estrangeiros-por-mais>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

Entre 2016 e 2021, a Marinha do Brasil contribuiu na formação e capacitação de cerca de 100 oficiais de países africanos, entre eles: Angola, Cabo Verde, Camarões, Moçambique, Namíbia, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Senegal. Também foram promovidos cursos de formação e capacitação de aproximadamente 240 praças desses mesmos países. Ainda no que tange à formação de oficiais, deve-se ressaltar o Curso de Formação de Oficiais de Marinha Amigas, realizado no Centro de Instrução Almirante Wandenkolk, que oferece um programa de ensino direcionado ao desenvolvimento técnico e profissional. Nos últimos 5 anos, 23 oficiais africanos foram formados por esse curso (AGUIAR FREIRE, 2022).

Ressalta-se ainda, conforme citado pelo Almirante Aguiar Freire (2022), o envolvimento colaborativo da Força Naval brasileira no que tange aos temas marítimos da África, exemplificado pela designação, entre 2014 e 2018, de assessores técnicos da Marinha do Brasil junto à UA, quando da elaboração da Estratégia AIM 2050[®], e pela atuação do COMPAAz junto à Marinha de Camarões, realizando estágios e exercícios, para aprimorar a troca de informações sobre o tráfego marítimo na região.

Em relação aos exercícios multinacionais realizados na costa ocidental africana, a Marinha do Brasil participa de dois, já citados anteriormente, o *Obangame Express*, organizado pelo US AFRICOM e o *Grand African Nemo*, organizado pela Marinha Francesa.

Desde 2012, a Marinha do Brasil participa do exercício *Obangame Express* com a presença de oficiais observadores, e a partir de 2014 também participa, ininterruptamente, com o envio de meios navais, empregando os Navios-Patrolha Oceânico (NPaOc) Classe "Amazonas"¹⁰⁴ (SANTOS, 2021).

Em relação ao exercício *Grand African Nemo*, a Marinha do Brasil participa desde 2019¹⁰⁵, também enviando os NPaOc Classe "Amazonas", contribuindo para o adestramento das Marinhas Amigas dos países do Golfo da Guiné, por meio de ações de repressão às ameaças marítimas e de assistência a navios em situação de perigo, incrementando a interoperabilidade e a cooperação entre os países do continente americano, africano e europeu (SANTOS, 2021).

Ainda dentro das iniciativas de execução de exercícios multinacionais com a participação de países africanos, destaca-se o exercício GUINEX, idealizado pela Marinha do

104 A MB possui três navios dessa classe, P120 "Amazonas", P121 "Apa" e P122 "Araguari". Os navios foram cosntruídos no Reino Unido e incorporados à MB entre 2012 e 2013.

105 Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-tem-participacao-inedita-na-comissao-grand-african-nemo-2019>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

Brasil, e promovido pela primeira vez em 2021, sendo o primeiro exercício naval brasileiro no Golfo da Guiné (AGUIAR FREIRE, 2022).

Entre agosto e outubro de 2021¹⁰⁶ foi realizada a GUINEX-I¹⁰⁷, com o objetivo de incrementar as capacidades de segurança marítima entre o Brasil e os países da região, por meio de exercícios combinados e de adestramento mútuo, no mar e no porto. Participaram do exercício as Marinhas e Guardas Costeiras de Benin, Cabo Verde, Camarões, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Senegal, além de meios navais dos EUA e da Itália.

Segundo o Almirante Aguiar Freire (2022), a criação e execução do exercício GUINEX, respeitando os preceitos da Arquitetura de Yaoundé, reverberaram positivamente no ambiente internacional, impulsionando o Brasil como ator relevante nas questões relacionadas ao Atlântico Sul, evidenciando o comprometimento do país com a comunidade sul atlântica da África Ocidental. Essas impressões foram constatadas nas falas e discursos de diversas autoridades políticas e diplomáticas que exaltaram a presença brasileira no Golfo da Guiné.

O Brasil é dependente do Atlântico Sul, sendo necessária a conscientização da sociedade a respeito das questões relacionadas ao mar e ao seu uso, neste sentido, ressalta-se a importância de garantir a efetividade, a segurança e a liberdade de navegação nas linhas de comunicação marítimas, pois elas funcionam como elementos de conexão dos povos, de suas culturas e dos seus comércios (AGUIAR FREIRE, 2022).

106 Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/fragata-independencia-realiza-operacao-guinex-i>>. Acesso em: 11 ago. 2022.

107 A segunda edição do exercício (GUINEX-II) terá a participação da Fragata “União” e ocorrerá entre 18 de junho e 20 de agosto de 2022. Disponível em: <<https://www.naval.com.br/blog/2022/06/19/fragata-uniao-parte-rumo-ao-golfo-da-guine-para-a-operacao-guinex-ii/>>. Acesso em: 11 ago. 2022.

5 CONCLUSÃO

A pirataria marítima ressurgiu mundialmente a partir da década de 1980, momento em que ocorreu um aumento das trocas comerciais pelo modal marítimo. Esses atos de pirataria representam ameaça às organizações internacionais, regionais e aos Estados, pois afetam o transporte marítimo mundial, causando diversos prejuízos ao comércio exterior global e, conseqüentemente, à Economia Azul.

A ONU e a IMO envolveram-se diretamente com essa ameaça, criando mecanismos legais para lidar com o tema, definindo e tipificando os crimes de pirataria e roubo armado contra navios no âmbito de suas Convenções, Resoluções e Direito Internacional.

A interrupção do tráfego marítimo em determinada área do globo terrestre causa efeitos indesejáveis na cadeia produtiva de outros pontos do planeta, em face do estágio atual da globalização do comércio exterior.

Para o Brasil, onde 95% das trocas comerciais são realizadas pelo modal marítimo, o Oceano Atlântico se reveste de elevada importância política e econômica, fazendo com que as linhas comerciais marítimas brasileiras desempenhem um relevante fator no desenvolvimento do país.

Apesar da recente diminuição apresentada nos casos de incidentes de pirataria, o Golfo da Guiné permanece como a área de tensão principal da pirataria global desde 2020, sendo responsável por todos os casos mundiais de sequestro de tripulações em 2021.

A necessidade de cooperação, de consolidação de parcerias em diversos níveis e de confiança mútua para a obtenção de um ambiente de paz e prosperidade no Atlântico Sul e, por consequência no Golfo da Guiné, é um fator de importância nas relações exteriores do Brasil, sendo um dos focos da Política Nacional de Defesa.

Diversos países, organizações regionais e internacionais encontram-se cooperando e envolvidos diretamente em ações preventivas de repressão e no combate à ameaça representada pela pirataria, como a ONU, a IMO, a UA, os EUA, a França e o Brasil.

Dentre as iniciativas apresentadas para a repressão à pirataria, as duas primeiras Resoluções do CSNU sobre o assunto - 2018 (2011)¹⁰⁸ e 2039 (2012)¹⁰⁹ - expressando preocupação profunda e condenando os atos de pirataria e roubo armado contra navios cometidos no Golfo da Guiné, representaram o início das mudanças necessárias ao restabelecimento da segurança marítima na área, pois foram o ponto de partida para a realização da Cúpula de Yaoundé e para o estabelecimento da Estratégia Marítima Integrada da África 2050¹¹⁰.

Em relação à Cúpula de Yaoundé, a sua importância reveste-se no fato de ter dado origem ao Código de Conduta de Yaoundé e, por consequência à Arquitetura de Yaoundé que forneceu a base necessária à assistência mútua entre os Estados africanos, sendo um instrumento de cooperação internacional para o incremento da segurança marítima.

Dentro da cooperação internacional, é relevante destacar a criação e execução de diversos exercícios navais de caráter multinacional, como o *Obangame Express*, o *Grand African Nemo* e o GUINEX, visando incrementar a cooperação regional e o treinamento dos países da costa ocidental africana para fortalecimento da segurança marítima na região do Golfo da Guiné.

Assim, verifica-se que o ambiente de cooperação encontra-se em desenvolvimento na região do Golfo da Guiné, abrindo oportunidades para que o Brasil se associe aos Estados africanos, a fim de que o Atlântico Sul seja um ambiente estável e seguro.

Desse modo, a fim de atender ao objetivo do estudo dessa Tese, a Marinha do Brasil deve buscar contribuir para a repressão à pirataria no Golfo da Guiné por meio da construção de um ambiente cooperativo, atendendo aos três OND relacionados ao entorno estratégico brasileiro no Atlântico Sul: contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais; incrementar a projeção do Brasil em um nível mundial e sua inserção em processos decisórios internacionais; e salvaguardar as pessoas, os bens, os recursos e os interesses nacionais situados no exterior.

Dentre as iniciativas relacionadas à contribuição para a estabilidade regional, uma possibilidade vislumbrada é o incremento da cooperação para o desenvolvimento da

108 UNSC, 2011.

109 UNSC, 2012.

110 UNIÃO AFRICANA, 2012.

Arquitetura de Yaoundé, por meio da capacitação do pessoal técnico e operativo dos países africanos, o que permitirá um maior controle e troca de informações entre os Centros de Coordenação Multinacional Marítima (MMCC) e, conseqüentemente entre cada uma das 5 zonas marítimas operacionais.

Sugere-se que essa capacitação seja realizada em todos os países componentes da Arquitetura de Yaoundé com o apoio do COMPAAz, como já acontece com a Marinha de Camarões, com a realização de estágios e cursos, a fim de aprimorar a troca de informações sobre o tráfego marítimo na região, preferencialmente nas línguas inglesa, francesa ou portuguesa, a depender do país, a fim de que a barreira linguística não seja um impeditivo a essa iniciativa.

No que diz respeito ao incremento da projeção brasileira em um nível mundial e sua inserção em processos decisórios internacionais, vislumbra-se que os diálogos existentes no fórum representado pela ZOPACAS contribuem para uma maior participação do Brasil mundialmente, entretanto, a falta de uma estrutura mínima institucional demonstra ser um fator que gera dificuldades para a manutenção de uma agenda de cooperação e diálogos constantes.

A iniciativa vislumbrada para essa situação é a criação de uma sede no Brasil, com o estabelecimento de uma secretaria-geral, congregando os interesses de todos os seus Estados-membros, além de permitir uma maior frequência de debates e discussões entre os países, projetando o Brasil no cenário internacional como líder regional no Atlântico Sul.

Uma outra iniciativa, refere-se à realização do exercício GUINEX, que se mostrou relevante impulsionador do Brasil como ator de importância nas questões afetas ao Atlântico Sul.

Vislumbra-se que, a fim de evidenciar à comunidade internacional o comprometimento do país com os temas afetos à segurança marítima da costa ocidental africana, a Marinha do Brasil poderia ampliar o convite de participação no exercício para representantes das Marinhas da Argentina e do Uruguai, além de estender o convite às Marinhas dos EUA e Europa, demonstrando o engajamento brasileiro no cenário internacional e incrementando o seu protagonismo.

Finalmente, no que tange à salvaguarda dos interesses nacionais situados no exterior, as iniciativas vislumbradas acima colaborarão para o atingimento deste objetivo, contribuindo para o incremento da segurança marítima nas LCM utilizadas pelo Brasil, e

reforçando o compromisso da Marinha do Brasil com os Estados costeiros com quem dividimos as águas do oceano que nos une, transformando o Atlântico Sul em uma área de cooperação, paz e livre para um desenvolvimento econômico e social sustentáveis.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana Erthal; MATTHEIS, Frank; SEABRA, Pedro. **An ocean for the Global South: Brazil and the zone of peace and cooperation in the South Atlantic**. Cambridge Review of International Affairs, 2016. 15 p. Disponível em: <<https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/15018/1/ZOPACAS%20-%20CRIA%20Postprint.pdf>>.

AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES – ACSS. **Trends in African Maritime Security**. National Defense University, Washington D.C., 15 mar. 2019. Disponível em: <<https://africacenter.org/spotlight/trends-in-african-maritime-security/>>. Acesso em: 29 jul. 2022.

AFRICAN UNION. **Summit of Heads of State and Government on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea**. Yaoundé, Cameroon. 25 jun. 2013. Disponível em: <<https://au.int/pt/node/27463>>. Acesso em: 7 ago. 2022.

ASALA, Kizzi. **The History of Exploitation Behind the Gulf of Guinea Piracy**. Africanews, Lyon, 09 fev. 2021. Disponível em: <<https://www.africanews.com/2021/02/08/the-history-of-exploitation-behind-the-gulf-of-guinea-piracy/>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

AGUIAR FREIRE, Renato Rodrigues de. **A Marinha do Brasil e o Golfo da Guiné**. Aula Inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval. 4 mar. 2022. Rio de Janeiro-RJ. 2022.

BANDEIRA, Vanessa. **Resolução da ONU exorta o combate aos ilícitos no Golfo da Guiné**. Boletim Geocorrente online n. 165. 2022. p. 7-8. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/Boletim_Geocorrente_165.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2022.

BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. **A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional**. Revista de Direito Internacional, Brasília, DF, v. 12, n. 1, 2015. p. 264-287. Disponível em: <<https://1library.co/document/zx9rv04z-repressao-armado-contra-navios-retorica-nternacional-cooperacao-regional.html>>. Acesso em: 23 jul. 2022.

BENY, Eduardo. **A nova geopolítica do petróleo: do Golfo Pérsico ao Golfo da Guiné**. Lisboa: Novo Imbondeiro Editora, 2007, 180 p.

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.ics-shipping.org/wp-content/uploads/2020/03/BMP-West-Africa.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

BICALHO, Maria Fernanda. **A Cidade e o Império. O Rio de Janeiro no século XVIII**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003, 492 p.

BOOT, Max. **Pirates, Then and Now: How Piracy Was Defeated in the Past and Can Be Again**. Foreign Affairs. Nova Iorque, Jul./Ago., 2009. p. 94-107. Disponível em: <[https://www.scirp.org/\(S\(czeh2tfqyw2orz553k1w0r45\)\)/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1994607](https://www.scirp.org/(S(czeh2tfqyw2orz553k1w0r45))/reference/ReferencesPapers.aspx?ReferenceID=1994607)>. Acesso em: 20 jul. 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. **EMA-305: Doutrina Militar Naval**. Mod. 1. Brasília, DF, 2017.

_____. _____. **Plano Estratégico da Marinha 2040**. Brasília, DF, 2020.

_____. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF, 2012. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/livro_branco/Versao2012dolivroLBDNportuguescompactado.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2022.

_____. Ministério da Defesa. **MD-35-G-01: Glossário das Forças Armadas**. 5. ed. Brasília, 2015.

_____. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2020a.

_____. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2020b.

_____. Ministério das Relações Exteriores. **Nota informativa nº 2: combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné**. Brasília, DF, 2013. Disponível em: <<http://antigo.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3508-combate-a-pirataria-e-aos-ilicitosmaritimos-no-golfo-da-guine>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

_____. Ministério da Economia, Indústria, Comércio Exterior e Serviços. **Relatório de Importações e Exportações realizadas Brasil x África em 2019**. Brasília, DF, 2019.

_____. Presidência da República. Lei n. 2.953, de 17 de novembro de 1956. Fixa as normas para remessa de tropas brasileiras para o exterior. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, 17 nov. 1956. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l2953.htm>. Acesso em: 20 mar. 2022.

_____. _____. Decreto n. 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 14 mar. 1990. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 04 mar. 2022.

_____. _____. Lei n. 8.617 de 04 jan. 1993. Dispõe sobre o mar territorial, a zona contígua, a zona econômica exclusiva e a plataforma continental brasileiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil (DOU)**, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 jan. 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8617.htm>. Acesso em: 03 mar. 2022.

_____. _____. Lei Complementar n. 97, de 09 jun. 1999. Dispõe sobre as normas gerais para organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp97.htm>. Acesso em: 10 mar. 2022.

_____. _____. Lei complementar n. 136, de 25 de agosto de 2010. Altera a Lei Complementar n. 97 de 1999. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 2010. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm>. Acesso em: 22 jul. 2022.

BRITISH PETROLEUM. **Statistical review of world energy**. 2022, 71st ed. Disponível em: <<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2022-full-report.pdf>>. Acesso em: 21 jun. 2022.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. **Pirataria marítima moderna: História, Situação e Desafios**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, RJ, n. 14, p.101-122. 2009.

CÓDIGO DE CONDUTA DE YAOUNDÉ. **Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy , Armed Robbery against Ships and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa**. 25 Jun. 2013. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2022.

CUENCA L. A. d.; GOSSE, P.; NOVÁS CALVO, L. **Historia de la Piratería**. Espanha: Renacimiento, 2017. 397 p.

EGEDE, Edwin. **Maritime security: Implementing the AU's AIM Strategy**. Africa Portal, 2018. Disponível em: <<https://www.africaportal.org/features/maritime-security-implementing-aus-aim-strategy/>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

EZEGBA, Joseph Dele. **Maritime Security: Imperatives for Economic Development in the Gulf of Guinea**. United Kingdom: AuthorHouse, 2021. 208 p. Disponível em: <<https://books.google.com.br/books?id=YegZEAAQBAJ&pg=PT123&lpg=PT123&dq=ukeje+e+mvomo+ela+articles&source=bl&ots=4IZCmfSFF1&sig=ACfU3U0efFb53RGbo7cGuu1uki3enOT8EA&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwj7hPWA07n5AhUFjJUCHW3JDMQQ6AF6BAgWEAM#v=onepage&q&f=false>>. Acesso em: 27 jul. 2022.

FARIAS, Hélio Caetano. **O Brasil e seu Entorno Estratégico: Geopolítica e Finanças na ampliação das relações com os países africanos**. Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território, 2014. Rio de Janeiro: REBRAGEO, 2014, p. 612-624. Disponível em: <<https://www.editoraetra1.com.br/anais-congeio/arquivos/978-85-63800-17-6-p612-624.pdf>>. Acesso em: 22 jul. 2022.

FIGUEIREDO, Eurico de Lima; MONTEIRO, Alvaro Augusto Dias. **O papel do Brasil na segurança marítima do Atlântico Sul**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, RJ, v. 21, n. 1, p. 25 - 62, jul./dez. 2015. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/166/128>>. Acesso em: 22 jul. 2022.

FIORI, José Luís. **O Brasil e seu Entorno Estratégico na Primeira Década do Século XXI**. In: SADER, Emir. (Org.). 10 anos de Governos Pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma. São Paulo: Editora Boitempo, 2013.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. 8 ed. rev. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 256 p.

FRANCE. **Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes**. Paris, 2019. 58 p. Disponível em: < https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/snsem_2019_finale.pdf >. Acesso em 10 ago. 2022.

GONÇALVES, Bruno. **O custo do petróleo: a pirataria e a poluição no Golfo da Guiné**. Boletim Geocorrente n. 137. Abr. 2021. p. 8-9. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/flipping_book/index_165/mobile/index.html>. Acesso em: 27 jul. 2022.

GONZÁLEZ, Yoslán Silverio. **The Gulf of Guinea: The Future African Persian Gulf?** Revista Brasileira de Estudos Africanos, Porto Alegre, v.1, n.1, p. 85-105, jan./jun. 2016. Disponível em: <<https://seer.ufrgs.br/index.php/rbea/article/view/60240/37534>>. Acesso em: 25 jul. 2022.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar Projeto de Pesquisa**. 4 ed. São Paulo: Atlas, 2002. 176 p.
HOMERO. **Odisseia**. São Paulo: Abril Cultural, 1981. 187 p.

ICC COMMERCIAL CRIMES SERVICE - ICC-CCS. **Caution urged despite lowest reported maritime piracy incidents since 1994**. London and Kuala Lumpur, 13 jan. 2022. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/1314-caution-urged-despite-lowest-reported-maritime-piracy-incident-since-1994>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

ICC INTERNATIONAL MARITIME BUREAU - ICC-IMB. **Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2017**. London, jan. 2018. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>>. Acesso em: 30 jul. 2022.

_____. **Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2018**. London, jan. 2019. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2018 Annual IMB Piracy Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2018%20Annual%20IMB%20Piracy%20Report.pdf)>. Acesso em: 30 jul. 2022.

_____. *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2019*. London, jan. 2020. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2019 Annual Piracy Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2019%20Annual%20Piracy%20Report.pdf)>. Acesso em: 30 jul. 2022.

_____. *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2020*. London, jan. 2021. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2020 Annual Piracy Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2020%20Annual%20Piracy%20Report.pdf)>. Acesso em: 30 jul. 2022.

_____. *Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2021*. London, jan. 2022. Disponível em: <[https://www.icc-ccs.org/reports/2021 Annual IMB Piracy Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2021%20Annual%20IMB%20Piracy%20Report.pdf)>. Acesso em: 30 jul. 2022.

INSTITUTE FOR INTERNATIONAL AFFAIRS - IIA. *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Chatham House, London, mar. 2013. 44 p. Disponível em: <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2022.

INSTITUTO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCUMBUSTÍVEIS – INEEP. *Petróleo offshore: a maior visibilidade mundial do Golfo da Guiné*. Rio de Janeiro, 5 jul. 2019. Disponível em: <<https://ineep.org.br/petroleo-offshore-a-maior-visibilidade-mundial-do-golfo-da-guine325816/>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. *Resolution A.1025(26) Adopted on 2 December 2009 (Agenda item 10) Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery against Ships*. Londres, dez. 2009. Disponível em: <[https://www.gard.no/Content/31036385/Res.A.1025\(26\).pdf](https://www.gard.no/Content/31036385/Res.A.1025(26).pdf)>. Acesso em: 20 mar. 2022.

INTERNATIONAL PEACE INSTITUTE – IPI. *Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response*. Jan. 2014. Disponível em: <https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi_e_pub_gulf_of_guinea.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2022.

INTERREGIONAL COORDINATION CENTER – ICC. *Arquitetura de Yaoundé*. Yaoundé, Camarões, 2022. Disponível em: <https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt>. Acesso em: 10 ago. 2022.

KRASKA, James. *Fresh Thinking for an Old Problem - Report of the Naval War College Workshop on Countering Maritime Piracy*. 2009. Naval War College Review: Vol. 62, n. 4, article 10, 2009. 14 p. Disponível em: <<https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1799&context=nwc-review>>. Acesso em: 20 mai. 2022.

_____. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*. Santa Barbara: Praeger, 2011. 253 p.

LUZ, Margarida Rufino Correia. **A Pirataria no Golfo da Guiné: Como precaver a intensificação do fenômeno da insegurança no Golfo da Guiné e reconduzir a região a uma situação de estabilidade e segurança?** 2016. 196 p. (Mestrado – Ciência Política e Relações Internacionais) Universidade Católica Portuguesa, Lisboa, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ucp.pt/handle/10400.14/21818>>. Acesso em: 13 jul. 2022.

MATHUIY, Flávio H. **Pirataria e Novas Ameaças: Estratégias de Cooperação para Prevenção e Combate.** 2013. 83 f. (Doutorado - Curso de Política e Estratégia Marítimas) Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/18%20CEM13%20MONO%20CMG%20MATHUIY.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2022.

MURPHY, Martin N. **Contemporary Piracy and Maritime Terrorism: the Threat to International Security.** Abingdon: Routledge, 2007. 112 p.

NEVES, André Luiz Varella. **Atlântico Sul: Projeção estratégica do Brasil para o Século XXI.** In: Amazônia e Atlântico Sul: desafios e perspectivas para a defesa do Brasil. P. 233-261. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2015. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/307601560_ATLANTICO_SUL_PROJECAO_ESTRATEGICA_DO_BRASIL_PARA_O_SECULO_XXI>. Acesso em: 21 jun. 2022.

OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi; PIGEON, Maisie. **Stable Seas: Gulf of Guinea.** One Earth Future Research, 2020. 115 p. Disponível em: < <https://stableseas.org/publications/violence-gulf-guinea>>. Acesso em: 8 ago. 2022.

ONU. **Carta das Nações Unidas.** São Francisco, 26 jun. 1945. Disponível em: <<https://brasil.un.org/sites/default/files/2022-05/Carta-ONU.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

OZÓRIO, Sérgio Blanco. **O Brasil, os países da costa oeste africana e a segurança marítima do Atlântico Sul: desafios e oportunidades no Golfo da Guiné para a Marinha do Brasil.** 2020. 134 f. (Doutorado – Curso de Política e Estratégia Marítimas). Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/C-PEM019%20CMG%20S%C3%89RGIO%20BLANCO%20OZ%C3%93RIO%20-%20O%20BRASIL%2C%20OS%20PA%20C%8DSES%20DA%20COSTA%20OESTE%20AFRICANA.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2022.

PATRIOTA, Antonio de Aguiar. **Discurso do Ministro das Relações Exteriores do Brasil.** In: Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), Montevidéu, 7., 2013. Disponível em: <http://funag.gov.br/loja/download/1167-POLITICA-EXTERNA-BRASILEIRA-II_Discursos_Artigos_Entrevistas.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2022.

PICHON, Eric; PIETSCH, Marian. **Piracy and armed robbery off the coast of Africa: EU and global impact.** Bruxelas: European Parliamentary Research Service, 2019. 28 p. Disponível em: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA\(2019\)6355_90_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA(2019)6355_90_EN.pdf)>. Acesso em: 10 ago. 2022.

RODRIGUES, Alexandre Reis. **O Atlântico Sul**. Anais do Clube Militar Naval. Clube Militar Naval, Lisboa, 2015, p. 185-240.

SANTOS, Luiz Felipe Lima. **GUINEX, comissão capitaneada pela Marinha do Brasil a partir de 2021 no Golfo da Guiné: qual a sua importância para o Brasil?** 2021. 82 p. Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/CEMOS_053_DIS_CC_CA_FELIPE%20LIMA.pdf>. Acesso em: 10 ago. 2022.

SCHNEIDER, Eduardo Augusto Souto da Costa. **Pirataria marítima na Somália: um novo (velho) problema**. Monografia (Bacharelado em Direito)-Universidade de Brasília, Brasília, 2012. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/4019>>. Acesso em: 17 mai 2015.

SEINER, Marcio. **O Golfo da Guiné: proposições para o combate à pirataria, considerando as práticas adotadas na costa da Somália**. 2020. 107 f. (Doutorado – Curso de Política e Estratégia Marítimas) Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/C-PEM035%20CMG%20MARCIO%20SEINER%20-O%20GOLFO%20DA%20GUIN%C3%89.pdf>>. Acesso em: 10 jul. 2022.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. **O Atlântico Sul na perspectiva da Segurança e da Defesa**. In: NASSER; Reginaldo M.; MORAES, Rodrigo F. (Orgs.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), 2014. p. 199-213. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_brasil_seguranca.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2022.

SOUSA, Carlos Augusto de. **O Entorno Estratégico Brasileiro e as Perspectivas de Cooperação da MB**. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 523-538, jul./dez. 2013. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/210/172>>. Acesso em: 7 ago. 2022.

SOUZA, Alexandre da Fonseca Nepomuceno de Souza e MONTEIRO, Marcus Vinicius Cardoso. **A Importância do Atlântico Sul como Entorno Estratégico**. Observatório Militar da Praia Vermelha. ECEME: Rio de Janeiro. 2021. Disponível em: <<http://ompv.eceme.eb.mil.br/geopolitica-e-defesa/geopolitica-e-capacidades-nacionais-de-defesa/423-aim>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

SUETONIO; PLUTARCO. **Vidas de César**. Tradução de Antônio da Silveira Mendonça e Ísis Borges da Fonseca. São Paulo: Estação Liberdade, 2007, 272 p.

TEIXEIRA JÚNIOR, Augusto W. Menezes. **Era uma vez um Complexo Regional de Segurança: Entorno Estratégico Brasileiro ou Vazio de Poder Sul-Americano**. In: WINAND, Érica C. A.; RODRIGUES, Thiago; AGUILAR, Sérgio (Org.). *Defesa e segurança do Atlântico Sul: VIII ENABED*. São Cristóvão: Editora UFS, 2016. p. 224-242. Disponível em: <[https://www.academia.edu/34259431/Era Uma Vez Um Complexo Regional de Seguran%C3%A7a Entorno Estrat%C3%A9gico Brasileiro ou Vazio de Poder Sul Americano](https://www.academia.edu/34259431/Era_Uma_Vez_Um_Complexo_Regional_de_Seguran%C3%A7a_Entorno_Estrat%C3%A9gico_Brasileiro_ou_Vazio_de_Poder_Sul_Americano)>. Acesso em: 25 jul. 2022.

TILL, Geoffrey. *Seapower: a guide for the twenty-first century*. 4th edition. London: Frank Cass, 2018. 458 p.

UNIÃO AFRICANA. **Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (Estratégia AIM 2050®)**. 2012. 37 p. Disponível em: <https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2022.

UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY - UNGA. **Resolution 41/11 (1986): Declaration of a zone of peace and co-operation in the South Atlantic**. United Nations General Assembly, 1986. Disponível em: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0/495/19/IMG/NR049519.pdf?OpenElement>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

UNITED NATIONS GENERAL ASSEMBLY - UNGA. **Resolution 75/312 (2021) adopted by the General Assembly on 29 July 2021: Zone of peace and cooperation of the South Atlantic**. United Nations General Assembly, 2021. Disponível em: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N21/212/58/PDF/N2121258.pdf?OpenElement>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

UNITED NATIONS. **Yearbook of the United Nations 2011**. United Nations Publications, 2014, 1541 p. Disponível em: <https://www.google.com.br/books/edition/Yearbook_of_the_United_Nations_2011/o_iqDwAAQBAJ?hl=pt-BR&gbpv=1&dq=boni+yavi+july+2011+ask+United+Nations+support&pg=PA136&printsec=frontcover>. Acesso em: 31 jul. 2022.

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL - UNSC. **Resolution 2018 (2011): Adopted by the Security Council at its 6645th meeting, on 31 October 2011**. United Nations Security Council, 2011. Disponível em: <<http://unscr.com/en/resolutions/doc/2018>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

_____. **Resolution 2039 (2012): Adopted by the Security Council at its 6727th meeting, on 29 February 2012**. United Nations Security Council, 2012. Disponível em: <<http://unscr.com/en/resolutions/doc/2039>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

_____. **Resolution 2634 (2022): Adopted by the Security Council at its 9050th meeting, on 31 May 2022**. United Nations Security Council, 2022. Disponível em: <<http://unscr.com/en/resolutions/doc/2634>>. Acesso em: 31 jul. 2022.

UKEJE, Charles; MVOMO ELA, Wullson. ***African approaches to maritime security: The Gulf of Guinea***. Abuja: Friedrich-Ebert-Stiftung, 2013. Disponível em: <<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

US AFRICOM. ***History of U.S. Africa Command***. Fact sheet. Stuttgart, 2022. Disponível em: <<https://www.africom.mil/history-of-us-africa-command>>. Acesso em: 10 ago. 2022.

VIEGAS FILHO, José. ***A Segurança do Atlântico Sul e as Relações com a África***. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão (FUNAG), 2016, 175 p. Disponível em: <<http://funag.gov.br/loja/download/1180-a-seguranca-do-atlantico-sul-e-as-relacoes-com-a-africa.pdf>>. Acesso em: 24 jul. 2022.

VREÏ, Francois. ***Bad order at sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea***. African Security Studies, v.18, n.3, p.17-30, 2009. Disponível em: <https://www.academia.edu/2085281/Bad_order_at_sea_From_the_Gulf_of_Aden_to_the_Gulf_of_Guinea>. Acesso em: 22 jul. 2022.