

A ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL EM CONTRIBUIÇÃO À REDUÇÃO DA PIRATARIA E AO AUMENTO DA SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ: Uma análise bibliográfica e documental (2012-2023)

Wilziana Camarotti de Souza Dias Thomé¹

Maurício Leite de Pontes²

RESUMO

Este artigo analisa a contribuição da Marinha do Brasil para a redução da pirataria e o fortalecimento da segurança marítima no Golfo da Guiné entre 2012 e 2023, destacando a relevância estratégica da região para o comércio global e para os interesses nacionais. Utilizando metodologia qualitativa, de caráter descritivo, baseada em fontes bibliográficas e documentais, o estudo avalia a eficácia das ações da Marinha frente à crescente ameaça de pirataria nessa área. Os resultados indicam que a atuação brasileira contribuiu para a redução significativa de incidentes de pirataria, particularmente após 2021, com o lançamento da Operação Guinex e a participação em iniciativas multinacionais como *Obangame Express* e *Grand African Nemo*. Essas ações fortaleceram a segurança regional, promoveram maior cooperação internacional e aprimoraram a defesa marítima local, destacando o papel das iniciativas de capacitação militar e do apoio à Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Contudo, o leve aumento dos incidentes em 2023 reforça a necessidade de vigilância contínua e ajustes estratégicos. O estudo conclui que a Marinha do Brasil desempenhou um papel significativo na redução da pirataria, no fortalecimento da segurança marítima e na promoção da cooperação internacional no Golfo da Guiné na última década.

Palavras-chave: Pirataria Marítima; Segurança Marítima; Golfo da Guiné; Atuação da Marinha do Brasil.

1 Graduada em Estatística na Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2003). E-mail: wilziana@yahoo.com

2 Mestre em Ciências Navais pela Escola de Guerra Naval (2015). Instrutor de Planejamento Militar da Escola de Guerra Naval. E-mail: mauricio.leite@marinha.mil.br

INTRODUÇÃO

Com o surgimento de novas ameaças globais, as Marinhas têm se adaptado para enfrentar tanto desafios tradicionais quanto questões emergentes como a pirataria, o terrorismo marítimo e outras formas de criminalidade transnacional. Essas ameaças contemporâneas demandam uma abordagem estratégica integrada, na qual a presença naval vai além da defesa convencional, abrangendo também a proteção das rotas comerciais e a garantia da segurança em áreas de importância estratégica. Entre as regiões mais afetadas por essas ameaças, o Golfo da Guiné (GG) se destaca, exigindo atenção especial das Marinhas ao redor do mundo.

Localizado na costa ocidental da África, o GG tem importância estratégica para o comércio marítimo global. Com vastas reservas de petróleo e gás, a região se consolidou como uma das principais rotas para o transporte de recursos energéticos e de mercadorias, conectando continentes e atraindo a atenção de diversas potências internacionais. Dada a relevância do transporte marítimo, responsável por mais de 80% do comércio mundial (Milião, 2023), a segurança nas rotas que atravessam o GG tornou-se uma preocupação global integrada às estratégias de defesa e de cooperação internacional.

Nos últimos anos, o GG tem enfrentado desafios crescentes, particularmente com o aumento da pirataria, que ameaça diretamente a segurança das rotas comerciais e a estabilidade econômica dos países costeiros. A pirataria na região tornou-se um problema crítico, colocando em risco a navegação segura e afetando negativamente o fluxo do comércio marítimo, essencial para a economia de diversos países. Embora outros crimes transnacionais, como o tráfico de drogas e armas, também estejam presentes, é a pirataria que se sobressai como a principal preocupação, evidenciando a necessidade de ações coordenadas e eficazes para garantir a segurança marítima na região.

Nesse cenário de crescentes desafios, a cooperação internacional apresenta-se como um elemento fundamental para enfrentar a insegurança nessa área e a Marinha do Brasil (MB) desempenha um papel importante nesse esforço. Integrada a iniciativas globais, a Marinha brasileira tem contribuído para fortalecer a segurança marítima no GG, a fim de mitigar a pirataria e promover a estabilidade regional.

Diante dessa realidade, este estudo justifica-se pela necessidade

de avaliar a efetividade da atuação da MB contra a pirataria no GG, uma região de importância estratégica para o comércio global e, especialmente, para o Brasil. Analisar essa contribuição é importante para compreender o papel do Brasil na segurança marítima internacional e no fortalecimento das relações de cooperação com países da África Ocidental.

Ademais, para o Brasil, a relevância deste trabalho reside no fato de que o GG integra o entorno estratégico nacional, conforme delineado na Política Nacional de Defesa (Brasil, 2020b). Assim, a segurança nessa região impacta diretamente as linhas de comunicação marítima vitais para a economia brasileira. No contexto da MB, a pesquisa destaca a importância das operações multinacionais como um meio de assegurar a paz e a estabilidade em áreas críticas para os interesses nacionais, além de fortalecer a posição do Brasil como um ator relevante na segurança marítima global.

Desse modo, o objeto geral deste estudo é analisar a atuação da MB em contribuição ao combate à pirataria no GG no período de 2012 a 2023. Esta pesquisa visa compreender como essa atuação contribuiu para a segurança marítima na região, levando em conta a participação em operações multinacionais desde 2012, bem como os resultados alcançados em termos de redução dos incidentes de pirataria no período.

Para tanto, busca-se responder a seguinte questão de pesquisa: A atuação da MB contribuiu para a redução da pirataria e para o aumento da segurança marítima no GG entre 2012 e 2023? Para responder a essa questão, parte-se da hipótese de que a atuação da MB no GG, em cooperação com os países daquela região, contribuiu para a redução da pirataria, diminuindo a quantidade de incidentes e aumentando a sensação de segurança marítima, no período de 2012 a 2023.

Para alcançar o objetivo geral, os seguintes objetivos específicos foram estabelecidos: descrever os aspectos históricos e conceituais relativos à pirataria e à segurança marítima no GG; descrever as características geográficas do GG, fatores contribuintes e impactos da pirataria na região; identificar as ações adotadas pela MB e por outras marinhas na região entre 2012 e 2023; e verificar a relação entre essas ações e a evolução dos incidentes de pirataria nesse período.

A metodologia utilizada compreendeu uma pesquisa básica, de abordagem qualitativa e de caráter descritivo, visando analisar a atuação da MB e seus impactos na redução da pirataria e no incremento da segurança marítima no GG. As pesquisas bibliográfica e documental

foram utilizadas para ampliar o entendimento do assunto e coletar os dados para responder à questão de pesquisa. No que diz respeito à pesquisa bibliográfica, foi realizada uma revisão da literatura existente, abrangendo livros, artigos acadêmicos, teses e dissertações disponíveis em repositórios como o Google Acadêmico, a Rede Scielo e a Biblioteca da Escola de Guerra Naval, destacando-se os estudos de Dias (2022), Luiz (2022) e Vaz (2023), dentre outros.

A pesquisa documental envolveu a consulta a fontes variadas, incluindo leis, normas, doutrinas e tratados internacionais, como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (ONU, 1982), além de políticas nacionais, como a Política Nacional de Defesa (Brasil, 2020b) e o Livro Branco de Defesa Nacional (Brasil, 2020a). Além disso, foram analisados relatórios de organizações internacionais, como os do *International Maritime Bureau da International Chamber of Commerce* (ICC-IMB), e publicações oficiais da MB, como a Estratégia de Defesa Marítima (Brasil, 2023a), bem como fontes de mídia especializada. A partir desses dados, buscou-se identificar padrões e percepções relacionados à atuação da MB no GG e à evolução dos incidentes de pirataria na região.

Para alcançar o propósito deste estudo, o trabalho está dividido em seis seções, sendo a primeira a presente introdução. A segunda seção destina-se a apresentar um breve panorama histórico e conceitual da pirataria marítima e da segurança marítima. Na terceira seção, abordam-se as características geográficas e a importância estratégica do GG, bem como os fatores contribuintes e os impactos da pirataria na região. Por sua vez, na quarta seção, abordam-se as estratégias e ações da MB e outras marinhas contra a pirataria no GG. Já a quinta seção consiste na descrição da evolução dos incidentes de pirataria, no impacto das ações de segurança e na comparação dos dados antes e depois das intervenções. Por fim, na sexta seção, apresenta-se a conclusão do estudo baseada nos argumentos das seções anteriores, a fim de responder à questão de pesquisa e confirmar ou refutar a hipótese.

PIRATARIA E SEGURANÇA MARÍTIMA: CONCEITO E CONTEXTO

A pirataria e a segurança marítima são elementos que influenciam diretamente na manutenção da ordem e do comércio nos oceanos. Esta seção analisa a evolução histórica da pirataria e as modernas concepções

de segurança marítima, abordando as transformações e adaptações desses fenômenos ao longo dos séculos. Essa análise visa compreender suas implicações no cenário internacional.

Histórico da pirataria marítima

A pirataria marítima, uma prática milenar que remonta aos primórdios das civilizações, evoluiu ao longo dos séculos, moldada por diferentes contextos sociais, econômicos e políticos. Desde os primeiros relatos na Antiguidade até as sofisticadas operações do século XXI, a pirataria tem sido um desafio persistente à navegação e ao comércio marítimo global, refletindo a contínua luta entre a segurança marítima e as ameaças que surgem nas rotas comerciais.

Na Antiguidade, durante o reinado da rainha Ilíria Teuta, no século III a.C., os mercadores romanos enfrentaram frequentes ataques no Mar Adriático (parte do Mar Mediterrâneo), segundo Vaz (2023). Essa intensidade de ataques evidencia a dificuldade em manter a segurança nas rotas comerciais, levando à criação de medidas especiais, como a *Lex Gabinia*³, que deu poderes ditatoriais ao general Pompeu para combater a pirataria nesse mar (Luiz, 2022).

Os primeiros relatos literários sobre pirataria são encontrados na obra “Odisseia” de Homero, em 735 a.C., onde o termo “pirata” é associado aos saqueadores de embarcações (Homero, 1981 *apud* Mathuiy, 2013). A inclusão desse termo na literatura da época sublinha a relevância das atividades piratas na sociedade antiga, destacando sua influência duradoura.

Durante a Idade Média, o termo pirata passou a descrever aqueles que saqueavam navios sem autoridade, recorrendo à violência, conforme mencionado por Vaz (2023). Essa definição de pirata revela a continuidade e a evolução da prática ao longo dos séculos, adaptando-se às estruturas políticas e legais em mudança.

Segundo Karg (2018), a descentralização política ocorrida após a queda do Império Romano, aliada ao desenvolvimento das técnicas de navegação, propiciou o aumento da pirataria marítima. Nesse período, a fragmentação política permitiu que os piratas operassem com mais

3 Uma lei romana que conferiu ao general Pompeu autoridade proconsular sobre todas as províncias dentro de 50 milhas do Mar Mediterrâneo, com o objetivo de combater os piratas cilícios (Wikiwand, 2024).

liberdade, aproveitando-se da falta de controle centralizado. Esse contexto demonstra que a ausência de um poder central forte pode fomentar atividades ilícitas.

Entre os séculos VII e IX, os vikings, conhecidos por sua habilidade em navegação, realizaram ataques piratas nas costas da Escócia, Inglaterra e Irlanda, entre outros locais (Fernandes, 2021). Além disso, o termo “Viking”, no nórdico antigo, significa “viagem de pirata”, o que evidencia sua ligação com a pirataria, sendo esse o principal grupo pirata a atuar na Europa medieval (Karg, 2018). Essa associação linguística não apenas sublinha a importância cultural da pirataria para os vikings, como também destaca seu papel na economia e na expansão territorial desse povo.

Com as Grandes Navegações, entre os séculos XV e XVIII, houve um aumento na pirataria devido ao intenso transporte de riquezas entre as colônias e as metrópoles europeias (Luiz, 2022). Nesse período, conforme reforça Mathuiy (2013), navios carregados de bens valiosos tornavam-se alvos atraentes para piratas. A movimentação dessas riquezas criou vastas oportunidades para ataques piratas, influenciando o comércio.

Essa situação culminou na Era de Ouro da Pirataria, ocorrida entre 1650 e 1730, que coincidiu com o auge das transações comerciais marítimas e intensificou a atuação de piratas, principalmente no Atlântico (Freitas, 2018). Ademais, Luiz (2022) reforça que a colonização do continente americano pelas potências europeias concentrou a pirataria nessa região, com frequentes ataques a navios que voltavam da América. Assim, a vasta circulação de riquezas e a vulnerabilidade das embarcações tornaram essas rotas lucrativas para os piratas, que viam nesses navios alvos fáceis para obter grandes recompensas.

Além disso, durante a Era de Ouro da Pirataria, os corsários, piratas legitimados pelos monarcas por meio das Cartas de Corso, atacavam navios de outros Estados (Mathuiy, 2013). Essa prática econômica perturbava as rotas marítimas inimigas sem os custos da manutenção naval. Vaz (2023) acrescenta que a ação dos corsários visava demonstrar poder por meio de ações navais oportunistas, evitando o envolvimento direto das forças armadas tradicionais, uma prática comum até o século XIX.

Todavia, no século XIX, a pirataria diminuiu devido ao maior controle estatal, à proibição da carta de corso e às políticas repressivas inglesas durante a *Pax Britannica* (Karg, 2018). Para Venâncio (2012), o reforço no patrulhamento dos oceanos, especialmente durante a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria, levou à obsolescência da pirataria em diversos

países. Além disso, a eficácia das marinhas nacionais e a estabilidade política global reduziram os ataques piratas no Atlântico, resultando em uma sensação de paz relativa (Karg, 2018).

Por outro lado, a pirataria nunca foi completamente extinta e ressurgiu no final do século XX, especialmente nas águas da Somália a partir de 2005, sendo uma rota estratégica do comércio mundial (Freitas, 2018). A situação crítica da Somália como Estado falido contribuiu para o aumento da pirataria nessa região (Mathuiy, 2013). A ausência de um governo funcional e a pobreza extrema criaram um ambiente propício para a pirataria.

No entanto, esse problema não se limita apenas às águas somalis. Recentemente, OGG tem se tornado uma área de preocupação internacional, onde os incidentes de pirataria cresceram de forma alarmante (Guedes, 2020). Entre 2011 e 2013, conforme apontado por Freitas (2018), essa região viu um aumento significativo de ocorrências, consolidando-se como uma zona de alta incidência de piratas. A relevância estratégica e econômica dessa região atrai piratas em busca de ganhos financeiros.

Sendo assim, a pirataria marítima, desde suas origens na Antiguidade até os desafios contemporâneos, tem se mostrado um fenômeno persistente e adaptável. Sua evolução reflete as mudanças nas dinâmicas econômicas e políticas globais, exigindo constantes esforços de adaptação e resposta para assegurar a segurança das rotas marítimas e proteger o comércio global.

Definições de segurança marítima e pirataria marítima

A segurança marítima e a pirataria são temas de crescente relevância no cenário internacional, refletindo a importância das rotas marítimas para o comércio mundial e a estabilidade regional. As definições estabelecidas por diversas organizações e legislações contribuem para a formulação de políticas eficazes e a implementação de medidas preventivas que assegurem a livre navegação e protejam os interesses econômicos e estratégicos dos Estados.

Primeiramente, a segurança marítima é um conceito recente, sem uma definição universal aceita. Com a criação das Nações Unidas⁴, houve

4 Esse artigo estabelece que, para promover segurança e prosperidade necessários para relações harmoniosas entre os países, fundamentadas na equidade de direitos e autonomia dos povos, as Nações Unidas apoiarão: a melhoria dos padrões de vida e o desenvolvimento

uma mudança de paradigma, deslocando o foco da segurança nacional para incluir aspectos não militares na agenda internacional, com maior ênfase no indivíduo, conforme descrito no artigo 55 da Carta das Nações Unidas. Contudo, Piedade (2018) destaca que essa nova abordagem se concretizou no conceito de segurança coletiva, no qual os Estados se organizam para enfrentar ameaças militares comuns. Tal deslocamento de foco indica uma preocupação para além das fronteiras nacionais, englobando a proteção dos indivíduos e a cooperação internacional.

Além disso, Piedade (2018) menciona que com o fim da Guerra Fria a agenda de segurança se ampliou, incluindo novas ameaças além do domínio militar. A segurança marítima passou a ser uma tarefa conjunta entre entidades internacionais públicas e privadas, com o objetivo de garantir a livre circulação e a boa governança dos mares (Feldt; Roell; Thiele, 2013). Esse cenário reflete a interdependência global, em que a segurança no domínio marítimo é necessária para o comércio e a estabilidade econômica.

Nesse contexto, desde a década de 1950, a Organização Marítima Internacional (IMO)⁵ tem atuado como o principal órgão regulador de segurança marítima, envolvendo a proteção contra atos ilegais e deliberados (Piedade, 2018). Ademais, segundo o mesmo autor, após o incidente envolvendo o navio de cruzeiro italiano *Achille Lauro*⁶, em outubro de 1985, a IMO estabeleceu várias resoluções, visando prevenir atos ilícitos contra passageiros e tripulações e garantindo a segurança da navegação marítima (Piedade, 2018). Essas resoluções possibilitam o estabelecimento de medidas efetivas de segurança, aumentando a cooperação internacional e fortalecendo a resposta global às ameaças marítimas.

Por sua vez, a União Europeia adotou, de acordo com o Regulamento nº 725/2004, a definição de segurança marítima como “a combinação das medidas preventivas destinadas a proteger o transporte

econômico e social, a resolução de questões globais, assim como a cooperação cultural e educacional, e o reconhecimento dos direitos humanos e das liberdades essenciais para todos, sem discriminação (ONU, 1945).

5 A IMO é uma agência especializada ligada à Organização das Nações Unidas (ONU) e tem como objetivo central promover a segurança e a proteção das operações de transporte marítimo em escala global (FEMAR, 2023).

6 Em outubro de 1985, ocorreu um dos atos de terrorismo marítimo mais notórios, quando o navio de cruzeiro italiano *Achille Lauro* foi sequestrado no Mediterrâneo por um grupo de terroristas palestinos. Durante o ataque, espalharam o terror a bordo e assassinaram brutalmente *Leon Klinghoffer*, um passageiro americano de ascendência judaica (Cottim, 2008).

marítimo e as instalações portuárias contra as ameaças de ações ilícitas intencionais” (União Europeia, 2004, p. 129/8). Essa definição sublinha a importância de uma abordagem proativa para garantir a integridade e a segurança do transporte marítimo. Além disso, a implementação dessas medidas assegura o fluxo ininterrupto do comércio marítimo, refletindo positivamente na economia mundial.

Por outro lado, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)⁷, em sua Estratégia Marítima de 2011, reforçou a importância da segurança marítima para manter a liberdade de navegação, proteger rotas comerciais, infraestruturas e recursos. Ademais, reconheceu também a crescente ameaça de pirataria, tráfico ilícito e terrorismo devido à globalização (OTAN, 2011). Esse reconhecimento destaca a necessidade de uma vigilância contínua e de ações coordenadas para mitigar essas ameaças emergentes.

Adicionalmente, Piedade (2018) observa que a literatura sobre segurança marítima divide-se em duas vertentes principais: a inexistência de ameaças e a preservação da “boa ordem” no ambiente marítimo. Nesse sentido, Till (2018) destaca que essa última vertente é fundamental para assegurar o pleno uso dos atributos do mar, livre de obstáculos e riscos. Assim, a “boa ordem” no mar é vista como uma condição almejada que facilita não apenas a segurança, mas também a sustentabilidade no desenvolvimento das atividades marítimas.

No que se refere à pirataria, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), de 1982, a define como atos ilegais de violência ou captura realizados em alto mar. No entanto, a soberania dos Estados se aplica até o limite do mar territorial, onde ações semelhantes são classificadas como “roubo à mão armada” (ONU, 1982). Essa definição diferencia a pirataria de outras formas de crimes marítimos, permitindo uma abordagem legal específica.

Em contraste com a pirataria, a IMO define roubo armado a navios, por meio do Código de Práticas para Investigação de Crimes de Pirataria e Assalto à Mão Armada contra Navios, como um ato ilícito de violência, detenção, depredação ou ameaça, cometido para fins particulares e direcionado contra um navio, suas pessoas ou seus bens a bordo, dentro

7 A OTAN é uma aliança político-militar composta por 29 países da Europa e da América do Norte. Esses países se unem para colaborar e consultar sobre questões de segurança e defesa. A organização estabelece um vínculo exclusivo entre os dois continentes, promovendo cooperação tanto no âmbito político quanto na área da segurança (OTAN, 2024).

das águas internas, arquipelágicas ou no mar territorial de um Estado, que não seja considerado pirataria (IMO, 2010). Tal descrição sublinha que o roubo armado ocorre dentro da jurisdição nacional, diferenciando-o da pirataria.

Dessa forma, a principal diferença entre pirataria e roubo armado está na localização dos atos criminosos. Segundo a CNUDM, a pirataria compreende atos ilícitos de violência, detenção ou depredação realizados em alto mar. A Convenção também afirma que a soberania dos Estados se estende ao mar territorial, e, portanto, ataques ocorridos nessa região são considerados roubo à mão armada (ONU, 1982; Piedade, 2018). Compreender essa distinção permite a correta aplicação das leis e a cooperação internacional, permitindo que as autoridades desenvolvam estratégias mais eficazes contra esses crimes.

A pirataria é reconhecida como um crime de jurisdição universal, conforme estabelecido no art. 14 da Convenção de Genebra para o Alto Mar de 1958 e mantido na redação do artigo 100 da CNUDM (Venancio, 2012). Essa universalidade permite que qualquer nação capture e julgue os piratas, independentemente do local do crime ou da nacionalidade dos envolvidos, com base na cooperação internacional contra a pirataria em áreas fora da jurisdição de qualquer Estado. Tal medida justifica-se porque a pirataria ameaça a segurança global e o comércio internacional, exigindo uma resposta coordenada entre as nações.

Ademais, a pirataria marítima, além de ser um crime de jurisdição universal, impacta o comércio global. À luz do fenômeno da globalização, as interrupções no transporte marítimo, mesmo distantes das águas soberanas de um Estado, podem prejudicar interesses econômicos e comerciais (Till, 2018). A estabilidade econômica global depende da segurança das rotas marítimas, tornando a luta contra a pirataria uma prioridade para muitos países.

Portanto, assegurar a segurança marítima permite enfrentar ameaças como a pirataria e contribuir para a prosperidade econômica global. A evolução desses conceitos reflete a necessidade de uma abordagem diversificada, envolvendo a cooperação internacional e a adoção de medidas abrangentes para proteger os interesses econômicos e garantir a segurança global no ambiente marítimo.

PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

O GG, localizado no continente africano, é uma região estratégica e rica em recursos naturais. Contudo, essa riqueza atrai atividades ilícitas, como a pirataria, que ameaçam a segurança marítima e o desenvolvimento econômico. Nesta seção, abordam-se as características geográficas do Golfo, os fatores que contribuem para a pirataria, seus impactos econômicos e sociais, e as políticas de combate implementadas, destacando a necessidade de cooperação internacional e regional para enfrentar esses desafios e garantir a estabilidade na região.

Características geográficas e importância estratégica do Golfo da Guiné

OGG é uma vasta baía localizada na costa oeste da África, composta pelos seguintes países: “Senegal, Gâmbia, Guiné Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, República do Congo, República Democrática do Congo, Angola, Cabo Verde e São Tomé e Príncipe” (Moreira, 2022, p. 25). Essa abrangência territorial revela a complexidade geopolítica da região, uma vez que envolve múltiplos Estados soberanos com interesses diversos.

A geografia do GG é livre de gargalos estratégicos e de condições climáticas extremas, o que favorece o acesso e a diversidade da fauna marinha, possuindo áreas de pesca bastante produtivas (Osinowo, 2015). A ausência de gargalos estratégicos é vantajosa para a navegação, reduzindo os riscos de congestionamento e facilitando o fluxo contínuo de mercadorias. Além disso, as condições meteorológicas favoráveis e a biodiversidade marinha atraem atividades pesqueiras, contribuindo para a economia regional.

Por outro lado, como expõe Figueiredo e Silva (2022), o formato geográfico do Golfo traz especificidades para a segurança marítima, uma vez que as águas jurisdicionais dos Estados são muito próximas, facilitando a evasão de criminosos. Essa proximidade cria desafios para a segurança, exigindo cooperação internacional e estratégias coordenadas para combater atividades ilícitas, como a pirataria. Assim, é necessária a coordenação entre os Estados costeiros para enfrentar essas ameaças.

A importância estratégica do GG é destacada pelos seus abundantes recursos naturais, incluindo pescado, petróleo, gás natural e minerais como ferro, ouro e diamantes (Piteira, 2021). Esses recursos são fundamentais para o crescimento econômico e desenvolvimento

sustentável dos países da região. A riqueza mineral e energética atrai investimentos estrangeiros e parcerias internacionais, impulsionando a infraestrutura e a capacidade produtiva local.

Adicionalmente, a região contribui para a segurança energética global. O GG possui significativas reservas de petróleo e gás natural, o que atrai a atenção das grandes potências mundiais. A instabilidade em outras regiões produtoras de energia, como o Oriente Médio, aumenta a relevância do GG como fornecedor alternativo e confiável. Esse interesse internacional é intensificado pela crescente demanda por fontes de energia diversificadas e seguras, ressaltando a importância do GG no cenário geopolítico global (INEEP, 2019; Dias, 2022).

Complementando essa análise, a proximidade geográfica do GG em relação à Europa, aliada ao fácil acesso, proporciona um diferencial relevante em relação ao Oriente Médio no atendimento das demandas energéticas europeias (Council of the European Union, 2014). Essa vantagem geográfica reduz os custos de transporte e os riscos associados ao transporte de longa distância, proporcionando um fornecimento mais seguro e eficiente de petróleo para a Europa.

Recentemente, o conflito Rússia-Ucrânia reorientou os fluxos energéticos, beneficiando os Estados do GG devido às sanções impostas à Rússia. Sendo assim, os Estados Unidos da América (EUA) e a Europa buscaram alternativas no GG, intensificando os fluxos marítimos e realçando a importância estratégica da região no comércio global (Padilha, 2022; Moreira, 2022). As sanções e a busca por fontes alternativas de energia aumentaram a demanda pelos recursos do GG, destacando sua posição no cenário energético mundial.

Nesse contexto, o GG destaca-se tanto por suas características geográficas únicas quanto por sua importância estratégica no cenário global. A vasta riqueza em recursos naturais e a localização privilegiada tornam a região importante para o comércio internacional e a segurança energética. Contudo, a proximidade das águas jurisdicionais e a insegurança marítima, especialmente a pirataria, representam desafios com impactos econômicos e sociais para a região.

Fatores contribuintes e impactos econômicos e sociais da pirataria na região

A pirataria no GG é um fenômeno complexo que resulta da

combinação de fatores socioeconômicos, políticos e de segurança. A região, rica em recursos naturais como o petróleo, enfrenta desafios que contribuem para a proliferação de atividades piratas. Compreender esses fatores permite observar os impactos econômicos e sociais resultantes, que afetam tanto as comunidades costeiras quanto a economia global.

Dentre esses fatores, destaca-se a desigualdade na distribuição de recursos na região. Apesar da riqueza gerada pela exploração de petróleo, essa prosperidade não chega à maioria da população local, gerando um sentimento de injustiça e revolta (Vaz, 2023). Além disso, a falta de oportunidades econômicas, associada à pobreza e ao desemprego, fomenta um ambiente propício ao crescimento da criminalidade (Stable Seas, 2020). Esse cenário evidencia como a marginalização econômica pode criar condições favoráveis para atividades ilícitas.

Juntamente com os fatores econômicos, a instabilidade política e os conflitos étnicos recorrentes na região também influenciam o crescimento da pirataria. Embora a exploração do petróleo traga benefícios econômicos, ela agrava as tensões sociais e políticas, ao aumentar a desigualdade e intensificar as disputas pelo controle dos recursos. Ademais, a incapacidade dos estados lindeiros de resolver esses conflitos perpetua a vulnerabilidade da região (Dias, 2022; Silva, 2022). Assim, a pirataria surge como uma consequência direta da desordem política e social.

A essa problemática soma-se a ausência de medidas de segurança eficazes e a falta de fiscalização nas águas do GG, que facilitam a atuação dos piratas. A complexidade do terreno da região, com seus rios e pântanos, dificulta a vigilância e facilita a atuação de piratas (Balogun, 2018 *apud* Pereira; Santos, 2022). Sob o ponto de vista de Marques (2018), muitos governos da região sofrem de “cegueira marítima”, seja por falta de recursos, seja por não considerarem o mar uma prioridade. Essa falta de fiscalização deixa as águas vulneráveis a ataques, perpetuando um ciclo de insegurança que afeta diretamente o comércio marítimo.

Os impactos econômicos da pirataria no GG são severos, prejudicando o comércio. Dias (2022) destaca que a insegurança na região reduz o tráfego marítimo e os investimentos estrangeiros, prejudicando o desenvolvimento econômico dos estados africanos. De outro modo, Marques (2018) enfatiza que a expansão das atividades piratas compromete não apenas a economia regional, mas também a economia global. Assim, a pirataria representa um obstáculo substancial para o crescimento econômico e sustentável.

Além dos impactos econômicos, as comunidades costeiras do GG sofrem graves consequências sociais causadas pela pirataria. O elevado índice de desemprego e a falta de oportunidades forçam os jovens a recorrerem à criminalidade para sustento (Vaz, 2023). A situação precária da população, associada à pobreza e ao desemprego, torna o crime marítimo uma opção atrativa (Piteira, 2021). Esses aspectos mostram que a pirataria desestrutura também a vida social das comunidades costeiras.

Por conseguinte, a pirataria no GG impacta diretamente a qualidade de vida da população local. A falta de segurança compromete o desenvolvimento e a preservação regional, afetando diretamente a vida cotidiana das comunidades (Vaz, 2023). Além disso, a criminalidade marítima gera um clima de medo e insegurança, restringindo as atividades econômicas e sociais (Dias, 2022), aumentando o desemprego. Essa situação agrava a pobreza e a instabilidade social, criando um ciclo de criminalidade e desigualdade que afeta toda a região.

Dessa forma, a pirataria no GG não é apenas um problema de segurança marítima, mas também um reflexo de profundas questões socioeconômicas e políticas. A desigualdade, a instabilidade política e a falta de fiscalização criam um ambiente propício para a criminalidade, afetando gravemente o comércio regional e global, bem como a vida das comunidades locais. Assim, para enfrentar essa situação, é necessário examinar as legislações e políticas de combate à pirataria na região, abordando as iniciativas governamentais e internacionais.

Legislação e políticas de combate à pirataria no Golfo da Guiné

O GG tornou-se um ponto crítico de atividades piratas, impondo desafios à segurança marítima e ao comércio internacional. A resposta a essas ameaças envolve um conjunto de legislações, convenções e acordos internacionais e regionais. Assim, será apresentada a evolução das leis e políticas de combate à pirataria no GG, destacando a importância da cooperação internacional e regional para enfrentar esse problema.

A legislação internacional sobre pirataria é fundamentada na CNUDM. No artigo 100, a Convenção estabelece que “todos os Estados devem cooperar em toda a 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” (ONU, 1982, p. 28). Essa cooperação visa garantir a segurança nas rotas marítimas internacionais e prevenir que regiões fora

da jurisdição de qualquer Estado se tornem áreas de atuação para piratas.

No entanto, apesar das disposições legais, a aplicação prática enfrenta barreiras significativas. A legislação internacional muitas vezes não abrange todos os aspectos necessários para o julgamento efetivo de piratas, dificultando a repressão a esses crimes (Dias, 2022). Essa lacuna legal impossibilita uma ação coordenada e eficaz entre os Estados, demonstrando a necessidade de reformas nas leis internacionais.

Adicionalmente, o artigo 105 da CNUDM reforça a possibilidade de qualquer Estado capturar navios piratas que estejam fora de jurisdições nacionais. Contudo, a efetividade dessa medida depende da capacidade jurídica de cada Estado para processar esses crimes (Schmidt, 2016). Muitos países enfrentam desafios ao adaptar suas leis domésticas para incluir a pirataria marítima, o que compromete a efetividade das ações de repressão. Sendo assim, fortalecer os sistemas jurídicos nacionais é uma forma de lidar com a pirataria de maneira mais eficiente.

Com o aumento dos custos econômicos associados à pirataria no GG, a atenção internacional para essa questão aumentou. Isso levou à necessidade de elaboração de estratégias de segurança marítima, envolvendo a participação ativa dos Estados africanos, em cooperação com parceiros globais. Essas estratégias visam proteger o tráfego e promover o desenvolvimento econômico e jurídico do setor marítimo africano (Dias, 2022). Assim, a cooperação internacional desempenha um papel importante no fortalecimento da segurança marítima na região, destacando o interesse global na sua estabilidade.

Nesse contexto, devido ao crescente aumento da pirataria na região, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) emitiu as Resoluções nº 2018 e 2039, em 2011 e 2012, respectivamente, sublinhando a necessidade de os Estados do GG liderarem os esforços de segurança marítima. Essas resoluções incentivaram o desenvolvimento de leis nacionais, a implementação de estratégias regionais, bem como o apoio de parceiros internacionais na condução de patrulhas e na coordenação de informações (CSNU, 2011; 2012; Dias, 2022). Ao promover uma maior responsabilidade dos Estados locais, essas resoluções visaram fortalecer a capacidade interna de combate à pirataria, criando uma base legal sólida para ações conjuntas e coordenadas.

Com base nas resoluções do CSNU, foi realizada, em 2013, uma reunião em Yaoundé, conhecida como a Cúpula de Yaoundé. Esse evento destacou o compromisso dos líderes africanos em enfrentar os desafios

de segurança marítima, resultando na emissão de três documentos importantes: uma Declaração de Chefes de Estados e Governos; um Memorando de Entendimento entre a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Comissão do Golfo da Guiné (CGG); e um Código de Conduta para combater a pirataria e outras atividades ilícitas na África Central e Ocidental (International Peace Institute, 2014).

Nesse sentido, o Código de Conduta de Yaoundé (CCY) emergiu como um marco na cooperação regional contra a pirataria. Esse código promove a troca de informações e a ação conjunta entre os Estados africanos para reprimir atividades ilegais no mar (Zucatto; Baptista, 2014). Ao facilitar a comunicação e a colaboração entre os países da região, o código não apenas melhora a eficácia das operações de combate, mas também reforça a confiança mútua e o comprometimento com a segurança coletiva.

Adicionalmente, ainda como resultado dessa reunião, foi criada a Arquitetura de Yaoundé, representando um esforço coordenado entre os Estados do GG para combater a pirataria e outras atividades marítimas ilegais. Composta pelo Centro de Coordenação Inter-regional (ICC) e por centros regionais como o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO), essa estrutura facilita a troca de informações e a coordenação de operações marítimas (Dias, 2022). O espaço costeiro é dividido em cinco zonas marítimas operacionais, cada uma supervisionada por um Centro de Coordenação Multinacional Marítima (MMCC) e, a nível nacional, os Centros de Operações Marítimas (MOC) de cada país coordenam as ações do Estado no mar (Silva, 2022). Essa abordagem regional integrada permite uma vigilância contínua e uma resposta rápida a incidentes, aumentando a segurança marítima.

Portanto, a eficácia no combate à pirataria no GG depende de um quadro jurídico sólido, da cooperação internacional e regional, e da implementação de estratégias coordenadas. Assim, o CCY e a Arquitetura de Yaoundé são exemplos de como a cooperação pode ser fortalecida para enfrentar desafios comuns. A continuidade e o aprimoramento dessas iniciativas contribuem para garantir a segurança marítima e o desenvolvimento sustentável na região.

ESTRATÉGIAS E AÇÕES DA MARINHA DO BRASIL E DE OUTRAS MARINHAS NO GOLFO DA GUINÉ (2012-2023)

O GG emergiu como uma região de crescente relevância geopolítica e econômica, exigindo ações coordenadas para garantir a segurança marítima. Nesta seção examinam-se as estratégias e ações da MB e de outras marinhas entre 2012 e 2023, com foco em operações multinacionais, capacitação e cooperação para enfrentar a pirataria e outras atividades ilícitas. A análise abrange as iniciativas de segurança, as parcerias estratégicas e o impacto dessas ações na estabilidade regional, bem como na proteção das rotas comerciais e dos recursos naturais.

Estratégias e ações da Marinha do Brasil

A crescente importância geopolítica e econômica do Atlântico Sul⁸, especialmente no GG, tem levado o Brasil a adotar políticas, estratégias e ações para garantir a segurança marítima na região. A MB desempenha um papel importante nesse cenário, atuando em cooperação com outras nações para enfrentar ameaças como a pirataria e outras atividades ilícitas.

As políticas e diretrizes do Brasil para a segurança marítima e cooperação no Atlântico Sul e na costa ocidental da África são fundamentadas na Política Nacional de Defesa⁹ (PND) e na Estratégia Nacional de Defesa¹⁰ (END). Essas diretrizes destacam a importância geoestratégica da região e a necessidade de cooperação internacional para enfrentar ameaças. O Atlântico Sul é considerado uma área de interesse prioritário para o Brasil devido à sua relevância econômica e geopolítica (Brasil, 2020b). Essa prioridade reflete a necessidade de proteger os recursos naturais e as rotas comerciais vitais para o país.

Complementando essas diretrizes, o Livro Branco de Defesa

8 Atlântico Sul é “a região delimitada geoestrategicamente ao Norte pelo paralelo 16N; ao Sul pelo Continente Antártico; a Leste pelo litoral africano e a Oeste pela América do Sul” (Brasil, 2020b, p. 75).

9 PND é “o documento condicionante de mais alto nível para o planejamento de ações destinadas à defesa do País. Voltada prioritariamente para ameaças externas, estabelece objetivos para o preparo e o emprego de todas as expressões do Poder Nacional, em prol da Defesa Nacional” (Brasil, 2020b, p. 7).

10 A END, “fundamentada na PND, define de forma clara e objetiva, as estratégias que deverão nortear a sociedade brasileira nas ações de defesa da Pátria” (Brasil, 2020b, p. 31).

Nacional¹¹ (LBDN) enfatiza a importância de manter o Atlântico Sul como uma zona de paz e sublinha a cooperação internacional para enfrentar ameaças, como a pirataria no GG. O aumento de incidentes de pirataria na região evidencia a necessidade de fortalecer a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul¹² (ZOPACAS), com o Brasil buscando a estabilidade regional e posicionando-se como líder na segurança coletiva. Essa abordagem reflete a política externa brasileira, que prioriza o diálogo e a cooperação, abrangendo interesses além das Águas Jurisdicionais Brasileiras, fortalecendo a Marinha para realização de operações multinacionais (Brasil, 2020a). Assim, o Brasil demonstra seu compromisso com a segurança regional e sua capacidade de liderança regional em questões de defesa.

Nesse contexto, a MB atua no GG com base em políticas que visam proteger os interesses nacionais e fomentar a cooperação internacional. Segundo Dias (2022), em um cenário marítimo como o GG, a MB destaca-se como a principal instituição estatal brasileira responsável por contribuir diretamente para a segurança marítima na região. As estratégias adotadas pela MB incluem a participação em operações e exercícios multinacionais e a capacitação de marinhas locais, alinhando-se às diretrizes da PND e END (Brasil, 2023a). Essas ações refletem a disposição do Brasil em colaborar com outras nações e expandir sua influência geopolítica.

Ademais, a diplomacia naval¹³ integra a política externa brasileira, promovendo a formação de parcerias estratégicas e a projeção da influência do Brasil no cenário global. Segundo Ferreira (2019), a diplomacia naval inclui ações cooperativas e coercitivas, visando sinalizar intenções e capacidades, dissuadir adversários e fortalecer alianças. Por outro lado,

11 O LBDN é um documento abrangente e detalhado relativo às iniciativas de defesa nacional, com o objetivo de informar tanto aos cidadãos brasileiros quanto aos atores internacionais sobre as diretrizes e medidas que regem a segurança e a preservação da soberania nacional (Brasil, 2022).

12 A ZOPACAS “foi estabelecida em 1986 pela Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas, a partir de iniciativa brasileira e é integrada por 24 países da costa atlântica da África e da América do Sul, bem como os insulares. O principal objetivo da Resolução foi a promoção da paz entre os povos da região do Atlântico Sul, a qual deveria estar livre de armas nucleares, tendo a cooperação como instrumento para atingir este fim” (Dias, 2022, p. 57).

13 A diplomacia naval “envolve o conjunto de atividades desenvolvidas pela MB no cumprimento do propósito identificado em sua Missão de apoio à política externa. A atuação do Poder Naval, como instrumento de ‘apoio à política externa’ estende-se por todo o espectro dos conflitos, uma vez que a Diplomacia Naval atua desde o extremo da cooperação, em períodos de normalidade, até o extremo da competição, representado pelo conflito armado” (Brasil, 2023b, p. 2-8).

Dias (2022) afirma que a presença da MB no GG, por meio de operações navais e apoio à formação naval dos Estados da região, fortalece as marinhas locais e promove a defesa e a segurança marítima, alinhando-se aos princípios da diplomacia naval.

Nesse sentido, a MB participa regularmente de operações com outras marinhas, como a *Obangame Express* e a *Grand African Nemo*. Essas operações aumentam a interoperabilidade, compartilham informações e aprimoraram as capacidades de combate à pirataria e outros crimes marítimos (Luiz, 2022; Silva, 2022). A cooperação entre vários países ajuda a lidar com ameaças complexas, e a participação do Brasil fortalece a confiança mútua.

A *Obangame Express* é uma operação anual conduzida pelos EUA, com participação de diversas nações. Desde 2012, a MB tem sido uma presença constante nesse exercício, inicialmente com oficiais observadores, e, desde 2014, com o envio regular de meios navais, especificamente os Navios-Patrolha Oceânico (NPaOc) Classe “Amazonas” (Santos, 2021). Essas operações simulam situações reais de combate à pirataria e outras ameaças, promovendo a cooperação e a segurança regional (Silva, 2022). Assim, destacam o compromisso do Brasil com a segurança global, evidenciando a competência das suas forças navais.

De modo semelhante, a operação *Grand African Nemo*, coordenada pela Marinha Francesa, também conta com a participação da MB desde 2019. O objetivo é capacitar as marinhas africanas para enfrentar a insegurança marítima por meio de ações coordenadas de repressão a atividades ilícitas e assistência a navios em perigo (Santos, 2021). A capacitação local é fundamental para a sustentabilidade das ações de segurança, permitindo que os países da região possam manter a ordem de forma autônoma.

Outro destaque é a Operação Guinex, promovida pela primeira vez em 2021, sob coordenação brasileira e realizada anualmente a partir desse ano. Essa iniciativa da MB visa incrementar as capacidades de segurança marítima na região do GG. A operação inclui exercícios combinados e adestramento mútuo com as marinhas e guardas costeiras locais (Pereira; Santos, 2022). Tal esforço fortalece as relações bilaterais e regionais, promovendo um ambiente de cooperação e segurança.

Durante a Guinex-I, em 2021, a MB enviou a Fragata Independência para participar de exercícios e ações cívico-sociais, demonstrando compromisso com segurança e cooperação na região. A operação foi um marco na projeção da influência brasileira no Atlântico Sul (Brasil, 2021a;

Silva, 2022). Em 2023, na Guinex-III, a Fragata Liberal realizou exercícios na costa africana com o Navio-patrolha Ito da Marinha do Togo, fortalecendo a segurança marítima regional e a presença da MB no GG (Agência Marinha de Notícias, 2023). Essas operações são importantes para a diplomacia naval e destacam a capacidade do Brasil em liderar iniciativas de segurança.

A participação da MB em operações internacionais reflete a estratégia brasileira de dissuasão e cooperação. Essas operações não apenas aumentam a segurança marítima, mas também fortalecem os laços diplomáticos e a projeção do Brasil como um ator relevante nas questões de segurança global (Ferreira, 2019). A dissuasão é uma estratégia preventiva e necessária para manter a ordem e a paz na região.

Além das operações, a MB colabora com países africanos em programas de capacitação e formação de pessoal, fortalecendo marinhas e guardas costeiras locais para promover a segurança regional (Cerqueira, 2023). Essa cooperação inclui Missões de Assessoria Naval em Cabo Verde e em São Tomé e Príncipe, iniciadas em 2014 e que atualmente conta com seis militares brasileiros em cada país. A MB também oferece cursos e treinamentos para militares africanos em academias militares brasileiras (Cerqueira, 2023). A capacitação representa um investimento no futuro da segurança regional, promovendo uma defesa marítima eficiente.

Adicionalmente, corroborando o previsto na política externa brasileira, bem como na PND e END, a MB tem tomado ações para o fortalecimento da ZOPACAS. Em outubro de 2021, realizou o 1º Simpósio Marítimo da ZOPACAS, com o objetivo de fomentar a cooperação marítima e estabelecer um fórum regular de discussões (Brasil, 2021b). Em outubro de 2023, realizou o 2º Simpósio Marítimo, com foco na revitalização da ZOPACAS, visando promover a paz, prosperidade e segurança no Atlântico Sul (Brasil, 2023c). Essas iniciativas buscam assegurar a estabilidade regional, a defesa dos recursos naturais e a colaboração entre os países da área, reforçando a relevância estratégica da ZOPACAS para a segurança e o desenvolvimento sustentável no Atlântico Sul.

Dessa forma, o esforço da MB no GG, sustentado pelas diretrizes políticas, demonstra um compromisso sólido com a segurança marítima e a colaboração internacional. As diversas operações e ações ressaltam a importância da diplomacia naval na política externa brasileira. Sendo assim, o Brasil protege seus interesses estratégicos bem como contribui para a estabilidade e segurança regional, fortalecendo laços diplomáticos

e promovendo um ambiente de paz e cooperação no Atlântico Sul.

Estratégias e ações de outras Marinhas

A pirataria no GG tem sido uma preocupação crescente para a comunidade internacional devido ao seu impacto negativo na segurança marítima e na economia global. A região, rica em recursos naturais, tornou-se um foco de atenção para várias potências estrangeiras que têm implementado diversas estratégias e ações para mitigar essa ameaça. Entre as mais ativas estão os EUA, França e China, que, por meio de operações militares, cooperação internacional e investimentos em infraestrutura, buscam tanto proteger seus interesses quanto assegurar a estabilidade do tráfego marítimo.

Nesse contexto, os EUA, por meio do *United States Africa Command*¹⁴(AFRICOM), têm sido proeminentes na luta contra a pirataria. Desde sua criação em 2007, o AFRICOM visa proteger os interesses norte-americanos e aumentar a segurança regional por meio de programas como a *African Partnership Station*¹⁵ (APS). Essa iniciativa inclui exercícios de treinamento conjunto com marinhas locais, com foco em operações de interdição marítima e contraterrorismo (Onuoha, 2012 apud Pereira; Santos, 2022). Tal investimento americano na segurança marítima demonstra a importância estratégica que o GG representa para os EUA, especialmente em termos de recursos naturais e estabilidade regional.

Complementando essa iniciativa, um dos principais esforços dos EUA na região é a Operação *Obangame Express*, realizada anualmente, desde 2010. Esse exercício multinacional, coordenado pelo AFRICOM, visa desenvolver a cooperação regional, aumentar a consciência do domínio marítimo e melhorar o compartilhamento de informações para combater atividades ilícitas, em alinhamento com a Arquitetura de Yaoundé (Silva, 2022). Em 2023, a *Obangame Express* contou com a participação de 32 nações,

14 Em fevereiro de 2007, o presidente George W. Bush anunciou a criação do AFRICOM, após anos de deliberação no Departamento de Defesa, destacando a importância estratégica crescente da África. O AFRICOM foi estabelecido para manter compromissos de segurança contínuos e promover a estabilidade política na África, alinhado com a política externa dos EUA (AFRICOM, 2024b).

15 O APS, conduzido pelo AFRICOM, é o programa mais importante de colaboração em segurança marítima da Marinha dos EUA no continente africano. Esse programa visa fortalecer a capacidade das nações africanas de manter a segurança em suas águas internas, territoriais e zonas econômicas exclusivas, por meio de atividades de engajamento com parceiros internacionais e organizações governamentais e não governamentais (AFRICOM, 2024a).

proporcionando oportunidades de colaboração entre forças africanas, dos EUA e de parceiros internacionais para abordar preocupações marítimas transnacionais compartilhadas (USNAVY, 2023). A *Obangame Express* simboliza um esforço coletivo para fortalecer a segurança marítima e exemplifica a colaboração internacional em questões de segurança.

De maneira similar, a França também tem uma presença robusta na segurança marítima do GG, motivada por seus laços históricos e interesses estratégicos na região. As políticas francesas incluem a realização de exercícios navais regulares e a manutenção de bases militares na Costa do Marfim, Gabão e Senegal. Por meio dessas ações, a França busca fortalecer a capacidade de defesa e a cooperação com países da região para enfrentar ameaças marítimas (Pereira; Santos, 2022). Essa abordagem evidencia o compromisso contínuo da França com a segurança marítima e sua influência duradoura na região.

Dentre as operações francesas, destaca-se a *Grand African Nemo*, iniciada em 2013. Esse exercício naval anual visa aprimorar a segurança marítima na costa ocidental da África, reunindo nações para adestrar as marinhas no combate a diversas ameaças marítimas e promovendo interoperabilidade e colaboração (Luiz, 2022). A operação realizada em 2023 envolveu 18 nações do GG e 10 países parceiros, abrangendo uma vasta área do Senegal a Angola, com o objetivo de fortalecer a parceria inter-regional e compartilhar táticas e conhecimentos em diversas áreas de ação marítima (France, 2023). A *Grand African Nemo* reforça a importância da cooperação internacional e da preparação conjunta para enfrentar desafios marítimos comuns.

Por outro lado, a China, embora menos ativa militarmente no GG, tem contribuído para a segurança marítima por meio de acordos de infraestrutura e fornecimento de equipamentos de patrulha. O apoio chinês inclui o financiamento de projetos portuários e a oferta de treinamento para as marinhas locais. A estratégia chinesa foca na ampliação de sua influência geopolítica e no suporte logístico para suas operações comerciais na região (Dias, 2022). Tal abordagem sublinha a busca da China por fortalecer suas parcerias e garantir a proteção de suas rotas comerciais.

Portanto, a colaboração internacional contra a pirataria no GG contribui para garantir a segurança e a estabilidade da região. As ações dos EUA, França e China exemplificam diferentes abordagens e estratégias, todas convergindo para um objetivo comum: a proteção das rotas

marítimas e o fortalecimento da segurança regional. A cooperação contínua entre esses países e os estados costeiros do GG torna-se importante para enfrentar os desafios presentes e futuros, a fim de promover um ambiente marítimo seguro e estável. Na sequência, será analisada a evolução dos incidentes de pirataria na região entre 2012 e 2023, bem como o impacto das ações de segurança implementadas nesse período.

COMPORTAMENTO DA PIRATARIA E IMPACTO DAS AÇÕES DE SEGURANÇA NO GOLFO DA GUINÉ (2012-2023)

O GG, uma região marítima estratégica e economicamente importante, tem sido alvo de intensas atividades de pirataria ao longo da última década. Com o aumento alarmante dos incidentes de pirataria a partir de 2012, essa região se tornou um foco da atenção global, exigindo respostas coordenadas e eficazes tanto de países africanos quanto da comunidade internacional. Nesta seção, examina-se o comportamento da pirataria no GG entre 2012 e 2023, explorando os principais casos, padrões emergentes, e os impactos das ações de segurança implementadas na área. Além disso, avalia-se o papel de diferentes forças navais, incluindo a MB, e discute-se as perspectivas futuras para a segurança marítima na região.

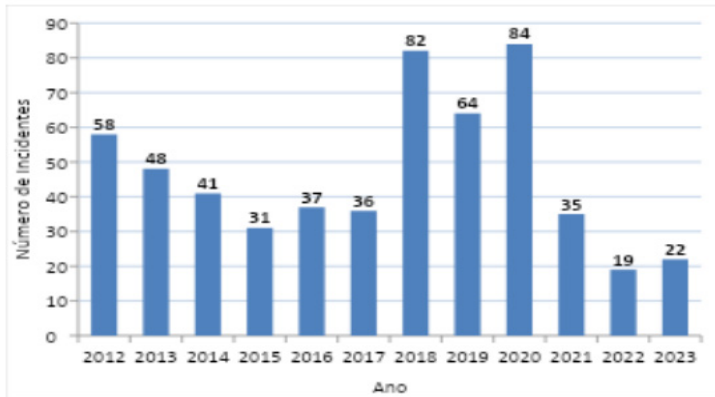
Entre 2012 e 2023, o GG presenciou casos notórios de pirataria, marcados pela gravidade dos incidentes, como sequestros de tripulantes e ataques organizados a embarcações comerciais. Conforme observado por Batavier (2024), os piratas no GG são conhecidos por empregarem táticas intimidatórias e atuarem de maneira violenta em suas abordagens, o que exige respostas mais efetivas das forças de segurança envolvidas.

Ao longo da última década, a pirataria nessa região evoluiu em termos de táticas e padrões de ataque. Conforme enfatizado por Batavier (2024), os ataques passaram a ser executados de maneira mais estruturada e avançada, refletindo a profissionalização dos grupos piratas, que agora contam com vastas redes de apoio e mantêm vínculos com funcionários corruptos, empresários influentes e organizações mafiosas transnacionais armadas. Essa evolução destaca a necessidade de uma análise dos números de incidentes ao longo dos anos.

A Figura 1 apresenta o número de incidentes de pirataria no GG entre 2012 e 2023, conforme dados obtidos nos Relatórios Anuais de Pirataria do *International Maritime Bureau* da *International Chamber of Commerce* (ICC-

IMB)¹⁶. Observa-se um aumento significativo nos incidentes entre 2018 e 2020, culminando em um pico de 84 incidentes em 2020. Esse período pode indicar uma intensificação das atividades de pirataria na região. Após 2020, há uma queda acentuada nos incidentes, com 35 casos em 2021, representando uma redução de 58% em relação ao ano anterior. A redução continua se estende até 2022, quando ocorreram apenas 19 incidentes. Em 2023, há um leve aumento para 22 incidentes. Essa diminuição nos incidentes após 2020 pode estar relacionada a uma melhor vigilância, maior cooperação internacional ou iniciativas de segurança mais eficazes na região.

Figura 1 – Número de Incidentes de Pirataria no GG por ano (2012-2023)



Fonte: Elaborado pelos autores (2024), com base nos Relatórios ICC-IMB, 2012-2023.

A queda acentuada nos incidentes a partir de 2021 coincide com o início das operações Guinex, conduzidas pela MB. Essa operação, implementada em 2021, tem como objetivo aumentar a presença e a cooperação militar na região, fortalecendo a segurança marítima. A operação Guinex incluiu exercícios com marinhas locais e de outros países, treinamento de tripulações locais, e patrulhas navais intensificadas. Essa

16 O *International Maritime Bureau* (IMB) é uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce*. Fundado em 1981 como uma organização sem fins lucrativos, o IMB atua como ponto central no combate a diversos crimes e práticas irregulares no setor marítimo (ICC-IMB, 2024).

iniciativa parece ter contribuído para a redução dos incidentes de pirataria, que caíram de 84, em 2020, para 35, em 2021, com números ainda menores nos anos subsequentes. O leve aumento, em 2023, para 22 incidentes pode indicar desafios remanescentes, mas o impacto positivo das operações é evidente.

A comparação dos dados de pirataria antes e depois das intervenções navais revela uma queda acentuada nos incidentes a partir de 2021. As patrulhas navais intensificadas e a crescente cooperação internacional resultaram em uma redução drástica dos ataques, demonstrando a eficácia das estratégias implementadas para combater a pirataria no GG (Security Council Report, 2023).

Os resultados apresentados corroboram a análise de Dias (2022), que afirma que a presença direta da MB no GG contribui para a dissuasão da pirataria e o fortalecimento das capacidades regionais de segurança marítima. Esse autor destaca que a participação ativa da MB em operações militares e na formação de militares locais fortaleceu as capacidades regionais, proporcionando uma resposta mais robusta e eficaz às ameaças marítimas.

Complementando essa perspectiva, Luiz (2022) compartilha dessa visão, mas com foco na cooperação internacional. Ele ressalta a importância da MB em exercícios multinacionais e na promoção de uma estratégia de segurança cooperativa entre as nações. Embora ambos reconheçam a eficácia da MB na redução dos incidentes de pirataria, Luiz (2022) enfatiza a importância da cooperação internacional, enquanto Dias (2022) destaca a presença direta e o fortalecimento das capacidades regionais.

Ampliando essa análise, Pereira e Santos (2022) oferecem uma visão abrangente ao incluir a participação da MB em iniciativas como a ZOPACAS e a Operação Guinex. Eles argumentam que a contribuição da MB vai além das operações navais e inclui esforços diplomáticos e cooperativos que contribuíram para a estabilização da segurança marítima no GG. Ao interligar operações militares diretas com estratégias de cooperação internacional, a MB conseguiu influenciar positivamente a redução da pirataria e o fortalecimento da segurança na região.

Contudo, a MB não foi a única força naval a exercer influência nesse cenário. As marinhas dos EUA e da França também desempenharam papéis importantes na segurança do GG durante o período analisado. Suas operações multinacionais e a troca de informações com as autoridades locais contribuíram para a redução dos índices de pirataria. O impacto

dessas ações foi positivo, consolidando uma resposta internacional coordenada às ameaças na região (ONU, 2023).

Apesar dos progressos alcançados, a segurança marítima no GG ainda enfrenta desafios. O ressurgimento da pirataria em 2023, após um período de declínio, sublinha a necessidade de vigilância contínua e de esforços coordenados (Batavier, 2024). Assim, o futuro da estabilidade na região depende da consolidação das conquistas anteriores e da adaptação a outras possíveis ameaças emergentes.

Dentro desse contexto, a Arquitetura de Yaoundé, estabelecida em 2013 para coordenar as ações de segurança no GG, destaca-se como um pilar central. Embora tenha proporcionado avanços notáveis, como a melhoria no compartilhamento de informações, essa estrutura ainda enfrenta desafios que impedem seu pleno funcionamento, como a insuficiência de recursos e a falta de clareza na divisão de responsabilidades entre os países envolvidos (ONU, 2023). Esses obstáculos reforçam a necessidade de esforços contínuos para fortalecer essa arquitetura e garantir uma resposta regional integrada.

Considerando esses obstáculos, a revisão do Código de Conduta de Yaoundé surge como uma resposta necessária para enfrentar os desafios emergentes na segurança marítima do GG. A adaptação às realidades atuais e a superação das barreiras estruturais são passos necessários para garantir que os progressos obtidos até agora sejam sustentáveis (ONU, 2023). Dessa forma, garantir uma maior estabilidade na região passa pela contínua evolução dessa estrutura normativa e pela promoção de uma cooperação mais efetiva entre os países envolvidos.

Nesse sentido, a continuidade das ações da MB e seu compromisso com a segurança no GG, aliados ao apoio internacional, devem ser mantidos, dado o impacto positivo dessas ações até agora. O treinamento das forças locais e a presença constante na região, combinados com iniciativas de desenvolvimento econômico e estabilidade social, são importantes para manter os avanços obtidos, enfrentar novos desafios de segurança e assegurar uma paz duradoura, alinhando-se aos objetivos regionais de segurança e desenvolvimento (Dias, 2022; ONU, 2023).

Portanto, o período de 2012 a 2023, no GG, foi marcado por uma luta intensa contra a pirataria, caracterizada por avanços na redução dos incidentes, mas também por desafios contínuos que exigem vigilância constante. As ações coordenadas das marinhas locais e internacionais, especialmente da MB, dos EUA e da França, foram fundamentais para

conter essa ameaça, embora o ressurgimento dos ataques em 2023 indique a necessidade de estratégias mais adaptáveis e sustentáveis. A análise desses dez anos revela que, apesar dos progressos, a estabilidade na região depende da continuidade dos esforços de cooperação, do fortalecimento das capacidades regionais e do apoio internacional persistente para enfrentar as novas formas de criminalidade marítima emergentes.

CONCLUSÃO

O GG, região estratégica rica em recursos naturais, destaca-se como uma das principais rotas comerciais do mundo. Contudo, apesar de seu potencial econômico, a região enfrenta desafios significativos, como a crescente ameaça da pirataria, que impacta diretamente a segurança marítima e a estabilidade regional.

A pirataria no GG representa um sério risco para o comércio internacional, resultando em sequestros, roubos e aumento nos custos de transporte. Esses ataques comprometem a proteção das tripulações e afetam a economia global, elevando os custos de seguro e provocando atrasos na entrega de mercadorias. Diante dessa realidade, a persistência dessas atividades criminosas exige a implementação de medidas efetivas de segurança na região.

Para o Brasil, a importância estratégica do GG revela-se tanto no âmbito comercial quanto no diplomático. A proteção das rotas marítimas assegura o transporte de petróleo e outras mercadorias essenciais ao país. Nesse sentido, a MB tem colaborado com nações africanas por meio de exercícios conjuntos, patrulhas e treinamento de forças locais. Essas iniciativas visam reduzir a pirataria e garantir a segurança marítima, beneficiando tanto o Brasil quanto seus parceiros africanos.

Em razão dessa importância, neste artigo abordou-se a atuação da MB no GG entre 2012 e 2023, com foco em sua contribuição para a redução da pirataria e no aumento da segurança marítima. Para tanto, utilizou-se uma metodologia qualitativa e descritiva, baseada em análise bibliográfica e documental, buscando compreender as ações da MB e sua eficácia na mitigação dos incidentes de pirataria na região.

Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho foi analisar a contribuição da MB para a redução da pirataria e o aumento da segurança marítima no GG entre 2012 e 2023. De maneira mais específica, procurou-se descrever os aspectos históricos e conceituais da pirataria; entender as

características geográficas e a importância estratégica da região; identificar as ações realizadas pela MB e outras marinhas; e verificar a relação entre essas ações e a evolução dos incidentes de pirataria.

Com base nesses objetivos, a questão central que norteou este estudo foi se a atuação da MB contribuiu para a redução da pirataria e para o aumento da segurança marítima entre 2012 e 2023. A hipótese formulada afirmava que a atuação da MB, em cooperação com os países da região, teria contribuído para a redução da pirataria, diminuindo os incidentes e aumentando a segurança marítima.

Os resultados apresentados ao longo desta pesquisa corroboram essa hipótese, evidenciando que as ações da MB, particularmente a partir da Operação Guinex em 2021, foram eficazes. A redução significativa no número de incidentes de pirataria, de 84, em 2020, para 35, em 2021, demonstra o impacto positivo dessas intervenções, confirmando a importância das iniciativas da MB na promoção da segurança marítima no GG.

Além das operações diretas, a cooperação internacional também foi um fator de sucesso da MB na região. A participação em operações multinacionais, como a *Obangame Express* e a *Grand African Nemo*, juntamente com a diplomacia naval brasileira voltada para a capacitação das marinhas locais e a promoção de parcerias estratégicas, fortaleceu as capacidades regionais. Esse esforço conjunto contribuiu para a estabilização da segurança marítima no GG, demonstrando a importância da cooperação e do treinamento contínuo.

Nesse mesmo contexto, a Arquitetura de Yaoundé, estabelecida em 2013, também desempenhou um papel relevante na coordenação das ações de segurança no GG. Embora tenha contribuído para avanços, como a melhoria no compartilhamento de informações, essa estrutura ainda enfrenta desafios, como a insuficiência de recursos e a falta de clareza na divisão de responsabilidades entre os países envolvidos. Portanto, para que a Arquitetura de Yaoundé seja ainda mais eficaz, é necessário continuar fortalecendo a integração e o apoio internacional a essa iniciativa.

Apesar desses avanços, o leve aumento nos incidentes, em 2023, sugere que a pirataria no GG continua a representar um desafio. Esse fato ressalta a necessidade de vigilância contínua, a adaptação das estratégias de segurança e o fortalecimento das capacidades locais para assegurar uma paz duradoura na região. A manutenção de operações multinacionais e a cooperação regional continuam sendo necessárias para enfrentar as

novas ameaças que possam surgir.

As contribuições deste estudo são significativas, ao destacar o papel do Brasil como um ator relevante na segurança marítima internacional, especialmente na região do Atlântico Sul. As ações da MB não apenas protegeram interesses nacionais, mas também fortaleceram as capacidades regionais por meio de cooperação e formação de parcerias estratégicas. A atuação brasileira no GG reforça a importância da diplomacia naval e da colaboração internacional em questões de segurança. Além disso, evidencia a necessidade de adaptação contínua das estratégias em resposta às mudanças no cenário de ameaças.

Dado o impacto positivo dessas ações, para trabalhos futuros, sugere-se uma análise mais aprofundada dos impactos socioeconômicos das operações de segurança marítima na região, bem como uma investigação detalhada do papel de outras nações que operam no GG. Ademais, estudar a evolução das estratégias de combate à pirataria em outras regiões do mundo e compará-las com as ações implementadas no GG pode revelar melhores práticas e identificar oportunidades de melhoria.

Assim, este estudo confirma que a atuação da MB no GG, em colaboração com as forças internacionais, contribuiu para a redução da pirataria e o fortalecimento da segurança marítima no período analisado. O êxito das ações realizadas ressalta a importância da continuidade dessas iniciativas, com as devidas adequações para enfrentar os desafios futuros.

Por fim, considerando a relevância estratégica do GG para o Brasil e para a comunidade internacional, é importante que a MB e os países parceiros mantenham o compromisso contínuo com a segurança na região. A manutenção das operações multinacionais, aliada a uma abordagem adaptável às novas ameaças, é necessária para garantir a paz e a estabilidade no GG.

THE BRAZILIAN NAVY'S ACTION IN CONTRIBUTING TO THE REDUCTION OF PIRACY AND INCREASING MARITIME SECURITY IN THE GULF OF GUINEA: A bibliographic and documentary analysis (2012-2023)

Wilziana Camarotti de Souza Dias Thomé

Maurício Leite de Pontes

ABSTRACT

This article analyzes the contribution of the Brazilian Navy to reducing piracy and strengthening maritime security in the Gulf of Guinea between 2012 and 2023, highlighting the strategic relevance of the region for global trade and national interests. Using a qualitative, descriptive methodology based on bibliographic and documentary sources, the study assesses the effectiveness of the Navy's actions in the face of the growing threat of piracy in this area. The results indicate that Brazilian action contributed to a significant reduction in piracy incidents, particularly after 2021, with the launch of Operation Guinex and participation in multinational initiatives such as Obangame Express and Grand African Nemo. These actions strengthened regional security, promoted greater international cooperation, and improved local maritime defense, highlighting the role of military capacity-building initiatives and support for the South Atlantic Peace and Cooperation Zone. However, the slight increase in incidents in 2023 reinforces the need for continued vigilance and strategic adjustments. The study concludes that the Brazilian Navy has played a significant role in reducing piracy, strengthening maritime security and promoting international cooperation in the Gulf of Guinea over the past decade.

Keywords: Maritime Piracy; Maritime Security; Gulf of Guinea; Brazilian Navy Action.

REFERÊNCIAS

AFRICOM. Africa Partnership Station. United States Africa Command, 2024a. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/security-cooperation/africa-partnership-station>. Acesso em: 10 ago. 2024.

AFRICOM. History of U.S. Africa Command. United States Africa Command, 2024b. Disponível em: <https://www.africom.mil/about-the-command/history-of-us-africa-command>. Acesso em: 10 ago. 2024.

AGÊNCIA MARINHA DE NOTÍCIAS. Operação GUINEX III: Fragata Liberal realiza exercícios no mar com navio da Marinha de Togo. Agência Marinha de Notícias, set. 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/operacao-guinex-iii-fragata-liberal-realiza-exercicios-no-mar-com-navio-da-marinha>. Acesso em: 02 ago. 2024.

BATAVIER, Gregory. Pirataria no Golfo da Guiné: mitigando seus riscos com dados AIS. Spire Maritime, mar. 2024. Disponível em: <https://spire.com/blog/maritime/piracy-in-the-gulf-of-guinea-mitigating-its-risks-with-ais-data/>. Acesso em: 12 ago. 2024.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. Estratégia de Defesa Marítima. 1. ed. Brasília, DF: Estado-Maior da Armada, 2023a.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. Fundamentos Doutrinários da Marinha. 1. ed. Brasília, DF: Estado-Maior da Armada, 2023b.

BRASIL. Marinha do Brasil. Fragata “Independência” realiza Operação “Guinex-I”. Marinha do Brasil, 2021a. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/fragata-independencia-realiza-operacao-guinex-i>. Acesso em: 02 ago. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. 1º Simpósio Marítimo da ZOPACAS. Marinha do Brasil, 2021b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cepe/simpoiso-zopacas>. Acesso em: 02 ago. 2024.

BRASIL. Marinha do Brasil. 2º Simpósio Marítimo da ZOPACAS. Marinha do Brasil, 2023c. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/cepe/zopacas-2023>. Acesso em: 02 ago. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2020a. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/estado_e_defesa/livro_branco/Versaodolivroemporugues2020.pdf. Acesso em: 22 jul. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. Livro Branco de Defesa Nacional. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2022. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro-branco-de-defesa-nacional. Acesso em: 22 jul. 2024.

BRASIL. Ministério da Defesa. Política Nacional de Defesa e Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2020b. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf. Acesso em: 22 jul. 2024.

CERQUEIRA, Thaís. Conexão Brasil-África: saiba como a Marinha contribui para o desenvolvimento do Atlântico Sul. Agência Marinha de Notícias, out. 2023. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/conexao-brasil-africa-saiba-como-marinha-contribui-para-o-desenvolvimento-do>. Acesso em: 02 ago. 2024.

COTTIM, Armando. Terrorismo no mar de um mundo globalizado. Nação e Defesa, n. 120, p. 127-143, 2008.

COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION. EU Strategy on the Gulf of Guinea. Brussels, 2014. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/media/28734/141582.pdf>. Acesso em 22 jun. 2024.

CSNU. Conselho de Segurança das Nações Unidas. Resolução 2018: Sobre atos de pirataria e assalto à mão armada no mar ao largo da costa dos estados do Golfo da Guiné. out. 2011. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/714712?ln=en&v=pdf>. Acesso em 22 jun. 2024.

CSNU. Conselho de Segurança das Nações Unidas. Resolução 2039: Sobre

atos de pirataria e assalto à mão armada no mar ao largo da costa dos estados do Golfo da Guiné. fev. 2012. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/721780?v=pdf>. Acesso em 22 jun. 2024.

DIAS, Mauricio da Costa Joia. A Atuação do Poder Naval Brasileiro no Combate à Pirataria no Golfo Da Guiné. 2022. 79f. Tese (Curso de Política e Estratégia Marítimas), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2022.

FELDT, Lutz; ROELL, Peter; THIELE, Ralph D. Maritime Security – Perspectives for a Comprehensive Approach. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security, v. 2, n. 74, p. 51-68, 2013.

FEMAR. Fundação de Estudos do Mar. O que é? Organização Marítima Internacional (IMO). 2023. Disponível em: <https://fundacaofemar.org.br/portalwordpress/2023/08/02/o-que-e-organizacao-maritima-internacional-imo/>. Acesso em: 29 mai. 2024.

FERNANDES, Alessandra Cristina Derito Greco. A Segurança Marítima do Entorno Estratégico do Atlântico Sul: o combate à pirataria no Golfo da Guiné por meio da operação multinacional Obangame Express. 2021. 38f. Monografia (Curso Superior), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2021.

FERREIRA, Ricardo Jaques. Diplomacia naval no Atlântico Sul: a contribuição da Marinha do Brasil para a política externa brasileira. 2019. 100f. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia), Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2019.

FIGUEIREDO, Moreno de Queiroz; SILVA, Marcos Valle Machado. Obangame Express – uma “ponte estratégica” para o Golfo da Guiné. Revista da Escola de Guerra Naval, v. 28, n. 2, p. 405-435, mai./ago. 2022.

FRANCE. Golfe de Guinée - Bilan De L'exercice Grand African Nemo 2023. Ministère des Armées, 2023. Disponível em: <https://www.defense.gouv.fr/operations/actualites/golfe-guinee-bilan-lexercice-grand-african-nemo-2023>. Acesso em: 10 Ago. 2024.

FREITAS, Eduardo Antonio Pereira de. A Pirataria Marítima no Golfo da Guiné:

uma análise situacional da Nigéria. 2018. 94f. Dissertação (Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2018.

GUEDES, Henrique Portela. A Pirataria Marítima no Golfo Da Guiné. JANUS. NET e-journal of International Relations, Lisboa, v.11, n. 1, p. 120-127, mai./out. 2020.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. International Maritime Bureau. 2024. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/icc/imb>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2012. London, jan. 2013. Disponível em: <https://www.calameo.com/read/002466757b7dff7f5bfe8>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2013. London, jan. 2014. Disponível em: <https://anave.es/images/anave-noticias/2013%20imb%20report.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2014. London, jan. 2015. Disponível em: <https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2015. London, jan. 2016. Disponível em: <https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2016. London, jan. 2017. Disponível em: <https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2017/02/imb-annual-piracy-report-2016-1.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2017. London, jan. 2018. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2018. London, jan. 2019. Disponível em: https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2019. London, jan. 2020. Disponível em: https://www.icc-ccs.org/reports/2019_Annual_Piracy_Report.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2020. London, jan. 2021. Disponível em: https://www.icc-ccs.org/reports/2020_Annual_Piracy_Report.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2021. London, jan. 2022. Disponível em: https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2022. London, jan. 2023. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/reports/2022%20Annual%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

ICC-IMB. International Maritime Bureau of the International Chamber of Commerce. Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual Report 2023. London, jan. 2024. Disponível em: <https://maritime-professionals.com/wp-content/uploads/2024/01/2023-Annual-IMB-Piracy-and-Armed-Robbery-Report-ABRIDGED.pdf>. Acesso em: 13 ago. 2024.

IMO. Organização Marítima Internacional. Código de Práticas para Investigação de Crimes de Pirataria e Assalto à Mão Armada contra Navios. Resolução n. A.1025(26), 18 jan. 2010. Disponível em: <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2024.

INEEP. Instituto de Estudos Estratégicos de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Petróleo Offshore: a maior visibilidade mundial do Golfo da Guiné. 2019. Disponível em: <https://ineep.org.br/petroleo-offshore-a-maior-visibilidade-mundial-do-golfo-da-guine325816/>. Acesso em 22 jun. 2024.

INTERNATIONAL PEACE INSTITUTE. Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response. 2014. Disponível em: https://www.ipinst.org/wp-content/uploads/publications/ipi_e_pub_gulf_of_guinea.pdf. Acesso em 22 jun. 2024

KARG, Hendrick Magalhães. A pirataria marítima e o roubo armado, no mar: uma discussão da normatização brasileira. 2018. 127f. Dissertação (Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2018.

LUIZ, Sergio Eduardo Fernandes. Pirataria no Golfo da Guiné: desafios e oportunidades para a Marinha do Brasil. 2022. 74f. Tese (Curso de Política e Estratégia Marítimas), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2022.

MARQUES, Joaquim Ferreira. Desafios de Segurança no Golfo da Guiné. *Relações Internacionais*, n. 57, p. 91-100, mar. 2018.

MATHUIY, Flávio Haruo. Pirataria e “Novas Ameaças”: Estratégias De

Cooperação para Prevenção e Combate: o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné. 2013. 84f. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013.

MILIÃO, Isabella. O Impacto e relevância do transporte marítimo no Comércio Exterior. Conexos, jul. 2023. Disponível em: <https://www.conexos.com.br/transporte-maritimo-comercio-externior/>. Acesso em: 15 ago. 2024.

MOREIRA, Marcelo Vidal. A Segurança Marítima no Atlântico Sul e a participação brasileira em uma força expedicionária multinacional no Golfo da Guiné. 2022. 141f. Tese (Curso de Política e Estratégia Marítimas), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2022.

ONU. Organização das Nações Unidas. Carta das Nações Unidas. São Francisco, 26 jun. 1945. Disponível em: <https://www.un.org/en/about-us/un-charter/full-text>. Acesso em: 29 mai. 2024.

ONU. Organização das Nações Unidas. Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar — CNUDM. Montego Bay: 1982. Disponível em: https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

ONU. Organização das Nações Unidas. Declínio contínuo da pirataria no Golfo da Guiné, assalto à mão armada encorajador, mas é necessário apoio para implementar totalmente a arquitetura de Yaoundé, dizem informantes ao Conselho de Segurança. 2023. Disponível em: <https://press.un.org/en/2023/sc15331.doc.htm>. Acesso em: 13 ago. 2024.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. O Combate À Pirataria no Golfo da Guiné. Africa Center for Strategic Studies, Estados Unidos da América, n. 30, fev. 2015. Disponível em: <https://africacenter.org/publication/combating-piracy-gulf-guinea-html/#:~:text=Combating%20piracy%20and%20armed%20attacks%20on>. Acesso em: 18 jul. 2024.

OTAN. Organização do Tratado do Atlântico Norte. Estratégia Marítima

da Aliança. 2011. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts_75615.htm. Acesso em: 10 jun. 2024.

OTAN. Organização do Tratado do Atlântico Norte. O que é OTAN? 2024. Disponível em: https://www.nato.int/nato_static_fl2014/assets/pdf/pdf_publications/20190925_What_is_NATO_por_20190808_LD.pdf. Acesso em: 10 jun. 2024.

PADILHA, Luiz. Os riscos ao setor de petróleo no Golfo da Guiné. Defesa Aérea & Naval, ago. 2022. Disponível em: <https://www.defesaaereanaval.com.br/naval/os-riscos-ao-setor-de-petroleo-no-golfo-da-guine>. Acesso em: 24 jul. 2024.

PEREIRA, Yuri Bastos; SANTOS, Eduardo Heleno de Jesus. As contribuições brasileiras contra a pirataria no Golfo da Guiné. Revista Brasileira de Estudos Estratégicos, v. 14, n. 27, p. 27-53, jan./jun. 2022.

PIEIDADE, João. Segurança Marítima e os Estudos de Segurança: Revisão da Literatura. Relações Internacionais, n. 57, p. 011-024, mar.2018.

PILEIRA, João Pedro Silva. Causas e Evolução das Táticas de Pirataria no Golfo da Guiné. 2021. 83f. Tese (Curso Marinha), Escola Naval, Alfeite, 2022.

SANTOS, Luiz Felipe Lima. Guinex, comissão capitaneada pela Marinha do Brasil a partir de 2021 no Golfo da Guiné: qual a sua importância para o Brasil? 2021. 83f. Dissertação (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores), Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2021.

SCHMIDT, Julia Thum Silveira. Pirataria Marítima Internacional no Século XXI – A Questionável Eficácia do Sistema de Repressão. 2022. 21f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Especialização em Jurisdição Federal), Escola Superior da Magistratura Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2016.

SECURITY COUNCIL REPORT. Briefing on Maritime Security In the Gulf of Guinea. 2023. Disponível em: <https://www.securitycouncilreport.org/>

whatsinblue/2023/06/briefing-on-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea.php. Acesso em: 13 ago. 2024.

SILVA, Yuri Rosendo de Miranda. Ações da Marinha do Brasil em atividades de emprego limitado da força no entorno estratégico brasileiro. Revista Passadiço, v. 35, n. 42, p. 34-37, 2022.

STABLE SEAS. Stable Seas: Gulf of Guinea. Executive Summary for Stable Seas: a program of One Earth Future, 2020. Disponível em: <https://www.stableseas.org/post/stable-seas-gulf-of-guinea>. Acesso em 22 jun. 2024.

TILL, Geoffrey. Seapower: A Guide for the Twenty-first Century. 4. Ed. London and New York: Routledge-Taylor and Francis Group, 2018.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia. Regulamento (CE) n.º 725/2004 relativo ao reforço da proteção dos navios e das instalações portuárias. Estrasburgo: Parlamento Europeu e Conselho da União Europeia, 31 mar. 2004.

USNAVY. Exercise Obangame Express 2023 Kicks Off In Lagos, Nigeria. United States Navy, 2023. Disponível em: <https://www.navy.mil/Press-Office/News-Stories/Article/3274205/exercise-obangame-express-2023-kicks-off-in-lagos-nigeria/>. Acesso em: 10 ago. 2024.

VAZ, Patrícia Inês. A Pirataria no Golfo da Guiné: De que forma a região do Delta do Níger influencia o fenômeno da pirataria no Golfo da Guiné? 2023. 261f. Dissertação (Curso de Ciência Política e Relações Internacionais:), Universidade Catolica Portuguesa, Lisboa, 2023.

VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de Pirataria Marítima e as implicações para a Segurança na Navegação. Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, v.18, n. 2, p. 135-157, jul./dez. 2012.

WIKIWAND. Lex Gabinia. 2024. Disponível em: https://www.wikiwand.com/pt/articles/Lex_Gabinia. Acesso em: 24 mai. 2024.

ZUCATTO, Giovana Esther; BAPTISTA, Michele. Pirataria no Golfo da Guiné. UFRGS Model United Nations, v. 2, p. 531-565, 2014.