

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC FABIO ROBERTO BOCCA SANTOS

A COOPERAÇÃO MARÍTIMA COMO ALTERNATIVA NO COMBATE À PIRATARIA  
NO GOLFO DA GUINÉ

Rio de Janeiro  
2015

C-EMOS 2015

A COOPERAÇÃO MARÍTIMA COMO ALTERNATIVA NO COMBATE À PIRATARIA  
NO GOLFO DA GUINÉ

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval,  
como requisito parcial para a conclusão do Curso de  
Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG (RM1-FN) WAGNER

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2015

## RESUMO

A crescente ameaça de pirataria no Golfo da Guiné representa um risco direto à segurança marítima e aos interesses econômicos da região do Oeste africano e de algumas grandes potências internacionais como os Estados Unidos e nações da Europa que dependem cada vez mais do petróleo da região. Os estados da região do Golfo da Guiné apresentam abundância em recursos naturais e minerais, em contrapartida a má governança, a corrupção e a pobreza da população são fatores que potencializam o acesso dos jovens ao crime organizado e consequentemente à pirataria. É evidente, pelo atual nível de ameaça na região, que nenhum estado tem a capacidade de combater a pirataria de forma isolada. As recentes melhorias na segurança marítima, tanto no Estreito de Málaca e ao longo da costa leste da África, demonstram como abordagens internacionais e regionais podem criar oportunidades para as regiões costeiras de aplicar o princípio da coalisão de esforços por meio da cooperação. Este trabalho irá mostrar as recentes ações internacionais e regionais que atuam na região com o objetivo de melhorar a segurança marítima, a fim de combater a pirataria no Golfo da Guiné.

**Palavras-chave:** Segurança Marítima. Pirataria Marítima. Cooperação. Golfo da Guiné. Direito do Mar.

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>5</b>
<b>2 CONSIDERAÇÕES SOBRE PIRATARIA MARÍTIMA .....</b>	<b>8</b>
2.1 Breve histórico.....	8
2.2 Arcabouço jurídico .....	10
2.3 Diferença entre roubo armado contra navios e pirataria.....	13
2.4 Cooperação marítima no combate à pirataria .....	14
2.4.1 <i>Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (ReCAAP)</i> .....	16
2.4.2 <i>The Djibouti Code of Conduct</i> .....	17
<b>3 A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ .....</b>	<b>18</b>
<b>4 AÇÕES REGIONAIS E INTERNACIONAIS NO GOLFO DA GUINÉ.....</b>	<b>24</b>
4.1 Cooperação Regional.....	25
4.1.1 Comunidade Econômica dos Estados da África Central (ECCAS) .....	25
4.1.2 Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (ECOWAS).....	26
4.1.3 Comissão do Golfo da Guiné (GGC) .....	27
4.1.4 Organização Marítima da África Ocidental e Central (MOWCA).....	28
4.1.5 Cúpula de Yaoundé .....	28
4.2 Cooperação Internacional .....	30
<b>5 CONCLUSÃO.....</b>	<b>33</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>36</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Embora a palavra pirataria evoque imagens nostálgicas de corsários do século XVIII navegando pelas águas quentes do Caribe, atualmente a ameaça da pirataria é ainda muito real. Geralmente munidos com armas automáticas e com embarcações rápidas, os piratas modernos assumiram um papel de destaque no contexto internacional, sendo a atividade pirataria amplamente discutida nos fóruns mundiais na busca de medidas de prevenção e combate pelos Estados e Organizações Intergovernamentais. Dado o crescimento do comércio marítimo e a globalização, os atos de Pirataria Marítima representam uma ameaça crescente e de extrema periculosidade para a segurança marítima mundial, tendo em vista sua imprevisibilidade e consequências.

Situado na margem africana do Atlântico Sul, estimativas relatam que o Golfo da Guiné possui aproximadamente 7% das reservas de óleo do mundo e uma capacidade ainda maior no tocante a hidrocarbonetos de águas profundas. Dessa forma, num futuro próximo, poderá atuar como uma alternativa energética para minimizar a dependência do petróleo do Oriente Médio (NUNES, 2012). Esse fato confere a essa região uma considerável importância estratégica devido ao interesse dos maiores estados consumidores, a saber, Estados Unidos da América (EUA), China e Estados da Europa.

No final de 2011, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) declarou sua preocupação com os incidentes de pirataria na região, por meio da Resolução 2018 de outubro de 2011<sup>1</sup>, que incentivava os estados e instituições regionais a unirem esforços para combater o problema. No ano seguinte, dados da Organização Marítima Internacional (IMO)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Documents/4ec4ef142.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2015.

<sup>2</sup> A “*International Maritime Organization*” (IMO) foi criada em 1948 sendo uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) que possui como propósito principal instituir um sistema de colaboração intergovernamental no tocante às questões técnicas da navegação comercial internacional e segurança do tráfego marítimo (CANINAS, 2009).

apontaram a região como o terceiro maior foco de pirataria no mundo<sup>3</sup>, prejudicando dessa forma o crescimento econômico da região e o mercado do petróleo. A partir daquele momento, diversas iniciativas de cooperação regional e internacional estão sendo desenvolvidas para regularizar a segurança marítima na região, baseando-se no princípio de construção de capacidades por meio do adestramento das forças navais regionais.

Considerando o exposto e com o foco na questão da segurança marítima, este trabalho acadêmico tem como propósito discutir a importância da cooperação regional e transnacional nos estados do Golfo da Guiné no combate à pirataria marítima e ao assalto à mão armada contra navios.

O objetivo principal desta monografia é caracterizar as ações existentes de cooperação no combate à pirataria marítima e ao assalto à mão armada contra navios no Golfo da Guiné, identificando limites e potencialidades. Os objetivos secundários são analisar as principais causas e consequências da pirataria especificamente na região do Golfo da Guiné e descrever ainda quais tipos de esforços conjuntos no nível internacional e regional ocorrem nos dias de hoje na referida região, tendo como foco o combate à pirataria marítima.

Conforme preconiza Vergara (2011), as pesquisas são estruturadas em dois tipos: quanto aos fins e com relação aos meios. Quanto aos fins, este trabalho trata de pesquisa exploratória, pois apresenta as principais características da atividade de pirataria no Golfo da Guiné. No tocante aos meios, trata-se de investigação documental e bibliográfica, por utilizar documentos oficiais obtidos em órgãos intergovernamentais e material publicado em livros, revistas, jornais e artigos como fonte de dados.

Este trabalho foi organizado em cinco capítulos, sendo esta introdução o primeiro. No capítulo 2, serão abordados os antecedentes históricos da pirataria, o arcabouço jurídico no tocante às principais definições e aos entendimentos a respeito da Convenção das Nações

<sup>3</sup> Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/SecDocs/Documents/PiracyReports/180Annual2011.pdf>> Acesso em: 15 jun. 2015

Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>4</sup>. Além disso, será relatada a importância da cooperação no combate à pirataria, recordando ocorrências que aparentemente obtiveram sucesso em outras regiões do espaço marítimo. O terceiro capítulo relata especificamente as causas e consequências da pirataria e assalto à mão armada na região do Golfo da Guiné. O capítulo 4 versa sobre as diversas ações de cooperação que existem atualmente na referida região. Por fim, a conclusão é feita com a aglutinação das principais constatações feitas ao longo do estudo, a fim de avaliar os limites e potencialidades das ações de cooperação na região do Golfo da Guiné no combate à Pirataria e ao assalto à mão armada contra navios.

---

<sup>4</sup> A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), negociada durante mais de nove anos e firmada em Montego Bay, na Jamaica, em 1982, constitui o principal arcabouço político e jurídico para regulamentar o uso dos oceanos. A “Constituição do Mar”, como é conhecida, normatiza todos os aspectos do universo marítimo, inclusive delimitação das fronteiras, regulamentos ambientais, investigação científica, comércio e resolução dos conflitos internacionais envolvendo as questões marinhas (LIMA, 2014).

## 2 CONSIDERAÇÕES SOBRE PIRATARIA MARÍTIMA

### 2.1 Breve histórico

A pirataria foi a preocupação mais antiga do mundo marítimo. Historicamente, ela teve uma importância considerável porque a insegurança dos mares foi, durante séculos, um fator dominante. A desnacionalização do pirata é uma das regras mais antigas que se encontram no direito marítimo e traduz a ideia, juridicamente exata, de que o princípio de não interferência em navios de outras bandeiras não é válido em caso de pirataria (BRANDÃO, 2010).

O termo pirata foi utilizado pela primeira vez por Homero, em sua obra a Odisseia<sup>5</sup>, na qual os primeiros relatos datam dos roubos de mercadorias fenícias e assírias pelos gregos em, aproximadamente, 735 a.C. A pirataria marítima ocorreu em diversas regiões por toda a história, tendo como foco principal o Mar Mediterrâneo e o Mar Morto (FERNANDES, 2009).

No período da Era dos Descobrimientos<sup>6</sup>, os piratas passaram a atuar principalmente no Atlântico, atacando os navios que voltavam da América. Esse período ficou conhecido como “Época de Ouro da Pirataria”. Nessa fase, o Mar do Caribe era o principal foco de ataques, tendo em vista a grande quantidade de navios que transportavam mercadorias valiosas, oriundas das colônias das grandes metrópoles. Assim, a pirataria progredia em áreas em torno de rotas comerciais que, carecendo de autoridades estatais, se constituíam em verdadeiros paraísos aos piratas (FERNANDES, 2009).

Os piratas utilizavam embarcações pequenas e rápidas, de modo que pudessem realizar uma abordagem rápida aos navios atacados, ou ainda fugir conforme a ocasião. Preferiam o método de ataque que consistia em embarcar e realizar o ataque corpo a corpo e

<sup>5</sup> A Odisseia é uma obra clássica. Provavelmente produzida por Homero, artista que na época cantava poemas nos quais se narravam atos heróicos e grandiosos, acompanhado por um instrumento musical. Disponível em: <http://escola.britannica.com.br/search?query=odiss%C3%A9ia>. Acesso em: 01 jun. 2015.

<sup>6</sup> Período da história na qual nações da Europa exploraram de forma intensa o espaço marítimo em busca de novas rotas de comércio. Disponível em: <http://www.suapesquisa.com/grandesnavegacoes/>. Acesso em: 01 jun. 2015.

saqueavam navios de mercadores, levemente armados, mas atacavam também cidades ou mesmo navios de guerra (FERNANDES, 2009).

Nesse mesmo período surgiu também a figura do corsário<sup>7</sup>, que era um pirata motivado pelo monarca por intermédio das cartas de corso<sup>8</sup>, com o propósito de pilhar navios de outros estados. O corso era utilizado como um meio fácil e barato para enfraquecer as nações inimigas européias, pois perturbava suas rotas marítimas (MATHUIY, 2013).

O período entre a segunda metade do século XIX e o início da Primeira Guerra Mundial (PGM) (1914) representou uma dificuldade adicional aos crimes marítimos, tendo em vista a supremacia naval britânica em diversas regiões marítimas do planeta. Já no período pós-PGM (1918) até os anos oitenta, ocorreu uma maciça presença de diversos estados patrulhando os oceanos, o que da mesma forma ocasionou um fator de repressão aos delitos no mar. Entretanto, após os anos oitenta, devido à descolonização e à globalização, surgem os estados falidos<sup>9</sup>. Aliado a esse fato houve um considerável aumento no comércio marítimo internacional, que, dessa forma, proporcionou o ressurgimento da pirataria e do roubo armado no planeta (KRASKA, 2011).

Embora a pirataria atual seja semelhante com os eventos ocorridos nos séculos passados, uma vez que ocorreram transformações no modelo de ocorrências, na finalidade e nas motivações, pode-se dizer que essa atividade está longe de ser algo exclusivo do passado (CANINAS, 2009).

Nas últimas décadas, houve um aumento considerável no número de ataques, trazendo o assunto novamente aos fóruns de debates. Dessa forma, pode-se ressaltar que as

---

<sup>7</sup> Os corsários tinham a permissão do governo para atacar navios de carga inimigos. Disponível em: <<http://escola.britannica.com.br/article/482221/pirata>> Acesso em: 01 jun. 2015.

<sup>8</sup> Documento emitido pelo governo de um estado na qual seu dono ficava autorizado a atacar navios de nações inimigas. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/historia-europa/corsarios/>> Acesso em: 20 jun. 2015.

<sup>9</sup> Estado falido é aquele que não consegue manter a ordem política interna, a ordem pública; oferecer segurança às suas populações; controlar fronteiras, manter o funcionamento de sistemas legislativos e judiciários independentes, prover educação, serviços de saúde, infraestrutura e vigilância ambiental (ROTBERG, 2003 apud MATHUIY, 2013).

principais regiões de ocorrências da pirataria marítima moderna estão localizadas no Golfo da Guiné, Golfo de Áden e nos mares do sudeste Asiático (VENANCIO, 2012).

Tendo em vista esse reaparecimento da pirataria, pode-se constatar que essa atividade é uma ameaça à segurança marítima<sup>10</sup> mundial, além de causar diversos prejuízos ao comércio exterior dos estados, o que acarretou a preocupação de algumas organizações como a Organização das Nações Unidas (ONU), a IMO e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) (MATHUIY, 2013).

Feitas essas considerações de caráter histórico acerca da pirataria, pode-se analisar que, há três décadas, houve o recrudescimento dessa atividade o que causou grande preocupação aos órgãos internacionais, potências afetadas pela interrupção do comércio marítimo e regiões litorâneas. A seguir, busca-se apresentar o arcabouço jurídico internacional que envolve a pirataria para melhor caracterização do tema objeto do presente trabalho.

## 2.2 Arcabouço jurídico

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a qual revogou a Convenção sobre o Alto-Mar de 1958, manteve praticamente a mesma redação do instrumento anterior, definindo pirataria em seu artigo 101:

- a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometido, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
  - i) Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
  - ii) Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

<sup>10</sup>Para uma melhor compreensão da expressão segurança marítima, faz-se necessário considerar as duas designações da língua inglesa para o termo: *maritime security* e *maritime safety*, que agregam um conjunto de operações, tarefas e preocupações diferenciadas. A atividade *maritime security* é geralmente traduzida para português por proteção marítima, engloba a proteção contra as ameaças e riscos internacionais, inserindo-se no contexto da integridade de pessoas e bens no mar ou instalações portuárias. Envolve ações de prevenção, detecção e combate à pirataria, assaltos à mão armada contra navios, terrorismo marítimo, atos dolosos de poluição marítima; atividades criminosas de depredação de recursos do mar e combate aos tráfico ilícitos, imigração clandestina e crimes ambientais (LOURENÇO, 2012). Já *maritime safety* compreende entre outros aspectos a segurança da navegação (*safety of navigation*), a busca e salvamento (Search And Rescue - SAR) no âmbito da Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar, que outorga aos estados ratificantes a responsabilidade pela operação de um sistema de busca e salvamento, na respectiva área de responsabilidade SAR – este termo é geralmente expresso em português por Segurança Marítima. Faz-se necessário ressaltar que neste trabalho será estudado o termo referente à proteção marítima (LOURENÇO, 2012).

- b) Todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;
- c) Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados na alínea a) ou b) (BRASIL, 1995).

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

Para ser consumada a pirataria o ato deve ter como objeto da ação um navio, aeronave ou passageiros/tripulantes desses veículos, tendo que ocorrer o envolvimento de dois navios (embarcações) ou aeronaves. Ou seja, o ataque a um navio ou uma aeronave ou a pessoas a bordo dos mesmos deve ser originado a partir de outro navio ou aeronave, sendo esses últimos privados, não podendo ser estatais. A exigência de dois navios ou aeronaves envolvidos, um como vítima e outro como agressor, distingue, no campo do Direito Internacional, a pirataria do crime de sequestro (CANINAS, 2009).

O requisito geográfico, por sua vez, delimita que o crime tem que ser perpetrado em alto-mar<sup>11</sup> ou em lugar onde não haja a jurisdição de um Estado, como ocorreu em dezembro de 2008, quando o CSNU expediu duas resoluções sobre a pirataria na Somália (1846 e 1851), em que autorizava todos os países interessados em manter a segurança das atividades marítimas na região a adotarem as seguintes medidas:

- (a) Entrar no mar territorial da Somália com o propósito de reprimir atos de pirataria e roubo armado no mar (...); e
- (b) Usar, dentro do mar territorial da Somália, [...] todos os meios necessários para reprimir atos de pirataria e roubo armado no mar (BRASIL, 1995).

Existe ainda a questão da definição de Pirataria no aspecto da Zona Econômica Exclusiva (ZEE)<sup>12</sup>, pois alguns estados analisam essa questão como uma violação ao princípio de soberania, estipulado na CNUDM (CANINAS, 2009) e são ratificados por alguns juristas

<sup>11</sup>Nos termos do artº 89 da CNUDM, o alto-mar é o conjunto de zonas marítimas que não se encontram sob jurisdição de nenhum estado.

<sup>12</sup>Nos termos do artº 56 da CNUDM, o estado costeiro detém, nesta zona, direitos de soberania para fins de exploração e gestão de recursos vivos na coluna de água, e, detém jurisdição relativamente à proteção e preservação do meio marinho.

que atestam que a ZEE não faz parte do alto mar (WOMBWELL, 2010). No entanto, conforme podemos analisar abaixo o artigo 58 da CNUDM deixa claro que a definição de Pirataria também se aplica à Zona Econômica Exclusiva:

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, 1995)

Por último, a finalidade deve seguir o critério de fins privados, pois somente assim, em última instância, diferenciamos os atos de pirataria dos atos de natureza política que o definiriam como terrorismo (SCHNEIDER, 2012).

O artigo 105 é altamente relevante para o combate à pirataria que ocorre no Golfo da Guiné, e em outras áreas afetadas por essa atividade, pois descreve as condições de captura de uma embarcação pirata e, conseqüentemente de seus autores:

Artigo 105 - Apresamento de um navio ou aeronave pirata Todo Estado pode apresiar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé (BRASIL, 1995).

O artigo revela que todos os Estados podem apresiar os navios piratas e os indivíduos que estiverem participando dessa atividade. Além disso, essas pessoas deverão ser julgadas conforme as leis do estado que efetuou o apresamento. Assim, para que esse fato ocorra, faz-se necessário que o estado possua uma legislação interna que possa julgar o crime de pirataria. Entretanto, constata-se uma ausência de tipificação desse crime na legislação interna da maioria dos estados signatários da CNUDM (VENANCIO, 2012).

Importante ressaltar ainda o direito de perseguição. Está previsto no artigo 111 da CNUDM o qual estabelece que somente é possível iniciar a perseguição no mar territorial, águas interiores ou arquipelágicas do estado perseguidor e deve cessar, impreterivelmente, se

o navio adentrar no mar territorial de um terceiro estado, ou no do estado de sua própria bandeira.

“Artigo 111 - Direito de Perseguição

1. A perseguição de um navio estrangeiro pode ser empreendida quando as autoridades competentes do Estado costeiro tiverem motivos fundados para acreditar que o navio infringiu as suas leis e regulamentos. A perseguição deve iniciar-se quando o navio estrangeiro ou uma das suas embarcações se encontrar nas águas interiores, nas águas arquipelágicas, no mar territorial ou na zona contígua do Estado perseguidor, e só pode continuar fora do mar territorial ou da zona contígua se a perseguição não tiver sido interrompida. Não é necessário que o navio que dá a ordem de parar a um navio estrangeiro que navega pelo mar territorial ou pela zona contígua se encontre também no mar territorial ou na zona contígua no momento em que o navio estrangeiro recebe a referida ordem. Se o navio estrangeiro se encontrar na zona contígua, como definida no artigo 33, a perseguição só pode ser iniciada se tiver havido violação dos direitos para cuja proteção à referida zona foi criada. (...)

3. O direito de perseguição cessa no momento em que o navio perseguido entre no mar territorial do seu próprio Estado ou no mar territorial de um terceiro Estado. (...) (BRASIL, 1995).

### 2.3 Diferença entre roubo armado contra navios e pirataria

Os mesmos atos de Pirataria são caracterizados de forma diferente, quando ocorridos em águas jurisdicionais dos Estados, pois passam a ser tratados como “Roubo Armado”. Assim o Roubo Armado Contra Navios é definido pelo *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, adotado pela Assembleia da IMO pela Resolução A. 1025(26)<sup>13</sup> de 2 de dezembro de 2009, como:

Roubo armado contra navios significa qualquer dos seguintes atos: 1. Qualquer ato ilegal de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, para fins privados, e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo desses navios, dentro de águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e no mar territorial; 2. Qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente a um ato descrito acima (IMO, 2009. Tradução nossa).

Pode-se observar, então, que a definição de Roubo Armado é basicamente a mesma de Pirataria, diferindo somente pela sua localização geográfica, isto é, enquanto a Pirataria fica caracterizada quando ocorre no alto mar e na ZEE, o roubo armado é definido quando essa atividade situa-se no mar territorial e em águas arquipelágicas.

<sup>13</sup>Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf> Acesso em: 12 jul. 2015.

Para fins práticos, no entanto, pirataria e assalto à mão armada representam ameaças semelhantes para a segurança marítima e as motivações por trás dos dois crimes são em grande parte similares, apesar da distinção legal. Por essa razão, o termo pirataria será usado a partir desse momento para indicar ambos os tipos de atividades.

## 2.4 Cooperação marítima no combate à pirataria

Um dos propósitos das Nações Unidas é, entre outros, (...) Conseguir uma **cooperação** internacional para resolver os problemas internacionais de caráter econômico, social, cultural ou humanitário e para promover e estimular o respeito aos direitos humanos e liberdades fundamentais para todos, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião (CARTA DAS NAÇÕES UNIDAS, 1945, grifo nosso).

A cooperação internacional no combate especificamente à pirataria marítima respalda-se no artigo 100 da CNUDM, definindo que todos os Estados devem cooperar na medida do possível na repressão da pirataria, no alto-mar ou em qualquer outro lugar, que não se encontre sob a jurisdição de algum estado (BRASIL, 1995).

Em dezembro de 2013, durante a 28ª sessão da Assembleia da IMO, foi aprovada a Resolução de número 1069<sup>14</sup> sobre a prevenção e repressão da pirataria e assalto à mão armada contra navios e crimes marítimos no Golfo da Guiné. Tal resolução sugere aos países da região a adoção, por meio de uma estreita cooperação com as organizações regionais e internacionais, de todas as medidas possíveis dentro do direito internacional, a fim de assegurar que os atos ou tentativas de pirataria, e outras atividades ilegais sejam tratadas imediatamente. Além disso, a resolução também solicita que os governos realizem contribuições ao fundo da organização, de modo a melhorar a assistência aos países do Golfo e ao desenvolvimento das capacidades nacionais e regionais, para que esses estados possam aperfeiçoar a governança marítima em águas de jurisdição nacional (IMO, 2013).

<sup>14</sup> Disponível em: <[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/A.1069\(28\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/A.1069(28).pdf)> Acesso em 13 jul. 2015.

Conforme afirma Francois Vrey (2013), a segurança marítima necessita de uma cooperação profunda entre os diferentes intervenientes na realização dos interesses nacionais e internacionais, a fim de assegurar a segurança dos mares.

Cooperação é a palavra-chave da segurança marítima, pois num mundo onde as comunidades e organizações lidam, cada vez mais, com uma série de ameaças globalizadas e difusas, o Estado torna-se incapaz de promovê-la de forma isolada. Expandir o conceito de segurança marítima como uma questão cooperativa ou coletiva torna-se assim o único caminho viável a seguir na prevenção e no combate às ameaças (KRASKA, 2009).

Com o objetivo da melhoria da segurança marítima em águas costeiras compartilhadas, faz-se necessário sacrificar algum nível de soberania e possuir uma maior participação nos custos dos esforços de segurança. Existem algumas evidências recentes que demonstram que quando os estados costeiros estão dispostos a buscar abordagens regionais abrangentes para melhorar a segurança marítima a chance de sucesso é alta. Em 2004, a pressão internacional no Estreito de Málaca<sup>15</sup> aumentou devido aos elevados prêmios de seguros que estavam sendo pagos. Dessa forma, Malásia, Indonésia e Cingapura tiveram que modificar a abordagem no combate à pirataria (SULLIVAN, 2012).

Conforme dados estatísticos do *Internacional Maritime Bureau* IMB<sup>16</sup>, em 2000 a pirataria atingiu o seu ápice no Estreito de Málaca, onde foram registrados 242 ataques. Em resposta, Malásia, Indonésia e Cingapura implantaram uma patrulha coordenada de forma que cada Marinha patrulhava somente suas águas territoriais. O primeiro passo foi dado na direção correta, porém a impossibilidade de patrulhamento no mar territorial vizinho prejudicava a eficácia dessas patrulhas, pois dessa forma não era possível perseguir os piratas em águas territoriais vizinhas. Em 2005, os três estados ampliaram o programa e incluíram patrulhas

---

<sup>15</sup>É uma das mais movimentadas rotas marítimas do mundo, que separa a parte continental da Malásia (e também Cingapura) da ilha indonésia de Sumatra.

<sup>16</sup>A *Internacional Maritime Bureau* (IMB) é uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce* (ICC). A IMB é uma organização sem fins lucrativos, criada em 1981 para atuar como um ponto central na luta contra todos os tipos de crimes marítimos.

aéreas conjuntas e permitiram ainda que as patrulhas de superfície avançassem em até três milhas náuticas no mar territorial vizinho. Esse fato marcou a primeira vez que Malásia, Cingapura e Indonésia colocaram uma coalisão de esforço acima das preocupações de soberania (RAYMOND, 2009).

#### ***2.4.1 Regional Co-operation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against ships in Asia (ReCAAP)***

Em 2006 entrou em vigor o ReCAAP que foi o primeiro acordo intergovernamental regional que desenvolveu e reforçou a cooperação contra a Pirataria e o Roubo Armado, com a participação de 20 estados signatários. Dentro desse acordo, sua principal iniciativa foi a implementação do *ReCAAP Information Sharing Centre* (ReCAAP ISC), possuindo os seguintes objetivos<sup>17</sup>:

- servir como uma plataforma para a troca de informação com os pontos focais do ReCAAP (...); facilitar comunicações e troca de informações entre os governos participantes para melhorar a resposta a incidentes por parte dos países membros; analisar e prover estatísticas acuradas dos incidentes de Pirataria e de Roubo Armado para promover um melhor entendimento da situação na Ásia;
- facilitar esforços de capacitação construtiva que auxiliam a melhora da capacidade de países membros no combate à Pirataria e ao Roubo Armado na região; e
- cooperar com organizações e partidos com filosofias semelhantes em exercícios conjuntos, compartilhamento de informações, programa de capacitação, **ou outras formas de cooperação** (...) (RECAAP, 2011, tradução e grifo nosso).

Esse Centro de Compartilhamento de Informações, localizado em Cingapura, possui a capacidade de compilar as informações do tráfego marítimo obtidas pelas patrulhas, navios mercantes e outros sensores disponíveis. Essas informações são transmitidas por meio de uma rede confiável para os Estados signatários e para empresas de comércio marítimo, o que permite um acompanhamento de incidentes em suas águas territoriais, acelerando assim os processos judiciais, favorecendo o comando e controle dos Estados para uma maior coordenação da segurança marítima na região (SULLIVAN, 2012). A experiência na Ásia foi

<sup>17</sup> Disponível em: <<http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>>. Acesso em 15 jul. 2015.

bem sucedida, considerando que os incidentes na região reduziram significativamente, já que em 2000 foram registrados 242 ataques efetivados, e no período de 2007 até 2014 apenas 15 ataques foram registrados no Estreito de Málaca<sup>18</sup>(ICC, 2015).

#### **2.4.2 – *The Djibouti Code of Conduct***

Em 2009, com a ajuda da comunidade internacional e da Organização Marítima Internacional, 17 estados do Leste Africano e do Golfo de Áden aprovaram o *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy and Armed Robbery against Ships in the Western Indian Ocean and the Gulf of Aden* ou *The Djibouti Code of Conduct*<sup>19</sup>. Os signatários desse acordo concordaram em cooperar a fim de maximizar a segurança marítima na região, de forma consolidada com o Direito Internacional, na(o):

- a) investigação, prisão e processo de pessoas que são razoavelmente suspeitas de atividades de Pirataria e Roubo Armado contra navios, incluindo aqueles que incitam ou facilitam intencionalmente tais atos;
- b) interdição e apreensão de navios suspeitos e propriedades a bordo desses navios;
- c) resgate de navios, pessoas e propriedades submetidas à Pirataria e roubo armado e a facilitação de tratamento apropriado de marítimos, pescadores e outros profissionais do mar e passageiros submetidos a tais atos, particularmente àqueles que tenham sido submetidos à violência; e
- d) conduta de operações compartilhadas entre os Estados signatários e entre eles e as Marinhas de Estados de fora da região, tais como a escolha de pessoal para a realização de imposição da lei para embarcar em Navios Patrulha ou aeronaves de outros signatários (IMO, 2009a, tradução nossa).

Após a implantação desse código de conduta que agrupou vontade política e esforços dos estados membros e o apoio internacional, os países demonstraram otimismo, pois conforme dados do IMB ocorreu um significativo declínio em ataques contra embarcações no mar. No Golfo de Áden e na costa da Somália em 2010 foram registrados 192 ataques, em 2011 contabilizou-se 207, já no ano de 2014 o registro de ataques foi reduzido para sete<sup>20</sup>. A IMB atribui essa considerável diminuição a uma combinação de cooperação regional e de apoio internacional a fim de reduzir essa ameaça à segurança marítima.

<sup>18</sup> Informações disponíveis em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>> Acesso em 15 jul. 2015.

<sup>19</sup> Disponível em: <<http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>>. Acesso em: 13 mai. 2015.

<sup>20</sup> Informações disponíveis em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>> Acesso em 15 jul. 2015

### 3 A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

Em termos geográficos, o Golfo da Guiné abrange o espaço marítimo do Oceano Atlântico compreendido entre o Cabo Palmas, na Libéria e o Cabo Lopez, no Gabão. Entretanto, a importância estratégica dos recursos naturais, existentes desde a Guiné até a Namíbia, conferiu uma nova concepção geográfica a essa região, assumindo um sentido mais abrangente, passando a incluir outros países como Angola, Namíbia, República do Congo e República Democrática do Congo. A região também engloba a lusófona São Tomé e Príncipe, localizada a 200 quilômetros da costa do Gabão (CRUZ, 2007).

A região possui enormes recursos minerais como petróleo, diamante, ouro e bauxita. Quase 70% da produção de petróleo da África está concentrada no local. Previsões de especialistas indicam que as companhias petrolíferas ocidentais vão investir entre US\$ 40 bilhões e US\$ 60 bilhões no Golfo da Guiné nos próximos 20 anos (ONUOHA, 2012). Até 2020, a produção de petróleo deve superar a produção total das Nações do Golfo Pérsico (PATERSON, 2007 apud ONUOHA, 2012). Os principais países produtores de petróleo na região são Nigéria, Angola, Guiné Equatorial, Camarões, República do Congo e Gabão (ONUOHA, 2012). Faz-se importante salientar ainda que as companhias de petróleo do Ocidente e do Oriente têm feito grandes investimentos para perfuração *onshore* e *offshore*<sup>21</sup>, tendo em vista que a região tem a taxa mais rápida de descoberta de novas reservas de petróleo do mundo (INSTITUTE FOR INTERNATIONAL AFFAIRS, 2013).

Não só como China e Índia, também os EUA têm aumentado sua importação dos países africanos produtores de petróleo, localizados no Golfo da Guiné. Alguns analistas visualizam em futuro o surgimento de um novo triângulo do “ouro negro” compreendendo o Golfo do México, o Golfo da Guiné e, como outro vértice, os campos do pré-sal brasileiros, como a nova área que irá saciar a demanda por esses recursos (REIS, 2013).

---

<sup>21</sup>As plataformas *onshore* fazem a exploração petrolífera em terra. O seu funcionamento e montagem é mais simples do que as plataformas existentes no mar (chamadas de plataformas *offshore*) devido às condições em terra serem mais favoráveis. Disponível em: <<http://portalmaritimo.com/2011/01/10/dicionario-do-petroleo-plataformas-onshore>.> Acesso em: 15 jun. 2015.

A região do Golfo da Guiné extrai diariamente 5,4 milhões de barris de petróleo o que corresponde a 40% do consumo de petróleo da União Europeia e a 29% do consumo de petróleo dos Estados Unidos da América no ano de 2011 (ANYIMADU, 2013). Além disso, a região também apresenta grande potencial para a produção de gás natural, o que potencializa ainda mais o interesse dos maiores consumidores de energia mundial. Entretanto, o Golfo da Guiné não tem atraído a atenção somente pelo seu grande potencial energético e de recursos naturais (ESCORREGA, 2010).

O estado moderno na África foi organizado para servir como um instrumento de dominação e para o aproveitamento de seus recursos naturais pelas potências coloniais da Europa. Assim, a grande totalidade dos estados nacionais não foi eficaz em alterar aquela estrutura e desenvolver suas próprias instituições políticas e sociais após a independência. Isso acarretou a incapacidade dos estados em realizar até mesmo as mais simples funções, incluindo estabelecer a lei, ordem, segurança e a responsabilidade social. O Golfo da Guiné possui excelente potencial em riquezas de recursos minerais e naturais, porém convive com instituições fracas ou incipientes, corrupção e pobreza (UKEJE & MVOMO ELA, 2013).

Nesse sentido, tem chamado atenção o aumento da pirataria nas águas dessa região. Essa prática foi intensificada e atualmente o Golfo da Guiné é um dos principais focos de pirataria mundial, principalmente após o crescimento das indústrias de petróleo na região. Com a contínua passagem de navios mercantes que saem dos países do Golfo, especialmente da Nigéria, com direção ao mercado europeu e estadunidense, juntamente com a incapacidade dos estados limítrofes de protegerem suas águas jurisdicionais, foram registrados 48 ataques em 2013, o que representa em torno de 18% dos registros mundiais, sendo que quatro anos atrás esses registros representavam 7% (DYER, 2014).

Na esteira da pirataria, aparecem outros crimes: roubos, tráfico de armas leves, tráfico humano e migração ilegal, que aumentaram desde o início dos anos 2000. O tráfico de drogas também surge como um agravante, uma vez que atualmente o Golfo da Guiné tornou-

se uma linha marítima no comércio mundial de narcóticos, tendo em vista as drogas que vêm da América do Sul e que serão distribuídas para a Europa, Estados Unidos da América e a Ásia. A tendência é, dessa maneira, um aumento generalizado da criminalidade no Golfo da Guiné, caso a pirataria não seja contida e suas causas revertidas (UKEJE & MVOMO ELA, 2013).

De acordo com o *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2014 Annual Report*<sup>22</sup>, o número de ataques no Estreito de Málaca e no Golfo de Áden foi bastante reduzido. Já no Golfo da Guiné, o número de ataques em 2014 permanece elevado (40 ataques), apesar da diminuição de 15% em relação ao ano de 2013. Acredita-se que a situação na região deve ser pior do que as estatísticas indicam, pois estudos informam que apenas metade dos incidentes da pirataria no Golfo da Guiné são realmente relatados pelos comandantes dos navios e tripulantes por medo de represálias durante a próxima visita (SWIFT, 2009).

Diferentemente do que ocorre nos ataques de piratas no Golfo de Áden, onde geralmente são feitos por meio de uma abordagem ao navio navegando, e ato contínuo a tripulação é tomada refém para obter lucros com os resgates, já nos ataques perpetrados no Golfo da Guiné ocorrem principalmente em navios fundeados próximos à costa ou na área portuária. Sendo assim, geralmente são mais violentos e combinam o sequestro de navios com o roubo do petróleo transportado, tendo em vista que existe grande facilidade para venda do produto no mercado negro (VENANCIO, 2012).

Em seu artigo em que analisa a região do Golfo da Guiné, o Major Eero Tepp (2012) identifica oito fatores principais que contribuem para a pirataria na região, como Fraqueza jurídica e jurisdicional, geografia favorável, conflito e desordem, a corrupção,

<sup>22</sup> Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>> Acesso em: 01 jun. 2015.

segurança inadequada, postura permissiva da política, aceitabilidade cultural e promessa de recompensas (TEPP, 2012 apud FIORELLI, 2014)

O custo total anual da pirataria no Golfo da Guiné é estimado em U\$ 2 bilhões. Esse custo é devido às cargas roubadas, ao maior valor cobrado pelas seguradoras marítimas pelo trânsito nessas águas e aos salários mais elevados cobrados pelos tripulantes para conduzir a embarcação nessa região (BALDAULF, 2012).

O Golfo da Guiné não possui acentuadas convulsões políticas e sociais, ao contrário de outras regiões do mundo, tornando-se assim, um emergente pólo de atração econômica, liderado pela potência regional Nigéria, seguido da crescente importância de Angola. A região possui diversos fatores capazes de criar uma instabilidade na região, devido principalmente à má governança e ineficácia das forças responsáveis pela segurança. Desses fatores, os principais riscos e ameaças que preocupam a região são as organizações criminosas, principalmente o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (MEND)<sup>23</sup>, a ameaça de insurreições armadas, a possibilidade de ações radicais islamitas, a pesca comercial ilegal, a pirataria, a proliferação descontrolada de doenças infecciosas e a incerteza democrática de alguns Estados (ESCORREGA, 2010).

Esse grupo de insurgentes costuma atacar plataformas de petróleo e navios petroleiros no Golfo da Guiné com o objetivo de pressionar o governo local a satisfazer suas demandas políticas, podendo esses ataques ser contabilizados como pirataria (BISCHOFF, 2010). Dessa forma, para a Nigéria, a pirataria constitui uma ameaça não só para sua economia altamente dependente do petróleo, como também para a segurança nacional e regional (ZUCATTO; BAPTISTA, 2014).

Em um contexto mais restrito, essa instabilidade regional no Golfo da Guiné não é simplesmente uma questão de segurança marítima, mas um produto da falência do estado e da

---

<sup>23</sup> *Movement for the Emancipation of The Niger Delta* (MEND) é uma rede de jovens insurgentes que lutam por melhorias de qualidade de vida na região do Delta do Níger (LEWIS, 2011).

má governança. O fracasso dos estados acarreta a insegurança em terra que se projeta facilmente para o mar.

Apesar da elevada atividade de pirataria no Golfo da Guiné, alguns estados da região, em especial Angola, Guiné Equatorial, e a República Democrática do Congo têm ignorado o problema. Esses Estados concentram-se em questões de interesses estatais em terra, não abordando as graves questões da segurança marítima (VREY, 2009).

De acordo com o *The Military Balance* de 2014, a Nigéria conta com a maior e mais poderosa marinha da região, onde juntamente com a Guarda Costeira, totalizam um efetivo de 8.000 homens. Tendo em vista os desafios devido à pirataria no Golfo e pelos militantes no delta do Níger, a modernização das forças armadas nigerianas tem como foco a marinha, com prioridade na aquisição de navios de patrulha oceânica e costeiro e barcos de patrulha rápidos. Já Angola possui como maior desafio a segurança nacional devido à ação de grupos separatistas no território; dessa forma, a marinha acaba não recebendo prioridade em detrimento de maiores investimentos nas forças terrestres e por isso suas forças navais são compostas basicamente por navios de patrulha. No restante dos estados do Golfo da Guiné, a situação de suas marinhas é semelhante. O poder naval da região está restrito a navios de patrulha costeira, com algumas aquisições recentes de navios de patrulha oceânica e de apoio logístico, como no caso da Guiné Equatorial e da Costa do Marfim. Enfim, a situação geral é de forças navais incipientes, com grandes desafios em termos de capacidades e organização. O caso mais preocupante é o da Libéria, que teve sua guarda costeira reativada em 2010 e atualmente possui apenas pequenas embarcações de casco rígido para patrulhas (IISS, 2014).

Os piratas do Golfo da Guiné também exploram as lacunas associadas com o estado de direito. Um exemplo desse fato é que muitos Estados ainda não dispõem de legislação nacional para julgar e processar os piratas (KRASKA, 2011). De acordo com relatório das Nações Unidas, a maioria das nações das regiões central e ocidental da África

não possuem quadros jurídicos e instituições eficazes para reprimir a pirataria e suas ações associadas ao mar (ONU, 2012).

Segundo Cretella Neto (2008) todo e qualquer estado pode prender um navio pirata, que se encontra em alto-mar, bem como as pessoas e os produtos que nele se encontrarem provenientes de atos ilícitos, porém não existem tais alternativas para os piratas que operam dentro do mar territorial. Em outras palavras, em áreas onde os estados costeiros estão estreitamente agrupados ao longo da costa, como no Golfo da Guiné, os piratas realizam uma fuga para o mar territorial do estado vizinho, sendo o estado perseguidor incapaz de agir (KRASKA, 2011).

#### 4 AÇÕES REGIONAIS E INTERNACIONAIS NO GOLFO DA GUINÉ

Tendo em vista as aplicações que o mar proporciona aos estados e ponderando os riscos, as ameaças e os desafios que pendem sobre os espaços marítimos, fica evidente que a segurança marítima é um objetivo que os Estados e as organizações internacionais devem buscar, uma vez que o acesso, o aproveitamento dos recursos do mar, o comércio, e a economia mundial, num mundo cada vez mais globalizado, dependem do desenvolvimento dos espaços marítimos e são influenciados pela segurança da navegação e pela liberdade de circulação nas vias de comunicação oceânicas (SACCHETTI, 2001 apud LOURENÇO, 2013). A inquietação dos países da região com a criação dos projetos e iniciativas para a construção dessa estratégia de segurança é muito clara e tem justificativa: para a maioria dos países africanos, os meios de manter a segurança marítima em suas águas territoriais são, ainda, muito escassos. Assim, além de uma consciência regional, os países do Golfo da Guiné encaram a pirataria e o roubo a bordo como problemas que demandam soluções internacionais de cooperação. A participação estrangeira seja na forma de cooperação técnica, equipamentos, financiamento e por meio de exercícios multinacionais reforçam a capacidade das marinhas africanas de aumentar o comando e controle das informações e a capacidade técnica para responder de forma mais rápida e adequada aos ataques piratas (PEROLA, 2013).

Após constatar as decorrências devastadoras que os crimes marítimos, principalmente a pirataria, podem causar aos estados do Golfo da Guiné e à comunidade internacional, buscaram-se alternativas e soluções a fim de prevenir e combater essas práticas ilegais. Assim, nesse contexto, cabe destacar a Convenção de Montevideu que, assinada em 2013 pelos países-membros da Zona e Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)<sup>24</sup>,

<sup>24</sup> A ZOPACAS foi estabelecida em 1986, por meio da Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas. É composta por 24 países banhados pelo Atlântico Sul: África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Cameroun, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-

alerta a necessidade de continuar preservando um Atlântico Sul livre de instabilidade, tráfico de drogas, pirataria e outros crimes marítimos. Já no tocante especificamente ao Golfo da Guiné, a Declaração reitera a importância de um esforço coordenado regional e internacional para conter a pirataria na região (DECLARAÇÃO DE MONTEVIDÉU, 2013 apud ZUCATTO e BAPTISTA, 2014).

#### **4.1 – Cooperação Regional**

Existem algumas instituições e comissões dedicadas a promover a segurança marítima e o crescimento econômico na região do Golfo da Guiné. Neste trabalho abordaremos as quatro principais:

##### **4.1.1 – Comunidade Econômica dos Estados da África Central (ECCAS)<sup>25</sup>**

A ECCAS tem como foco uma estratégia de segurança para o Golfo da Guiné baseada em dois elementos prioritários: a criação de um Centro de Coordenação Regional de Segurança Marítima da África Central (CRESMAC, em inglês), com o objetivo de maximizar as habilidades de militares e civis dos estados membros; e em segundo lugar, promover o apoio mútuo entre as nações da Comissão do Golfo da Guiné (CGG) e da Comunidade Econômica dos Estados do Oeste Africano (ECOWAS)<sup>26</sup> (ICG, 2011). A estratégia da ECCAS ainda busca alcançar seis outros objetivos, que são: o compartilhamento de informação e gestão, a vigilância conjunta do espaço marítimo, a harmonização das ações no

---

Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai. Disponível em: <[http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com\\_tags&view=tag&id=567-zopacas-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul&lang=pt-BR](http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_tags&view=tag&id=567-zopacas-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul&lang=pt-BR)> Acesso em: 20 jul. 2015.

<sup>25</sup> Criada em 1983, a ECCAS tem como objetivo principal promover e fortalecer uma cooperação harmoniosa, balanceada e autossustentável em todas as áreas de atividade econômica e social com o objetivo de alcançar a autonomia coletiva e a elevação do padrão de vida da população dos países da África Central. Disponível em: <<http://www.au.int/en/recs/eccas>> Acesso em: 16 jul. 2015.

<sup>26</sup> A ECOWAS foi fundada em 1975 por meio do Tratado de Lagos e tem como missão promover a cooperação e integração em um contexto de União Econômica do Oeste Africano. Disponível em: <<http://www.ecowas.int/about-ecowas/vision-2020>> Acesso em 18 jul. 2015.

mar, a introdução de uma taxa marítima regional, a compra de equipamentos modernos para uso comum e, por fim, a institucionalização de uma conferência marítima periódica (ICG, 2011).

A ECCAS organizou ainda a África Central em zonas geográficas, a fim de atingir seus objetivos de manter a paz e segurança marítima na região: Zonas A, B e D, cobrindo uma faixa que abrange a Angola e às fronteiras marítimas de Nigéria e Camarões (ICG, 2011). Dentre essas, a Zona D que cobre Camarões, Gabão, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe é vista como a que possui maior risco à segurança marítima. Dessa forma, em 2009, os países membros assinaram um acordo para manter essa zona sob uma vigilância marítima. Após esse acordo, ocorreu a adoção de um Plano de Monitoramento Conjunto, chamado de SECMAR<sup>27</sup> (ICG, 2011). Esse plano tem como objetivo facilitar a aquisição de meios e equipamentos navais pelos países membros, assim como possibilitar a instalação de um centro de coordenação multinacional em seus próprios centros operacionais marítimos. Além disso, no longo prazo, os objetivos traçados pelo SECMAR são a abertura de passagem nas águas territoriais para navios de países membros, a fim de que esses tenham o direito de perseguir e fazer uso de armas contra os piratas (ICG, 2011).

#### **4.1.2 – Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (ECOWAS)**

Apesar dos avanços modestos quando comparado à ECCAS, a ECOWAS tem buscado aperfeiçoar uma estratégia própria de segurança marítima integrada, com foco em coalisões regionais para avigorar uma integração econômica. Para isso, a ECOWAS tem trabalhado na preparação de uma estratégia que ressalte a necessidade dos estados membros

<sup>27</sup> SECMAR é dividido em duas fases: SECMAR-1 e SECMAR-2. O primeiro, que entrou em ação em outubro de 2009, é designado para manter a zona D segura, livre de pirataria, pesca ilegal, tráfico de drogas, imigração ilegal e poluição marítima. Já o segundo plano, que entrou em ação em fevereiro de 2011, tem como foco inicial combinar forças aéreas e navais, por meio do uso de helicópteros de vigilância e de barcos de patrulha, contudo nenhum helicóptero de vigilância esteve disponível na ação (ICG, 2011). Finalmente, cabe ainda ressaltar que SECMAR-1 e SECMAR-2 buscam promover a realização de operações conjuntas que envolvam parceiros internacionais (ICG, 2011).

adotarem uma abordagem de coordenação mais integrada no que tange aos assuntos marítimos, debatendo ainda a necessidade de otimizar a governança de óleo e gás como forma de prevenção de conflitos. A ECOWAS também delimitou três zonas operacionais com um centro de coordenação em cada uma delas. Em setembro de 2012, foi criada a Zona E de caráter experimental na capital do Togo, abrangendo ainda Nigéria, Benim e Níger (ICG, 2012).

#### **4.1.3 Comissão do Golfo da Guiné (GGC)**

A Comissão do Golfo da Guiné começou suas atividades em 1999, contando com oito estados membros<sup>28</sup>. O objetivo principal dessa comissão é favorecer as consultas regionais para assim prevenir, gerenciar e resolver os conflitos iminentes a partir da delimitação das fronteiras marítimas e da exploração econômica e comercial dos recursos naturais dentro das fronteiras dos países africanos (UKEJE; MVOMO ELA, 2013). Logo, a comissão é um dispositivo permanente com o objetivo de gerenciar as ameaças e problemas abrangentes da região, em especial no que se refere ao domínio da segurança marítima. Dessa forma, a GGC serve como uma interligação entre instituições regionais já existentes, como a ECCAS e a ECOWAS, a fim de contribuir para a harmonização das políticas e atividades dentro do Golfo da Guiné (UKEJE; MVOMO ELA, 2013).

De acordo com *Institute for International Affairs* (2013), a Comissão assinou a Declaração de Luanda sobre a Paz e Segurança na região do Golfo da Guiné, onde foi mencionada a crescente insegurança marítima e ressaltado que os estados membros da comissão precisam estabelecer uma cooperação regional, manter um diálogo interestatal e buscar alternativas para um maior apoio internacional.

---

<sup>28</sup>Os membros da Comissão são Angola, Camarões, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe e Nigéria. Disponível em: <<http://www.portugues.rfi.fr/africa/20130812-comissao-do-golfo-da-guine-com-novos-rostos>> Acesso em: 20 mai. 2015.

#### 4.1.4 – Organização Marítima da África Ocidental e Central (MOWCA)<sup>29</sup>

Finalmente, a MOWCA é uma corporação antiga criada em 1975. Seu objetivo principal é no foco da segurança dos navios, passageiros e mercadorias para os navios que operam no Golfo da Guiné. Em 2006, seus signatários iniciaram a elaboração de um projeto para desenvolver uma rede de guarda costeira integrada, que também pode ser considerado como o primeiro passo no desenvolvimento de uma estratégia regional de segurança marítima. Apesar disso, até a data de hoje, pouco progresso nesse sentido tem sido realizado (SULLIVAN, 2012).

#### 4.1.5 – Cúpula de Yaoundé<sup>30</sup>

Nos dias 24 e 25 de junho de 2013, chefes de Estados e comissões da ECOWAS, ECCAS e da GGC reuniram-se em Yaoundé, capital de Camarões, para discutir e acordar importante pauta em resposta às atividades marítimas ilegais no Golfo da Guiné (AFRICAN UNION, 2013). A Cúpula de Yaoundé demonstrou a preocupação dos líderes africanos em solucionar os problemas que atordoam suas populações. Dessa forma, a cúpula elaborou três documentos: a declaração de chefes de Estados da África Central e Ocidental que versa sobre a proteção e segurança do domínio marítimo comum; o memorando de entendimento entre ECCAS, ECOWAS e a GGC sobre a proteção e segurança marítima na África Central e Ocidental; e, por último, o Código de Conduta<sup>31</sup> para repressão da pirataria, roubo à mão armada contra navios e atividades ilícitas na África Central e Ocidental (OCEANS..., 2013). A declaração reforça ainda a necessidade de seus signatários trabalharem em conjunto para

<sup>29</sup> Em inglês *Maritime Organization of West and Central Africa*.

<sup>30</sup> Além das instituições mencionadas, participaram também da Cúpula os estados membros da União Africana, da União Europeia, a Organização Marítima Internacional, a Organização Marítima da África Central e Ocidental (MOWCA, em inglês), o Comando dos Estados Unidos para a África (AFRICOM) e o Centro de Estudos Estratégicos Africanos (ACSS, em inglês) (AFRICAN UNION, 2013).

<sup>31</sup> Os países signatários do código são: Angola, Benim, Burkina Faso, Burundi, Camarões, Cabo Verde, República Centro-Africana, Chade, Congo, República Democrática do Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo (OCEANS BEYOND PIRACY, 2013).

promover a paz, a segurança e a estabilidade na área marítima central e ocidental da África, por meio da mobilização de recursos operacionais adequados. Além disso, também é enfatizado o dever da ECCAS, da ECOWAS e da CGG em promover atividades voltadas para a cooperação entre seus membros (IPI, 2014). Já o memorando tem como foco melhorar a coordenação e execução das atividades conjuntas, o compartilhamento de experiências e informações, a harmonização das leis sobre pirataria e outras atividades ilegais, além de prever o estabelecimento de um centro de coordenação regional para o incremento de uma melhor segurança marítima (IPI, 2014).

O Código de Conduta, assinado em 25 de junho de 2013, tem como objetivo principal garantir a plena cooperação na repressão ao crime transnacional organizado no espaço marítimo, tais como terrorismo marítimo, pesca ilegal, pirataria, entre outros. Assim como o Código de Conduta de Djibuti, esse recente código, assinado em 2013, também pretende incentivar a partilha e a comunicação de informações entre os estados membros, a adoção de medidas de repressão a pessoas suspeitas em atividades ilegais no mar (INSTITUTE FOR INTERNATIONAL AFFAIRS, 2013). Adicionalmente, o código ainda prevê a cooperação no desenvolvimento e promoção de programas de adestramento e treinamento para a gestão de recursos do mar (OCEANS..., 2013).

No nível de cooperação bilateral destaca-se a Operação Prosperidade, com sede em Cotonou, que foi implementada em 2011 pelos estados da Nigéria e Benin, devido à iniciativa de seus próprios presidentes. Essa operação visa à garantia de um ambiente marítimo seguro por meio da cooperação. Nessa ação, a marinha nigeriana fornece navios, recursos humanos e a logística, enquanto a marinha do Benin autoriza a patrulha em suas águas por embarcações nigerianas (OSEI-TUTU, 2013).

A segurança marítima no Golfo da Guiné é uma tarefa árdua de ser alcançada por meio da capacidade de qualquer organismo regional atuando de forma isolada. A cooperação regional vem aumentando ao longo dos anos, no entanto é fundamental que sejam feitas

adaptações, haja vista que as instituições ECCAS, ECOWAS, GGC e MOWCA compartilham do mesmo interesse, porém atuam de forma desorganizada inclusive com sobreposição de áreas geográficas, falta de integração das informações e uma baixa coordenação das iniciativas marítimas.

## **4.2 Cooperação Internacional**

Os EUA vêm apresentando elevado interesse no continente africano nesta última década, o que pode ser percebido pela ativação de um comando do Departamento de Defesa dos EUA específico para a África, o *United States Africa Command* (U.S. AFRICOM). Esse Comando desenvolve anualmente a *Africa Partnership Station (APS)*, que é uma iniciativa internacional de cooperação no domínio da segurança marítima liderada pelo *U.S. Naval Forces Europe/Africa – Commander Sixth Fleet*, cujo foco é reforçar as parcerias marítimas com os países africanos envolvidos, por meio da formação, do adestramento e de outras atividades de cooperação, de modo a desenvolver a segurança marítima (*safety and security*) na África Oeste e Central (U. S. AFRICOM, 2012).

Como um programa de cooperação para a segurança marítima, a APS visa melhorar as capacidades dos parceiros usando suas forças navais. Esse programa baseia-se em quatro pilares: Desenvolver a consciência do espaço marítimo mantendo uma imagem clara do ambiente marinho; adestrar ou promover profissionais marítimos; estabelecer infraestruturas marítimas, por meio inclusive de doações de equipamentos; e desenvolver capacidades de resposta para qualquer tipo de ilícito no mar. A participação na APS tem envolvido mais de 30 nações entre africanos, europeus e sul-americanos e o interesse em participar continua aumentando (U. S. AFRICOM, 2012).

Em março de 2015 foi concluído o exercício marítimo multinacional *Obangame Express*<sup>32</sup> que reuniu Estados da Europa, América do Sul, os Estados Unidos da América e várias organizações regionais e internacionais. Esse exercício é patrocinado pela U. S. AFRICOM e tem como foco a cooperação regional, a consciência situacional marítima, práticas de compartilhamento de informações e conhecimentos de interdição de área, a fim de melhorar as capacidades coletivas de nações do Golfo da Guiné no combate a atividade ilícita no mar (HENSLEY, 2015).

Já em janeiro de 2013 foi implantado um programa pela União Europeia com o objetivo de aumentar a segurança das rotas marítimas no Golfo da Guiné. O programa CRIMGO<sup>33</sup>, como é chamado, pretende ajudar os governos em toda a África Ocidental e Central no intuito de melhorar a segurança das principais rotas marítimas, fornecendo treinamento para as guardas costeiras e a criação de uma rede para compartilhar informações entre os estados e agências em toda a região. O projeto abrange sete estados costeiros africanos: Benin, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo (EUROPEAN COMMISSION, 2013).

No dia do anúncio do projeto o Comissário para o Desenvolvimento da Comissão Europeia, Andris Piebalgs, comentou a importância do projeto que visa a aumentar a segurança marítima na África Ocidental de modo a impulsionar o comércio e o crescimento da região (EUROPEAN COMMISSION, 2013).

O Golfo da Guiné conta ainda com a cooperação tanto da Organização Marítima Internacional e do Escritório das Nações Unidas contra a droga e o crime em programas de capacitação de segurança marítima. Existe também uma iniciativa por parte da Polícia

<sup>32</sup> A *Obangame Express* 2015 teve como participantes os seguintes estados Angola, Bélgica, Benin, Brasil, Camarões, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, a Dinamarca, a Guiné Equatorial, França, Gabão, Alemanha, Gana, Nigéria, Noruega, Portugal, República do Congo, São Tomé e Príncipe, Espanha, Togo, Turquia, Reino Unido e Estados Unidos, bem como a ECOWAS e ECCAS (HENSLEY, 2015). Disponível em <<http://www.africom.mil/newsroom/article/25316/obangame-express-2015-concludes-in-the-gulf-of-guinea>> Acesso em 02 ago. 2015.

<sup>33</sup> Em inglês, *The Critical Maritime Routes in the Gulf of Guinea Programme*.

Internacional (INTERPOL) com o objetivo de mapear as organizações criminosas na investigação dos crimes marítimos (KAMAL-DEEN, 2015).

Embora a cooperação internacional aumente a perspectiva de melhora na segurança marítima no Golfo da Guiné, efeito que já vem ocorrendo, conforme dados do ICC (2014), que relatou um decréscimo de 15% dos ataques de pirataria em relação ao ano de 2013, porém alguns desafios têm que ser abordados de forma mais minuciosa como a necessidade de uma coordenação das parcerias internacionais, visto que as iniciativas de cooperação, implementadas atualmente, ocorrem de forma simultânea e não organizada (KAMAL-DEEN, 2015).

## 5 CONCLUSÃO

Ao iniciar o desfecho deste estudo, ressalto que a pirataria existe há séculos e seu recrudescimento ocorreu tendo em vista o aumento das trocas comerciais no meio marítimo. A atividade de pirataria representa uma ameaça direta aos interesses econômicos internacionais, pois afeta sobremaneira o transporte marítimo mundial, causando incontáveis prejuízos ao comércio exterior dos estados afetados. Percebe-se que uma simples interrupção no tráfego marítimo em determinada região do globo poderá acarretar sérias consequências em outros pontos do planeta, visto que, devido à globalização, o mundo tornou-se extremamente dependente do mar para a troca de mercadorias. Atualmente, essa ameaça apresenta-se de forma mais efetiva na região do Golfo da Guiné, tendo em vista que no Golfo de Áden e no Estreito de Málaca as estatísticas de ataques vêm regredindo com o decorrer dos anos.

A região do Golfo da Guiné caracteriza-se pela riqueza de recursos naturais e minerais, porém coexiste com diversos estados incipientes e corruptos, além da pobreza na quase totalidade das populações. Além disso, as grandes potências internacionais, como os Estados Unidos e nações da Europa, já dependem do petróleo da região em níveis elevados e ainda existem perspectivas de aumento das importações nos próximos anos. Dessa forma, o declínio continuado da segurança marítima na região representa um enorme risco para as economias globais.

A grande maioria dos estados da região possuem marinhas medíocres, praticamente de águas costeiras, o que impede um patrulhamento mínimo de suas águas jurisdicionais. A pirataria no Golfo da Guiné assemelha-se a qualquer outro tipo de crime organizado rentável, que se não forem envidados esforços consistentes para lidar com os atores envolvidos, a sua natureza lucrativa vai se perpetuar e incentivar novos operadores, agora e no futuro.

Fica evidente nesse estudo, analisando o nível de ameaça marítima crescente na região, que nenhuma nação litorânea tem a capacidade de combater a pirataria de forma unilateral com o objetivo de melhorar a segurança marítima da região. No entanto, pode-se notar uma conscientização crescente entre os líderes das organizações regionais e de alguns estados sobre a importância da segurança marítima na região. O grande desafio presente consiste na falta de habilidade da região em reunir a necessária diplomacia e a vontade política e administrativa para executar as decisões em prol desse objetivo.

Como exposto, percebe-se que têm sido empreendidas algumas ações de cooperação no combate à Pirataria na região. No entanto, tais medidas parecem ser ainda pouco convergentes entre si. Portanto, um esforço concentrado da comunidade internacional em parceria com os estados das organizações regionais é fundamental para abordar o problema da pirataria de forma mais responsável. Para esse fim, a cooperação em curso nos níveis nacional, bilateral, regional e internacional para combater essa ameaça na região deve ser reforçada e articulada.

Apesar de não considerar as diversidades de cada região, faz-se interessante ressaltar o desenvolvimento recente na segurança marítima no Estreito de Málaca e no Golfo de Áden, onde ocorreram iniciativas de caráter internacional e regional, a fim de criar oportunidades para os estados costeiros de aplicar a coalizão de esforços por meio da cooperação. Assim, desde 2004, Indonésia, Malásia, Cingapura e os demais estados do Sudeste da Ásia têm apresentado baixos índices de ocorrência de pirataria no Estreito de Málaca, o que ocorreu de forma semelhante, a partir de 2012, no Golfo de Áden, com a aprovação do Código de Conduta do Djibuti para o combate à pirataria.

Reconhecendo que a pirataria é apenas a consequência de um histórico de problemas mais profundos, as diversas medidas de cooperação na busca de uma segurança marítima são fundamentais para reverter a expansão da pirataria no curto prazo. No entanto, uma solução a longo prazo requer um direcionamento dos estados locais para uma melhor

governança na adoção de medidas para combater a corrupção, melhor gestão dos recursos naturais e o fortalecimento de instituições que promovam o estado de direito.

## REFERÊNCIAS

AFRICAN UNION – a United and strong Africa. Summit of Heads of State and Government on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea, Yaoundé, Cameroon. 25 jun. 2013. Disponível em: [http://pages.au.int/maritime/events/summit-heads-state-and-government-maritime-safety-and-security-gulf-guinea-yaounde-cameroon#anchor\\_files](http://pages.au.int/maritime/events/summit-heads-state-and-government-maritime-safety-and-security-gulf-guinea-yaounde-cameroon#anchor_files) Acesso em: 20 jul. 2015.

ANYIMADU, Adjoa. *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*. Chatham House, p. 2-17, 2013. Disponível em: [https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp\\_maritimesecurity\\_0.pdf](https://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0713pp_maritimesecurity_0.pdf). Acesso em: 15 jul 2015

BALDAUF Scott, *The Next Pirate Hotspot: The Gulf of Guinea*, Christian Science Monitor, 28 February 2012. Disponível em: <http://news.yahoo.com/next-pirate-hot-spot-gulf-guinea-150051939.html>. Acesso em: 10 jun 2015

BISCHOFF, Emil G. *The Regional Impact of Political Risk: The Conflict in the Niger Delta and the Political Risk of the Gulf of Guinea*. University of Stellenbosch , 2010. p 68-73.

BRANDÃO, Eduardo Henrique Serra. *Afinal o que é pirataria?* 2010. Disponível em: [http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2010/Afinal\\_o\\_que\\_e\\_pirataria.pdf](http://academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2010/Afinal_o_que_e_pirataria.pdf) Acesso em: 12 mai 2015.

BRASIL. Decreto nº 1.530 de 22 de junho de 1995. *Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982*. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, 22 de junho de 1995 Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/decreto/1995/D1530.htm>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. *Pirataria marítima moderna: História, Situação e Desafios*. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, RJ, n14, p.101-122. 2009.

CARTA DAS NAÇÕES UNIDAS. São Francisco, 26 jun. 1945. Disponível em: <http://oas.org/dil/port/1945%20Carta%20das%20Na%C3%A7%C3%B5es%20Unidas.pdf>>. Acesso em: 13 jul. 2015.

CRETELLA NETO, José. *Curso de direito internacional penal*. Ijuí: Ed. Unijuí 2008. 728 p.

CRUZ, Francisco da. *Energia e Recursos Energéticos*. Trabalho apresentado na IV Conferência Internacional FLAD-IPRI, realizada em 12 e 13 de Outubro de 2006. Estratégia e segurança na África Austral. Lisboa: Fundação Luso-Americana para o Desenvolvimento; Instituto Português das Relações Internacionais, 2007, p.113-122. Disponível em: <http://www.flad.pt/documentos/1246617287y1ron3xc6xj97uj8.pdf>>. Acesso em 13 mai.2015

DYER, John. 2014. *World's Piracy Danger Zone Moves to West African Waters*. Vice News. 19. Mar. 2014. Disponível em: <https://news.vice.com/article/world-s-piracy-danger-zone-moves-to-west-african-waters>> Acesso em: 20 de jun.2014.

ESCORREGA, Luis Carlos Falcão. *Estratégia Americana para a África: A importância do Golfo da Guiné*. Revista Estratégia, 2010. Disponível em: <[http://database.jornaldefesa.pt/crises\\_e\\_conflitos/outros/Estrat%C3%A9gia%20americana%20para%20%C3%81frica%20a%20import%C3%A2ncia%20do%20Golfo%20da%20Guin%C3%A9.pdf](http://database.jornaldefesa.pt/crises_e_conflitos/outros/Estrat%C3%A9gia%20americana%20para%20%C3%81frica%20a%20import%C3%A2ncia%20do%20Golfo%20da%20Guin%C3%A9.pdf)> Acesso em 12 jun. 2015.

EUROPEAN COMMISSION *New EU initiative to combat piracy in the Gulf of Guinea*. Bruxelas, 10 Jan. 2013. Disponível em: <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-14\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-14_en.htm)> Acesso em 28 jul. 2015.

FERNANDES, Tathyana Zimmermann. *Histórias*. 13. Set 2009. Disponível em: <http://prof-tathy.blogspot.com.br/search?q=pirataria>. Acesso em: 27 abr. 2015.

FIORELLI, Matthew. *Piracy in Africa: the Case of the Gulf Of Guinea*. 2014. Disponível em: <<http://dspace.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/34704/1/Fiorelli-KAIPTC-Occasional-Paper-2014.pdf?1>> Acesso em: 18 jul. 2015.

FRANÇA, Júnia L. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 8ª ed. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2007. 255p

HENSLEY, Corey. *Obangame Express 2015 Concludes in the Gulf of Guinea*. Accra, 30 mar. 2015. Disponível em: <<http://www.africom.mil/newsroom/article/25316/obangame-express-2015-concludes-in-the-gulf-of-guinea>> Acesso em: 01 ago. 2015.

HOMERO. *Odisséia*. São Paulo: Abril Cultural, 1981.187 p.

ICC International Maritime Bureau, *Piracy Armed and robbery against ships- Report for the period 01jan – 31dez2014*. Londres. Jan 2015. Disponível em: <<http://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>> Acesso em: 01 jun. 2015

ICG International Crisis Group. *Implementing peace and security architecture (I): Central África*. Africa Report 181. Bruxelas, 07 nov. 2011. Disponível em: <<http://www.crisisgroup.org/en/regions/africa/central-africa/181-implementing-peace-and-security-architecture-I-central-africa.aspx>> Acesso em 16 jul. 2015

\_\_\_\_\_. *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone*. Bruxelas: International Crisis Group, 12 Dez. 2012. Disponível em: <<http://www.crisisgroup.org/en/publication-type/media-releases/2012/africa/the-gulf-of-guinea-the-new-danger-zone.aspx>> Acesso em: 12 jul. 2015.

IMO International Maritime Organization. *Djibouti Code of Conduct*, 2009a. Disponível em: <<http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>>. Acesso em: 13 mai. 2015.

\_\_\_\_\_. Resolution A.1025(26). 2009b. *Code of practice for the investigation of the crimes of piracy and armed robbery against ships*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>> Acesso em: 12 mai. 2015

\_\_\_\_\_. Resolution A.1069(28), 2013. *Prevention and Suppression of Piracy, Armed Robbery Against Ships and Illicit Maritime Activity in the Gulf of Guinea*

<[http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/A.1069\(28\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/A.1069(28).pdf)> Acesso em: 22 mai. 2015.

INSTITUTE FOR INTERNATIONAL AFFAIRS. *Maritime Security in the Gulf of Guinea*. Report of the conference held at Chatham House, London: 2013. Disponível <[http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport\\_maritimesecurity.pdf](http://www.chathamhouse.org/sites/files/chathamhouse/public/Research/Africa/0312confreport_maritimesecurity.pdf)> Acesso em 20 jul. 2015.

IISS, International Institute for Strategic Studies; *The Military Balance 2013*, The annual assessment of global military capabilities and defence economics. Estocolmo, 2014. Disponível em: <<http://www.iiss.org/en/publications/military-s-balance>> Acesso em: 02 jul. 2015.

IPI, International Peace Institute. *Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response*. Jan, 2014. Disponível em: <[http://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi\\_e\\_pub\\_gulf\\_of\\_guinea.pdf](http://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi_e_pub_gulf_of_guinea.pdf)> Acesso em 28 jul. 2015.

KAMAL-DEEN, Ali. *The anatomy of Gulf of Guinea Piracy*. Naval War College Review, v. 68, n. 1, p. 93, 2015.

KRASKA, James. *Fresh Thinking for an Old Problem*. Report of the Naval War College Workshop on Countering Maritime Piracy. Naval War College Monterey, CA, 2009. Disponível em: <[file:///C:/Users/frboc\\_000/Downloads/nps46-120909-01.pdf](file:///C:/Users/frboc_000/Downloads/nps46-120909-01.pdf)> Acesso em: 25 jun. 2015

\_\_\_\_\_. *Looking for Law in all the Wrong Places: Maritime Piracy as a Domestic Legal Problem*, The Dubai Papers, Dubai School of Government (Dubai, UAE, 2011), p.104.

\_\_\_\_\_. *Pirates of the Gulf of Aden: The Coalition is the Strategy*, The.Stan. J.Int'l. L., 2009. v. 45, p. 243.

LEWIS, Peter. *Nigeria: Assessing Risks to Stability In. CSIS. Stress Testing African States*. Jun 30, 2011. Disponível em: <[http://csis.org/files/publication/110623\\_Lewis\\_Nigeria\\_Web.pdf](http://csis.org/files/publication/110623_Lewis_Nigeria_Web.pdf)> Acesso em: 12 jun. 2015.

LIMA, Sergio E. M. *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília: FUNAG, 2014. 589 p.

LOURENÇO, A. Jorge Pereira. *Segurança marítima cooperativa: perspectivas face às novas ameaças*. Lusíada. Instituto Universitário de Lisboa e Academia Militar, 2013. n. 6/7, p. 97-122.

MATHUIY, FLÁVIO H. *Pirataria e Novas Ameaças: Estratégias de Cooperação para Prevenção e Combate*. 2013. 83 f. (Doutorado - Curso de Política e Estratégia Marítima) Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013.

NUNES, Carlos Costa. *O Golfo da Guiné e a Segurança Energética da China*. 2012. Disponível em: <<http://www.cepese.pt/portal/pt/investigacao/working-papers/populacao-e-prospectiva/o-golfo-da-guine-e-a-seguranca-energetica-da-china/GI%20%20POp%20e%20Prospectva%20WP15.pdf>> Acesso em 30 jul. 2015.

OCEANS BEYOND PIRACY, a project of the One Earth Future Foundation. *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa*, 2013. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/publications/code-conduct-concerning-repression-piracy-armed-robbery-against-ships-and-illicit>> Acesso em: 15 jul. 2015.

ONU, “*Report of the United Nations Assessment Mission on Piracy in the Gulf of Guinea (7 to 24 November 2011)*,” United Nations Security Council, 19 January 2012, p.11. <<http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3CF6E4FF96FF9%7D/Guinea%20S%202012%2045.pdf>> Acesso em: 12 jun. 2015.

ONUOHA, Freedom C. *Piracy and Maritime security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a Microcosm*. Report for Al Jazeera Centre for studies, 2012. Disponível em: <<http://www.globalinitiative.net/download/piracy/subsaharan-africa/Al%20Jazeera%20%20Piracy%20and%20Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea%20-%20Nigeria%20as%20a%20Microcosm.pdf>> Acesso em: 01 jun. 15.

OSEI-TUTU, Joana Ama. *Lowering the Anchor on Maritime Insecurity along the Gulf of Guinea: Lessons from Operation Prosperity*. Kofi Annan International Peace Keeping Training Centre Policy Brief 11/ 2013

PEROLA, Mourão de S. Sardo de A. Pereira. *Segurança Marítima e Pirataria no Atlântico Sul*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 245-540, 2013.

RAYMOND, Catherine Zara. *Piracy and Armed Robbery in the Malacca Strait: A Problem Solved?* Naval War College Review 62, no.3 (Autumn 2009): 38. Disponível em <<http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA519362>> Acesso em 28 mai. 2015.

RECAAP, *Background Information ReCAAP Information Sharing Centre (ISC)*, 2011. Disponível em: <http://www.recaap.org/AboutReCAAPISC.aspx>>. Acesso em 15 jul. 2015

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. *Os desafios da busca de um Poder Naval no Século XXI*. Rio de Janeiro, 2013. 19 p. Não publicado.

SCHNEIDER, Eduardo Augusto Souto da Costa. *Pirataria marítima na Somália: um novo (velho) problema*. Monografia (Bacharelado em Direito)-Universidade de Brasília, Brasília, 31 out. 2012. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/4019>> Acesso em: 17 mai 2015.

SULLIVAN, Jimmie E. *Maritime Piracy in the Gulf of Guinea, Regional Challenges and Solutions*. Naval War College Newport RI Joint Military Operations Dept, 2012. Disponível em: <<http://www.dtic.mil/cgi-bin/GetTRDoc?AD=ADA569418>> Acesso em: 03 mai. 2015.

SWIFT, Peter M. Managing Director, INTERTANKO, to Efthimios Mitropoulos, Secretary-General, International Maritime Organization, 18 fev. 2009, <<http://www.intertanko.com/upload/17124/Piracy%20-%20Gulf%20of%20Guinea.pdf>> Acesso em: 13 mai. 2015.

UKEJA, Charles; MVOMO ELA, Wullson. 2013. *African approaches to maritime security – The Gulf of Guinea*. Abuja: Friedrich Ebert Stiftung. Disponível em: <<http://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf>> Acesso em 12 mai. 2015.

VENANCIO, Daiana Seabra. *A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação*. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, RJ, nr 2, p.135-137. 2012.

VERGARA, Sylvia Constant. *Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração*. 13ed. São Paulo: Atlas, 2011.

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: <<http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/10246029.2009.9627539?journalCode=raser20#.Vb0vrOPIWck>> Acesso em 20 jul. 2015.

U.S. AFRICOM, *Africa Partnership Station* United States Africa Command. Fact sheet. Stuttgart, Jan, 2012.

WOOMBWELL, James. *The Long War Against Piracy: Historical Trends*. Fort Leavenworth: Combat Studies Institute, 2010. Disponível em: <<http://www.dtic.mil/cgibin/GetTRDoc?AD=ADA522959>>. Acesso em: 20 mai. 2015.

ZUCATTO, Giovana Esther; BAPTISTA, Michele. *Pirataria no Golfo da Guiné*. UFRGS. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf>> Acesso em: 10 mai. 2015.