

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

Yuri Bastos Pereira<sup>1</sup> e Eduardo Heleno de Jesus Santos<sup>2</sup>

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

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

**ABSTRACT** - The South Atlantic is the great Brazilian maritime border and also has been the country's main commercial exchange route since colonial times. This region, Brazil's Strategic Environment, is a target of criminals who try to get hold of the wealth that circulates there. On the east seashore is the African continent. Particularly in the Gulf of Guinea, these criminal actions are active, with the region currently being considered the focus of piracy in the world. Aware of the need to create a stable environment in the South Atlantic, Brazil develops actions in African countries bordering the Gulf of Guinea, intending to help to reduce this issue. Thus, this article will expose the actions developed by regional and extra-regional actors in this region in confronting piracy-related crimes. It will also highlight Brazilian efforts, relating them to the national defense documents' foreseen that proposes the strengthening of the South Atlantic Peace and Cooperation Zone (ZOPACAS, in the Portuguese acronym) as a path to security in this our strategic environment's part.

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

---

<sup>1</sup> Capitão-Tenente Fuzileiro Naval, aluno do Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo (CIASC)

<sup>2</sup> Doutor em Ciência Política pela Universidade Federal Fluminense. É docente no Instituto de Estudos Estratégicos da Universidade Federal Fluminense (INEST/UFF).

## INTRODUÇÃO

Alfred Bradford<sup>3</sup>, em sua obra *Flying the Black Flag, a brief history of piracy*, nos afirma que: “a pirataria é tão antiga quanto os navios e a ganância humana”<sup>4</sup> (2007, p.4). Neste mesmo livro, o autor apresenta como se desenvolveram as ações de piratas ao longo da história, e as reações a estas, permitindo compreender melhor este fenômeno na atualidade. Dentre os momentos destacados por Bradford, cabe ressaltar o da Grécia Antiga, quando piratas que atuavam principalmente no mar Egeu enfrentaram maior resistência com a formação da Liga de Delos, liderada pelos atenienses:

Os atenienses organizaram a Liga de Delos para lutar contra a Pérsia, para projetar seu próprio poder e promover sua própria economia, mas ao forçarem cada potência naval grega a se juntar à liga e expulsarem as marinhas inimigas da água, inevitavelmente suprimiram a pirataria, porque os piratas não tinham mais refúgios ou alvos seguros. Cada pólis à beira-mar era vulnerável aos atenienses e, a qualquer suspeita de patrocinar pirataria ou abrigar piratas, poderia ser atacada e destruída pelos atenienses. Os atenienses fortificaram e guarneceram pontos chave ao redor do Egeu, a partir dos quais podiam interditar o movimento dentro do Egeu, proteger alvos ricos como a ilha de Eubeia, e fechar os acessos ao Egeu.<sup>5</sup> (BRADFORD, 2007, p.19)

Alfred Bradford destaca ainda diversos momentos da história em que houve a reação contra a pirataria, como a campanha do general romano *Pompeus Magnus*, que liderou os esforços no *Mare Nostrum* (2007, p.51); a época ataques dos *vikings*, encerrada com as conversões ao cristianismo de líderes dos países nórdicos (2007, p.78); a recorrente presença de piratas na costa norte africana, com justificativas religiosas inicialmente, na qual grupos islâmicos atacavam os cruzados católicos no

---

<sup>3</sup> Alfred Bradford é Ph.D. pela Universidade de Chicago em Literatura Clássica e professor de História Antiga na Universidade de Oklahoma, na cidade de Norman. Possui experiência militar por ter servido no 1º Batalhão do 27º Regimento de Infantaria dos Estados Unidos da América durante sua campanha na Guerra do Vietnã. (BRADFORD, 2007, p.211)

<sup>4</sup> Do original: *piracy is as old as ships and man's acquisitive nature.*

<sup>5</sup> Do original: *the Athenians organized the Delian League to fight Persia, to project their own power, and to promote their own economy, but as they forced each Greek naval power to join the league and as they drove enemy navies off the water, inevitably they suppressed piracy, because pirates no longer had safe havens or safe targets. Every polis by the sea was vulnerable to the Athenians and any which was suspected of sponsoring piracy or harboring pirates could be attacked and destroyed by the Athenians. The Athenians fortified and garrisoned key points around the Aegean from which they could interdict movement within the Aegean, protect such rich targets as the island of Euboea, and close off the approaches into the Aegean.*

mar Mediterrâneo (2007, p.121), o período dos bucaneiros, estimulados pelo crescente comércio na região do Caribe, nos séculos XVII e XVIII (2007, p.118); a presença dos Estados Unidos da América, novamente na costa norte africana, já no século XIX, em retaliação à ataques contra seus navios mercantes; no extremo-orient, quando o grupo étnico *Tanka* se colocou contra as autoridades do Império *Qing*, atacando o comércio marítimo no sudeste asiático, crise somente encerrada por meio de acordos que possibilitaram sua incorporação à sociedade chinesa (2007, p.148). Por esse estudo, Bradford (2007, p.185-189) aponta cinco razões que levaram o homem a realizar ações como piratas: a pobreza, a experiência marítima, a oportunidade, um ponto de virada e uma massa crítica. Além disso, deixa evidente que as soluções, por vezes, passaram pela ação de um Estado forte ou pela união de esforços das nações afetadas pelos crimes.

Para Denise Russell<sup>6</sup> (2010, p.67), a pirataria, como se apresenta atualmente, pode ser associada ao fim da Guerra Fria, devido a redução da presença e tamanho das marinhas e ao incremento do comércio marítimo. Os avanços tecnológicos também facilitaram a realização da atividade, além de torná-la financeiramente vantajosa aos criminosos. Assim, o desenvolvimento das leis internacionais que tratam do tema busca reduzir as brechas em que tais crimes poderiam ser enquadrados. O caso do *Alondra Rainbow*, referenciado como um marco no emprego da legislação atual, demonstra a dificuldade de aplicação de medidas punitivas contra os piratas (ALEXANDER; RICHARDSON, 2019, p.511); (RUSSELL, 2010, p.62).

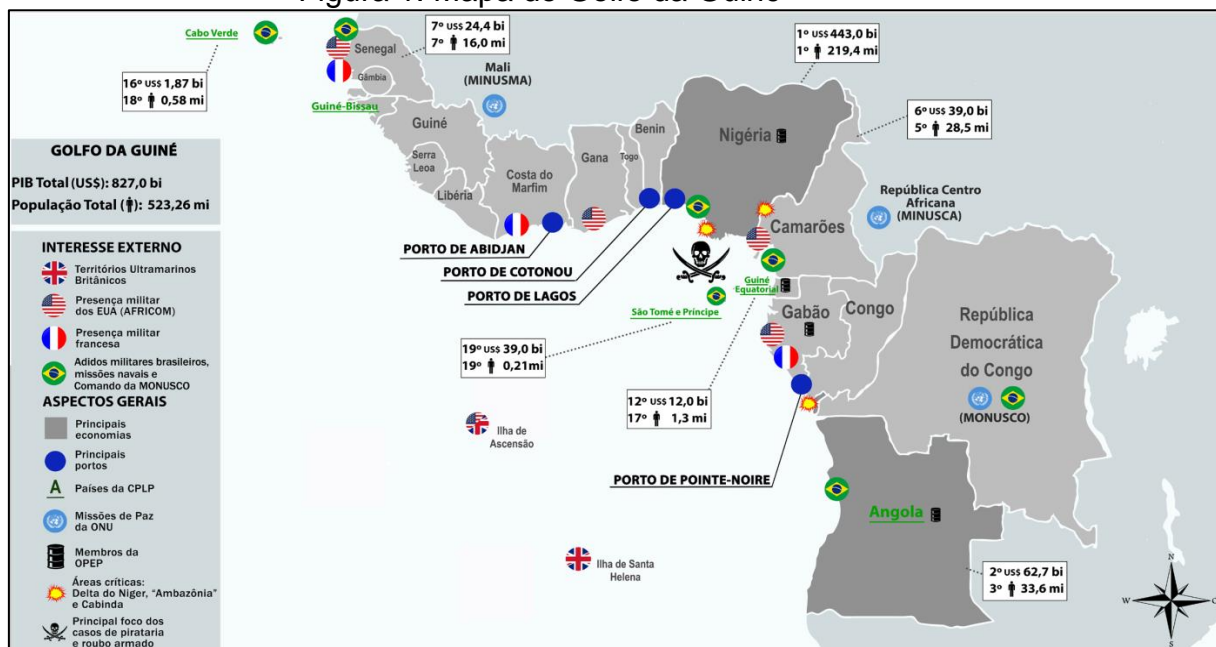
A delimitação do Golfo da Guiné utilizada neste artigo será a mesma adotada pela *Maritime Organization of Western and Central Africa*, que inclui “a totalidade dos países do que se convencionou designar por África Ocidental e África Central” (RODRIGUES, 2014, p.2). Este recorte está também presente na *Declaration of the Heads of State and Government of Central and West African States on Maritime Safety and Security in their Common Maritime Domain*. Fruto do encontro realizado em 2013 em Yaoundé, Camarões, esta declaração busca maior cooperação entre os países da região para lutarem juntos contra a pirataria, roubo armado contra navios e outros ilícitos ocorridos no Golfo da Guiné (DECLARATION, 2013, p.1). Os países limítrofes à região, seguindo a direção noroeste para sudeste, seriam: Senegal, Gâmbia, Guiné-

---

<sup>6</sup> Denise Russell é pesquisadora honorária da Universidade de Wollongong, Austrália. Por muitos anos trabalhou no *Department of General Philosophy* da Universidade de Sydney, Austrália, onde chegou a ser chefe deste departamento por três anos. É autora de dois livros: *Women, Madness and Medicine* e *Who Rules the Waves*. Esta última obra foi utilizada para a pesquisa deste trabalho.

Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Congo, República Democrática do Congo e Angola, além das ilhas de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe.

Figura 1: Mapa do Golfo da Guiné



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

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

Segundo o Anuário Estatístico de 2021 da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), cinco países do Golfo da Guiné concentram 50,7 bilhões de barris de reservas provadas de petróleo, aproximadamente 40% das reservas africanas e 2,9% das mundiais, sendo eles: Angola, Congo, Gabão, Guiné-Equatorial e Nigéria (ANP, 2021); essas nações fazem parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEC, 2021). Em relação à produção de petróleo, pode-se verificar uma liderança nigeriana no continente desde 2010 (ANP, 2020), com os cinco países chegando a produção de 3,797 milhões barris de petróleo por dia, aproximadamente 55% da produção africana e 4,3% da produção mundial. Pelo

Anuário da ANP, notamos que a extração de petróleo em Angola e na Nigéria, contabilizada respectivamente em 1,324 milhão e 1,798 milhão de barris por dia, alcança números próximos aos de países como Noruega (2,001 milhões), México (1,910 milhão barris/dia), Cazaquistão (1,811 milhão barris/dia) e Catar (1,809 milhão barris/dia) em 2020. É possível verificar uma tendência de redução na produção, tanto angolana quanto nigeriana, a partir de 2016 (ANP,2021).

A região abriga ainda grandes reservas de gás natural, com a Nigéria detendo 5,47 trilhões de metros cúbicos em reservas provadas, o que equivale a aproximadamente 42% das reservas africanas e 2,9% das reservas mundiais. Em relação à produção, este país é o terceiro maior produtor africano (com 49,4 bilhões de m<sup>3</sup>, atrás apenas da Argélia, 81,5 bilhões de m<sup>3</sup>, e do Egito, 58,5 bilhões de m<sup>3</sup>) e o 16º produtor mundial, com sua produção próxima a dos Emirados Árabes Unidos (55,4 bilhões de m<sup>3</sup> em 2020) (ANP, 2021). Além disso, pode-se verificar um aumento de aproximadamente 60% da produção de gás natural na Nigéria desde 2010, na época 30,9 bilhões de m<sup>3</sup> (ANP, 2020).

Ademais do incremento da produção de petróleo, ao falarmos de pirataria no Golfo da Guiné, devemos levar em conta a geografia local, particularmente no Delta do Níger. Composto por regiões alagadas, cortadas por rios e pântanos, o delta apresenta um terreno de difícil acesso em seu interior. Como aponta Wasiu Abiodun Balogun, tal fator aumenta a complexidade em atividades de vigilância e navegação, facilitando o “influxo de uma diversidade de armas pequenas e leves que gangues armadas, incluindo ladrões de petróleo e piratas, poderiam utilizar para perpetrar seus crimes”<sup>7</sup> (BALOGUN, 2018, p.116). De acordo com Márcio Seiner, Capitão de Mar e Guerra da Marinha do Brasil:

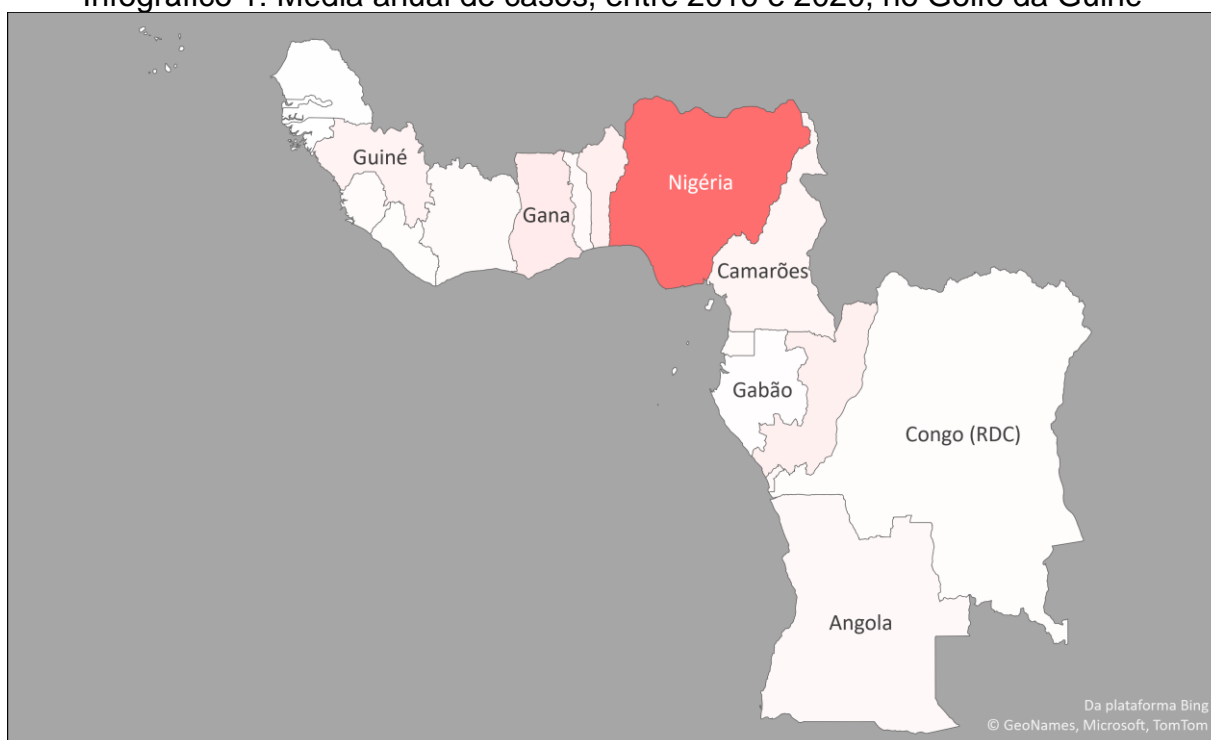
Na região do Delta do Níger convivem, em comunidades e assentamentos, 40 etnias, que falam mais de 250 dialetos. Como forma de compensação pelas operações realizadas, as companhias de petróleo efetuavam pagamentos para algumas comunidades próximas as suas instalações. Como nem todas as comunidades recebiam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

---

<sup>7</sup> Do original: *offer significant opportunities for the inflow of different varieties of SALWs which armed gangs including oil thieves and pirates could use to perpetrate criminality.*

Quando analisados os relatos recebidos pelo *Piracy Reporting Center* (PRC), é possível verificar uma maior incidência destas ações nas regiões do Golfo da Guiné mais próximas à costa nigeriana.<sup>8</sup> (ICC-CCS, 2021). Com sua sede em Kuala Lumpur, Malásia, atua independente de governos e fornece em seu site um mapa com as áreas de alto risco para a passagem dos navios. O infográfico abaixo exibe a média anual dos casos reportados ao PRC, nos últimos cinco anos. Quanto mais vermelho o país, maior o número de ataques à navios fundeados, atracados ou navegando próximo à sua costa:

Infográfico 1: Média anual de casos, entre 2016 e 2020, no Golfo da Guiné



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

Além disso, ao observar-se os relatórios anuais emitidos pelo PRC nos últimos dez anos, levando em conta os casos ocorridos em todo o mundo, é possível constatar que uma maior concentração em duas regiões: o sudeste da Ásia, principalmente na Indonésia e no Estreito de Singapura; e o Golfo da Guiné. Guilherme Oliveira e Nilton Cardoso observam que:

<sup>8</sup> O PRC, estabelecido em 1992, “oferece um serviço gratuito 24 horas aos comandantes de navios para relatarem qualquer pirataria, roubo armado contra navio ou incidentes com clandestinos”. Do original: *IMB PRC offers a 24-hour and free service for shipmasters to report any piracy, armed robbery or stowaway incidents.*

Para alguns analistas, o aumento dos ataques na região está diretamente relacionado à iniciativa internacional de combate à pirataria no Golfo de Áden, que teria forçado essa a se deslocar para o Golfo da Guiné. O crescente número de casos de pirataria na região é para esses analistas uma fonte de grande preocupação, uma vez que os ataques representam uma grande ameaça à produção de petróleo da região, uma vez que os campos de petróleo estão localizados principalmente no mar e em áreas costeiras.<sup>9</sup> (2020, p.540)

Nesse contexto, o Brasil, em seu Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN), define seu entorno imediato como entorno estratégico, sendo constituído pela América do Sul, o Atlântico Sul, costa ocidental da África e Antártida (BRASIL, 2016a, p.16). Esta região é prioridade para a política externa brasileira, sendo a busca pela “manutenção do Atlântico Sul como zona de paz e cooperação” um dos posicionamentos segundo o qual o Brasil concebe sua Defesa Nacional (BRASIL, 2016b, p.10). Assim, no LBDN temos que:

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

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

Dessa forma, este artigo exporá quais as atuais ações para a redução da insegurança marítima no Golfo da Guiné, promovido tanto por atores regionais quanto extrarregionais, dentre eles o Brasil. Por fim, passaremos para as conclusões, onde

---

<sup>9</sup> Do original: *for some analysts, the increase in attacks in the region is directly related to the international initiative to combat piracy in the Gulf of Aden, which would have forced piracy to move to the Gulf of Guinea. The growing number of piracy cases in the region is for these analysts a source of great concern, as the attacks pose a major threat to the region's oil production since the oil fields are mainly located at sea and in coastal areas.*

serão sintetizadas as informações levantadas durante a pesquisa para a realização do trabalho.

## 1. REAÇÃO CONTRA A PIRATARIA

### 1.1. Reações regionais

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

Os países, definidos na introdução como pertencentes ao Golfo da Guiné, fazem parte de duas comunidades econômicas. A primeira delas, criada em maio de 1975 pelo tratado de Lagos, é a *Economic Community of West African States* (ECOWAS), que se propõe a criar uma região integrada onde a população possa viver com dignidade em uma atmosfera de paz e segurança. Dentre os Estados anteriormente elencados, Benim, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Nigéria, Serra Leoa, Senegal e Togo são os que a compõem (ECOWAS, 2021).

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

Além dessas estruturas, a *Gulf of Guinea Commission* (GGC) apresenta-se como outra iniciativa buscando a cooperação regional. Criada em 2001, foi inicialmente composta por Angola, Congo, Gabão, Nigéria e São Tomé e Príncipe. Em 2008, recebeu a adesão da República Democrática do Congo e dos Camarões. A GGC tem por propósito transformar a região em uma zona de paz e segurança (GGC, 2021).

Também em 2008, a ECCAS passa a desenvolver uma estratégia conjunta para o problema da pirataria. Segundo o Almirante Adeniyi Adejimi Osinowo, da Marinha da Nigéria:



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

A cooperação entre a ECOWAS e a ECCAS para desenvolver estratégias integradas de combate a ações de piratas na região e de estabelecimento da segurança marítima regional, tiveram seu início em 2011. No ano seguinte, durante a *Maritime Safety and Security Conference*, em Cotonu, no Benim, as comunidades apresentaram um projeto de um Acordo Operacional e um Memorando de Entendimentos. Daud Hassan e Sayed Hasan (2017, p.54) constataram que estes esforços culminaram na criação de uma estratégia integrada, por parte dessas comunidades e da GGC, para o combate à insegurança marítima no Golfo da Guiné. A formalização se deu em 2013, em Yaoundé, capital camaronesa.

Essa estratégia exposta em Yaoundé toma por base o Protocolo de Segurança Marítima adotado pela ECCAS em 2009, no qual a área marítima desta comunidade foi dividida em zonas visando seu melhor monitoramento e fiscalização, por meio de patrulhas conjuntas (KAMAL-DEEN, 2014, p.109). O *Yaoundé Code of Conduct* foi desenvolvido conforme as Resoluções 2018 e 2039, do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), que reconheciam a necessidade de, por meio da liderança regional, ser adotado um procedimento para o combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, além de entenderem a necessidade de maiores iniciativas extrarregionais que contribuíssem com o aumento da segurança marítima e proteção do golfo. O CSNU “saudou explicitamente a adoção do código”<sup>10</sup> (HASSAN; HASAN, 2017, p.57), incentivando os Estados da região a prontamente assinarem e implementarem o *Yaoundé Code of Conduct*.

A condução do combate à pirataria, de acordo com este código, envolveria operações nacionais, multinacionais e regionais, além da coordenação inter-regional, em um nível mais elevado. A criação do Centro de Coordenação Inter-regional (ICC, da sigla em inglês), em 2014 na cidade de Yaoundé, traduz estes esforços de cooperação regional na área de Segurança e Defesa. O ICC funciona juntamente com

---

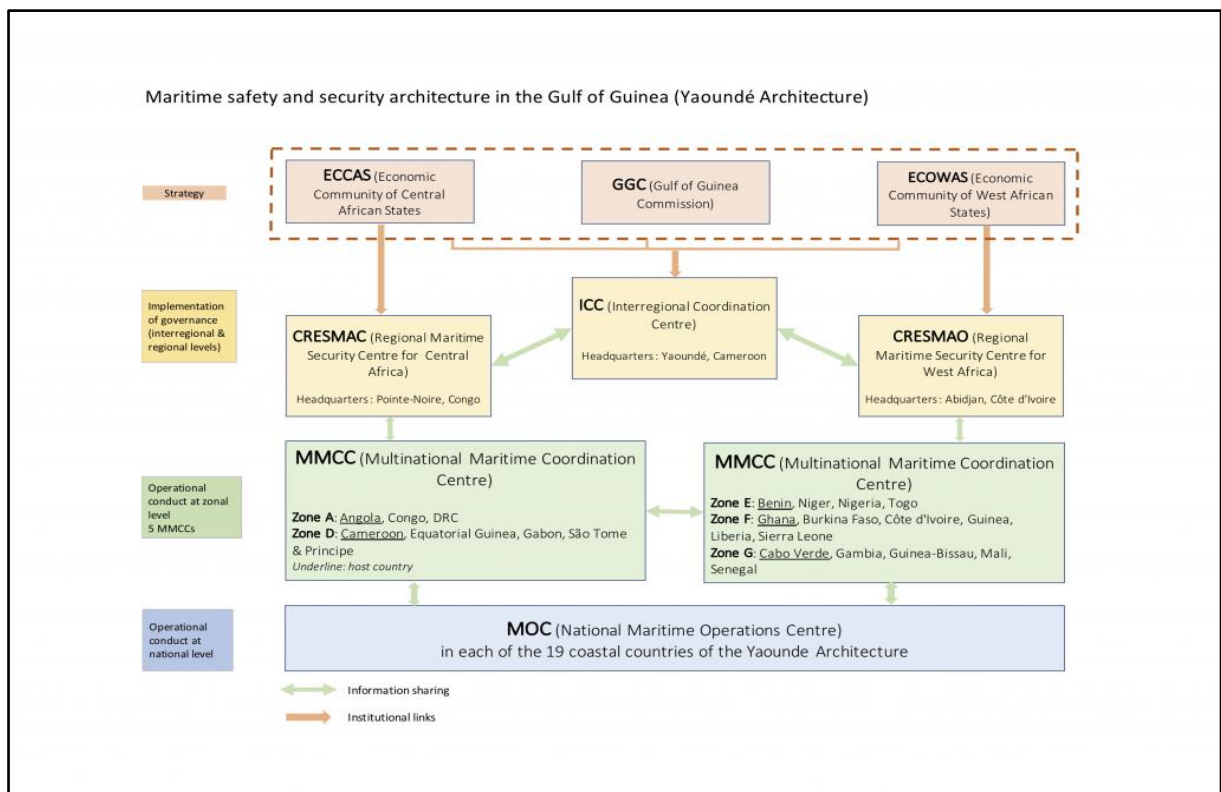
<sup>10</sup> Do original: *The Security Council explicitly welcomed the adoption of the code.*

uma coordenação regional em Abidjan, Costa do Marfim e outra em Pointe-Noire, no Congo. De acordo com Pedro Seabra:

O plano inicial previa ainda que o espaço marítimo do golfo fosse dividido em cinco zonas operacionais, com eventuais atividades conjuntas a serem coordenadas por Centros Coordenação Multinacional (CMC) [em inglês: *Multinational Maritime Coordination Centre* (MMCC)]. O propósito era fomentar a troca de informações operacionais e fomentar eventuais respostas coordenadas entre os Estados mais diretamente visados por cada zona. No entanto, até a data, os únicos CMC ativos encontram-se localizados em Cotonou (Benim) e Douala (Camarões), e cobrem apenas as zonas E e D, ao passo que os CMC das zonas A, F e G – a serem instalados respetivamente em Luanda (Angola), Acra (Gana) e Praia (Cabo Verde) – ainda não se encontram operacionais. (2019, p.44)

Segundo Hassan e Hasan (2017 p.62), as limitações dos Estados signatários dificultam a implementação completa, e as deficiências se relacionam principalmente às capacidades, aos fundos necessários e ao arcabouço jurídico.

Figura 2: Estrutura de funcionamento da segurança marítima integrada (Arquitetura de Yaoundé)



Fonte: site do *Interregional Coordination Centre*, 2021

Observando-se a figura 2, consegue-se constatar a grande necessidade de compartilhamento da informação, representada pelas duplas setas verdes. Porém,

este aspecto mostra-se como mais um empecilho nesta trajetória da completa implementação da arquitetura planejada. Para Pedro Seabra, tensões entre os países da região prevalecem ante a necessidade de cooperação para a segurança marítima no Golfo da Guiné:

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

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

Por não se tratar de um instrumento juridicamente vinculativo, ou seja, que não impõe obrigações aos países membros, o *Yaoundé Code of Conduct* limita-se em sua utilidade, apesar de elaborar uma estratégia de segurança marítima para uma grande porção da costa africana e de “constituir um primeiro passo significativo no processo de aprimoramento da governança marítima regional”<sup>11</sup> (HASSAN; HASAN, 2017, p.61). Além disso:

O Código também não diz nada sobre a proteção armada de navios mercantes. As empresas privadas de segurança marítima esperavam que o acordo fornecesse algumas diretrizes sobre o uso de guardas de segurança privada por navios mercantes. Isso teria permitido que operassem dentro das águas territoriais dos Estados costeiros da região. No entanto, tal como está, apenas os membros das Forças Armadas nacionais estão autorizados a portar armas nas águas territoriais dos signatários.<sup>12</sup> (HASSAN; HASAN, 2017, p.61)

---

<sup>11</sup> Do original: *constitute a significant first step in the process of enhancing regional maritime governance.*

<sup>12</sup> Do original: *the Code also says nothing about armed protection of merchant ships. Private Maritime Security Companies expected that the agreement would provide some guidelines on using private security guards by merchant ships. This would have allowed them to operate inside territorial waters of coastal states in the region. However, as it stands, only the members of the national armed forces are allowed to carry arms inside the territorial waters of the signatories.*

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

## 1.2. Reações extrarregionais

Considerando-se a afirmação do Almirante Osinowo, da Nigéria, há de ser verificada a atual participação de atores não regionais na construção de um ambiente seguro para a navegação no Golfo da Guiné. Iniciando esta verificação, é notória a participação estadunidense neste processo, no contexto do *United States Africa Command* (AFRICOM). Segundo Guilherme Oliveira e Nilton Cardoso (2020, p.541), este comando foi criado em 2007, sob o mandato de George W. Bush, com o objetivo primário de “proteger os interesses estadunidenses em petróleo na África e nas águas próximas”<sup>13</sup> (HASSAN; HASAN, 2017, p.62).

Por meio da iniciativa *African Partnership Station* (APS) do AFRICOM, os militares dos EUA estão envolvidos em exercícios de treinamento conjunto com marinhas da região para desenvolver proficiências em áreas como operações de interdição marítima, operações de busca e salvamento e contraterrorismo, entre outras. Para esse fim, os EUA gastaram certa de 35 milhões de dólares no treinamento de pessoal naval na Nigéria e em outros países do Golfo da Guiné sobre como combater a pirataria, o *bunkering* de petróleo e outros crimes marítimos que assolaram a região nos últimos tempos.<sup>14</sup> (ONUOHA, 2012, p.10-11)

Para Daud Hassan e Sayed Hasan (2017, p.63), a *African Partnership Station* auxilia, desde sua criação, no desenvolvimento do controle marítimo no Golfo da Guiné pelo auxílio da comunidade marítima regional, tendo por metas o fortalecimento da capacidade de defesa através de atividades conjuntas e treinamento. Ali Kamal-

---

<sup>13</sup> Do original: *was to protect US oil interests in Africa and its surrounding waters.*

<sup>14</sup> Do original: *through its AFRICOM's African Partnership Station (APS) initiative, the US military has been involved in joint training exercises with navies in the region to develop proficiencies in areas such as maritime interdiction operations, search and rescue operations, and counter-terrorism, among others. To this end, the US has expended about \$35 million in the training of naval personnel in Nigeria and other countries within the GG on how to combat piracy, oil bunkering and other maritime crimes that have plagued the region in recent times.*

Deen (2014, p.109) observa que os objetivos estratégicos dos EUA, de engajamento cooperativo e projeção de poder, também são atingidos com esta iniciativa, com o país empenhando-se em atender também necessidades não militares de segurança marítima na região por meio do *Africa Center for Strategic Studies*, em Fort McNair, Washington D.C., EUA.

Um dos exercícios promovidos anualmente pelo AFRICOM é o *Obangame Express* (MORCOS, 2021, p.5), projetado para melhorar a cooperação regional tanto no compartilhamento de informações quanto na melhor coordenação no âmbito do *Yaoundé Code of Conduct*, como também contribuir numa maior experiência buscando aprimorar as capacidades coletivas ao participarem do combate aos ilícitos marítimos. Para o ano de 2021, o exercício previu a participação de 32 nações, entre estas as 19 elencadas no capítulo anterior e também o Brasil (OBANGAME, 2021).

Outro membro permanente do CSNU presente na região é a França. Nesse mesmo sentido dos estadunidenses, também é possível observar a cooperação francesa através do *Navy's Exercise for Maritime Operations* (NEMO), com a organização de três a quatro exercícios navais por ano pela marinha deste país, culminando no *Grand African NEMO*, todos no intuito de aprimorar a segurança marítima no Golfo da Guiné. Durante sua realização em 2020, contou com a participação de 10 Estados da região; Benim, Congo, Gabão, Gâmbia, Guiné, Libéria, Nigéria, República Democrática do Congo, Senegal e Togo; além de Brasil, França, Itália e os EUA (USS HERSHEL, 2020). Os interesses franceses estão presentes em especial na Costa do Marfim, no Gabão e no Senegal (MORCOS, 2021, p.4).

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

Além dos Estados componentes do G7; Alemanha, Canadá, EUA, França, Itália, Japão e Reino Unido; este grupo conta com a participação de países não pertencentes ao G7; Bélgica, Brasil, Coreia do Sul, Dinamarca, Espanha, Noruega, Holanda, Portugal e Suíça. Conta também com a participação de organismos

internacionais; da União Europeia (EU), da *International Criminal Police Organization* (INTERPOL), da *International Maritime Organization* (IMO), do *Maritime Analysis and Operations Centre – Narcotics* (MAOC-N) e do *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNDOC). Compõem também o grupo os países da região elencados na introdução deste artigo e outros cinco, também da região porém sem litoral (Mali, Burkina Faso, Níger, Chade e República Centro-Africana); e as organizações regionais africanas; como a ECOWAS, a ECCAS, a GGC e a União Africana (UA) (MARQUES, 2018, p.92); (SEABRA, 2019, p.46). O Brasil foi elevado à membro efetivo em 2020 (TAULOIS, 2020, p.38). O G7++FoGG foi “concebido desde a sua origem para coordenar melhor os esforços dos parceiros internacionais no desenvolvimento de capacidades marítimas no Golfo da Guiné” (SEABRA, 2019, p.46).

Sobre este grupo, destaca-se o período iniciado em 2016, com a presidência portuguesa, primeira de um não membro do G7, que continuou com a “promoção da coordenação e otimização das sinergias entre diferentes atores e iniciativas da região” (MARQUES, 2018, p.92), além de inaugurar uma presidência compartilhada do fórum, com um dos países da região, no caso português com Cabo Verde.

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

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

de atualizações das ameaças à segurança marítima e orientações para a operação dos navios no golfo.

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

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

O SAAPS é definido como a utilização de meios militares contratados pelos Estados para oferecer escoltas marítimas para as embarcações comerciais que entram e saem das águas do mar sob sua jurisdição [...] o SESP consiste em colocar pessoal de segurança armados a bordos dos meios civis para proteger suas operações marítimas quando em suas águas territoriais.<sup>15</sup> (BROOHM; WANG; GAO, 2020, p.402)

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

A UE iniciou em 2013 um projeto designado *Critical Maritime Routes Gulf of Guinea* (CRIMGO) para auxiliar na formação das guardas costeiras de 7 países; Benim, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo;

---

<sup>15</sup> Do original: *The affiliated armed patrol services (SAAPS) is defined as military asset engaged by the states to offer escorts for operation at sea for commercial vessels moving into and out of seaways under their jurisdiction. Nonetheless the state embarked security personnel (SESP) consists of the placing armed security personnel on board civilian assets to protect operations at the sea while surrounded by the territorial water (ECSA-ETF, 2013).*

além da criação de uma rede de compartilhamento de informações, buscando promover maior coordenação regional (RODRIGUES, 2014, p.6). Este projeto foi encerrado em 2016, tendo importante contribuição na formação do Centro Inter-regional de Coordenação de Yaoundé, além de, ao garantir a sustentabilidade dos seus instrumentos de formação, assegurar a implementação da Rede Inter-regional do Golfo da Guiné (GoGIN, da sigla em inglês) (CMR, 2021b). Esta iniciativa busca estabelecer uma rede de compartilhamento de informações regionais, possibilitando uma melhor consciência situacional marítima da região (CMR, 2021a).

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

Esta plataforma vem sendo desenvolvida pela GoGIN, em conjunto com representantes dos centros marítimos que compõem a arquitetura de Yaoundé, ilustrando “a abordagem colaborativa desenvolvida pela UE, para combater a pirataria e responder aos novos desafios de segurança marítima que os Estados ribeirinhos do Golfo da Guiné enfrentam” (YARIS, 2021, p.1).

Problemas similares ao do Golfo da Guiné podem ajudar na construção de respostas mais efetivas à pirataria. Na Somália, uma das estratégias para a redução das ações de piratas foi a repressão por meio da Força Tarefa Combinada 151 (FTC 151). Fruto da coalizão composta por 31 países, a CTF subordina-se às Forças Marítimas Combinadas (CMF, da sigla em inglês). A CMF visa o patrulhamento e a manutenção da segurança do comércio marítimo na região que engloba o Oceano Índico, os Golfos de Áden e Pérsico e o Mar Vermelho (LESSA, 2019, p.22); (OLIVEIRA; CARDOSO, 2020, P.545).

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



### 1.3. Presença brasileira

Desde 9 de junho de 2021, o comando da FTC 151 é de um Almirante da Marinha do Brasil, o Contra-Almirante André Luiz Andrade Felix (CTF 151, 2021). Para Whitsell (2021, p.7) a redução dos ataques piratas nas regiões onde a força-tarefa atua demonstra sua efetividade, podendo ser entendida como argumento favorável para a discussão, entre os senadores estadunidenses, pela expansão desta ou pela criação de uma nova força-tarefa, que possa lidar com as questões que se apresentam no Golfo da Guiné.

A presença do Brasil em diversas ações, como a participação nos exercícios *Obangame Express* e NEMO, além do atual comando da FTC 151, traz experiência aos militares brasileiros, podendo ser utilizada nos esforços de composição de uma Força Tarefa para a região do Golfo da Guiné, como para a ampliação da FTC 151.

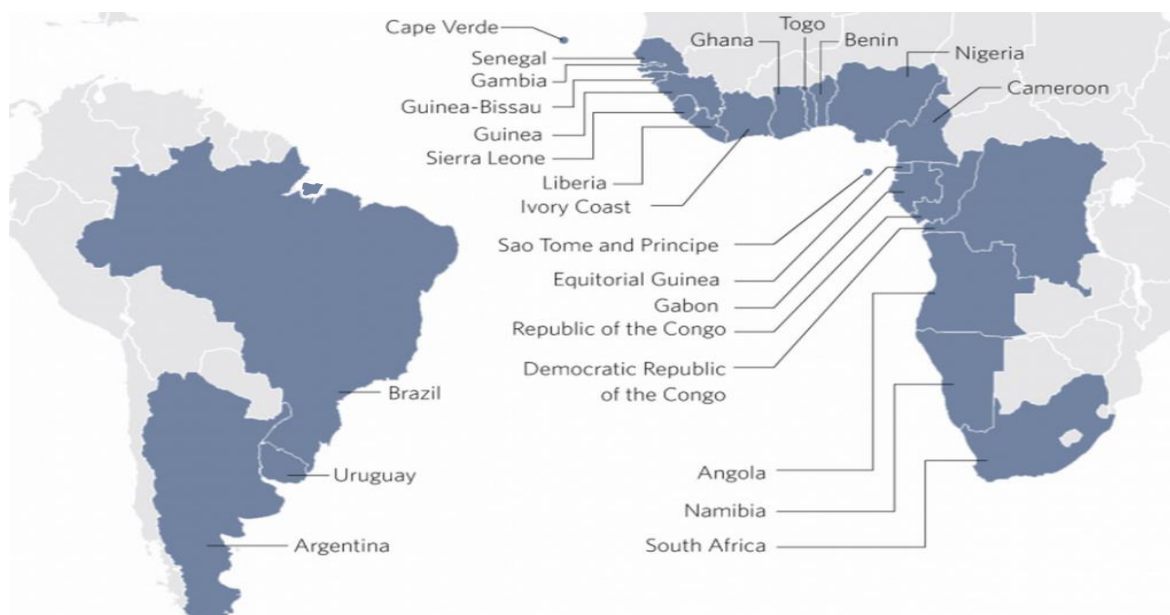
Dentro do marco legal brasileiro, a LBDN define tanto o Atlântico Sul, quanto a costa ocidental da África como entorno estratégico do Brasil (BRASIL, 2016a, p.16). Ainda neste documento, é ressaltado o fato de o Brasil possuir a maior costa atlântica, tendo assim especial interesse em garantir e manter a segurança e a paz na porção sul deste oceano (BRASIL, 2016a, p.35).

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

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

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

Figura 3: Países componentes da ZOPACAS



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

Para Martine Cruzmerino (2020, p.23), um dos intentos, com a criação da ZOPACAS, era criar um bloco que, unido, fosse responsável por importante parcela dos votos na Assembleia Geral das Nações Unidas, possibilitando atuar na mesma direção. Além disso, esses objetivos relacionam-se com o conceito da Cooperação Sul-Sul, podendo ser entendido como as ações entre países periféricos que possibilitem maior autonomia para suas decisões, combate a problemas comuns e defesa de interesses comuns.

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

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

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

A Marinha do Brasil, no intuito de contribuir com incremento da ZOPACAS, conduziu em 27 de outubro de 2020 o Simpósio (WEBINAR) “A contribuição da ZOPACAS para o Desenvolvimento Econômico e a Segurança Marítima no Atlântico Sul”, sendo parte de outras iniciativas brasileiras que buscam fortalecer o fórum, em paralelo às Reuniões Ministeriais (SIMPÓSIO, 2021); (BRASIL, 2020). “A principal contribuição do WEBINAR para a ZOPACAS foi a proposta de se revitalizar o fórum por meio de uma institucionalização que permita manter uma continuidade das discussões e das ações a serem empreendidas pelos países membros” (SIMPÓSIO, 2021). No ano seguinte, foi realizado, de forma remota pela internet, o 1º Simpósio Marítimo da ZOPACAS (SIMPÓSIO, 2021).

## **CONCLUSÃO**

Apesar da atual insuficiência dos Estados lindeiros ao Golfo da Guiné em combater individualmente os piratas na região, mostramos algumas ações entre desenvolvidas em especial no compartilhamento de informações. Estas iniciativas são

em grande parte fomentadas por atores externos a região, como os EUA, a França, o G7 e a União Europeia. O Brasil, por sua vez, vem participando de diversas iniciativas. A revalorização da ZOPACAS e o envio de uma fragata da Marinha do Brasil para realizar a Operação GUINEX-I, deixam evidentes a preocupação com o problema gerado pela pirataria na região.

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

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

Estas dificuldades passam então a serem reduzidas com uma maior participação de países de fora da região nas ações de enfrentamento ao problema. Os EUA estão presentes na região com o AFRICOM, desenvolvendo ações de treinamento conjunto com as marinhas regionais. Os Estados Unidos também são os condutores do *Obangame Express*, exercício cujo objetivo é melhorar a cooperação regional quanto a segurança marítima no Golfo da Guiné. A presença francesa também é notória, com ligações que remontam o período da partilha e colonização dos territórios africanos, com o país mantendo forças militares na Costa do Marfim, Gabão e Senegal. A França também vem conduzindo anualmente o *Grand African NEMO*, no intuito de aprimorar a segurança marítima no Golfo da Guiné.

Outro agente internacional com presença na região é o G7, que em 2011 incluiu em sua agenda a segurança marítima, durante a presidência francesa do grupo, culminando na criação do G7++FoGG, para coordenar os distintos esforços de desenvolvimento de capacidades marítimas no Golfo da Guiné. O grupo congrega

tanto os países do G7, quanto os Estados locais e as organizações internacionais africanas ligadas ao tema e demais países interessados, como é o caso do Brasil. Outra presença a ser considerada é a da UE com o GoGIN, uma continuação do projeto designado CRIMGO, iniciado em 2013. Com a contribuição em tecnologia no desenvolvimento da plataforma YARIS, a União Europeia promove o maior compartilhamento de informações, importante esforço na direção da redução dos crimes de pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.

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

A exceção das ações ligadas a UE, foi possível observar, por meio da pesquisa, a presença do Brasil nas outras ações promovidas por entes internacionais na região. O país tem enviado navios para participar do *Obangame Express* e do *Grand African NEMO* nos anos recentes, além de conduzir a operação GUINEX-I em 2021, com o envio da Fragata Independência. Ações justificadas quando lemos o conteúdo do LBDN, designando a costa oeste africana e o Atlântico Sul como porção do entorno estratégico brasileiro. Ainda neste documento, é apresentada a necessidade do fortalecimento da ZOPACAS a fim de promover a cooperação entre os seus Estados componentes, sendo todos os países africanos analisados pertencentes a tal fórum.

Em tratando-se de ZOPACAS, através deste estudo, foi possível verificar o recente aumento das atividades relacionadas ao fórum, tendo o Brasil conduzido esforços paralelos às reuniões ministeriais formais a serem realizadas, para atingir seu intento previsto nos documentos de Defesa, de promoção da cooperação entre os Estados componentes no grupo. A preocupação com a crescente pirataria na porção leste do Atlântico Sul foi incluída como preocupação da ZOPACAS em 2013 com a Declaração de Montevideo, e assim justifica uma maior ação do fórum para o seu combate. Porém, analisando-se a finalidade de criação da ZOPACAS, tendo como uma delas a redução da presença de países exteriores a região e a maior independência na condução do combate aos problemas comuns, pode-se observar uma grande distância da situação atual do fórum, devido à forte presença de atores

internacionais, como os citados anteriormente, tanto auxiliando na resolução dos casos de pirataria e roubo armado contra navios, como também inserindo seus interesses na região analisada.

Em contrapartida, é possível observar também que, pensando-se no curto prazo, a manutenção dos atuais esforços dos diversos atores internacionais presentes na região é de extrema importância, para que não haja interrupção do atual processo em condução. A inserção de tecnologia tanto para o monitoramento quanto para o combate em si (nos navios empregados para estas ações) também deverá ser o foco, como visto no projeto YARIS.

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

#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HASSAN, Daud; HASAN, Sayed. Effectiveness of the Current Regimes to Combat Piracy in the Gulf of Guinea: An Evaluation. **African Journal of Legal Studies**, 10, 2017. p.35-65. Disponível em: <[https://brill.com/view/journals/ajls/10/1/article-p35\\_2.xml](https://brill.com/view/journals/ajls/10/1/article-p35_2.xml)>. Acesso em: 16 jul 2021.

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

MARQUES, Joaquim Ferreira. Desafios de Segurança no Golfo da Guiné. **Relações Internacionais**, mar2018, v.57. P.91-100. Disponível em: <[http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista\\_ri/pdf/ri57/RI57\\_art06\\_JFM.pdf](http://www.ipri.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art06_JFM.pdf)>. Acesso em: 13 jul 2021.

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

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

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

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

OPEC, Organization of the Petroleum Exporting Countries. **Member Countries**. 2021. Disponível em: <[https://www.opec.org/opec\\_web/en/about\\_us/25.htm](https://www.opec.org/opec_web/en/about_us/25.htm)>. Acesso em: 09 out 2021.

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

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

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

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

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

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

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

USS HERSHEL “Woody” Williams Joins Allies, Partners for Exercise Grand African NEMO. **U.S. Naval Forces Europe-Africa/U.S. 6th Fleet**, 10 out 2020. Disponível

em:

<<https://www.c6f.navy.mil/DesktopModules/ArticleCS/Print.aspx?PortalId=22&ModuleId=7013&Article=2378913>>. Acesso em: 30 jul 2021.

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

WHITSELL, Taylor. Piracy in the Gulf of Guinea. **Harvard Model Congress**, Boston: 2021. Disponível em: <[https://static1.squarespace.com/static/5cb7e5637d0c9145fa68863e/t/5f711cdb35ffa16c0e8b34ba/1601248477825/House\\_FA\\_2.pdf](https://static1.squarespace.com/static/5cb7e5637d0c9145fa68863e/t/5f711cdb35ffa16c0e8b34ba/1601248477825/House_FA_2.pdf)>. Acesso em: 16 jul 2021.

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