

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (NIG) BAMIDELE LAWRENCE RAYMOND

SEGURANÇA MARÍTIMA DO GOLFO DA GUINÉ SUB-REGIÃO:

Ameaças, Desafios e Possíveis Soluções

Rio de Janeiro

2014

**CC RAYMOND BAMIDELE LAWRENCE**

**SEGURANÇA MARÍTIMA DO GOLFO DA GUINÉ SUB-REGIÃO:**

**Ameaças, Desafio e Possíveis Soluções**

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

Orientador: CF Roger Pinesso da Silva.

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2014

## RESUMO

A insegurança no Golfo da Guiné ocorre em função dos diversos recursos naturais da região, das vulnerabilidades inerentes à sua localização geográfica, bem como de fatores ambientais e demográficos. A caça ilegal, pirataria, crime transnacional, disputas de fronteira e a degradação ambiental são ameaças comuns à segurança do Golfo. Apesar de algumas medidas terem sido tomadas pelos intervenientes internacionais e regionais para enfrentar as ameaças, os desafios inerentes como iniciativas internacionais e regionais descoordenados, a falta de consciência situacional de capacidade de resposta, de dispositivos legislativos e judiciais robustos têm militado os sucessos esperados. Para combater as ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné (GG), a comunidade internacional e as autoridades regionais teriam de adotar uma abordagem baseada na procura integrada para identificar, priorizar e capacitar a Organização Marítima da África Ocidental e Centro (OMAOC), uma estrutura de segurança marítima regional, a fim de lidar com as ameaças. Esta abordagem buscará promover a união de esforços e atender às necessidades das partes interessadas.

Palavras Chave: Golfo da Guiné (GG), Organização Marítima do Oeste e Centro Africana (OMAOC), Comissão do Golfo de Guiné (CGG),

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>DIMENSÃO GEO-ESTRATÉGICA DE SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG.....</b>	<b>8</b>
2.1	Aspectos geográficos.....	8
2.2	A importância estratégica da região .....	9
2.3	As ameaças à segurança marítima no GG.....	11
2.3.1	Pesca ilegal.....	11
2.3.2	Pirataria.....	12
2.3.3	Crimes transnacionais.....	14
2.3.4	Degradação ambiental.....	16
2.3.5	Disputas de fronteira.....	18
<b>3</b>	<b>AS ABORDAGENS PRESENTE A REFORÇAR A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG.....</b>	<b>20</b>
3.1	Desafios da segurança marítima enfrentados do GG.....	23
3.1.1	Descoordenação internacional e iniciativas regionais.....	23
3.1.2	A falta de consciência do domínio marítimo.....	24
3.1.3	A falta de arranjos legislativos e judiciários rígidos.....	26
3.1.4	Capacidades de resposta inadequada.....	27
<b>4</b>	<b>A ESTRATÉGIA PARA MELHORAR A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG.....</b>	<b>29</b>
4.1	A necessidade de esforço de colaboração regional e internacional.....	30
4.2	Melhorar a capacidade para interditar ameaças marítimas.....	30
4.3	Empoderamento da estrutura existente da OMAOC.....	31
4.4	A expansão da base financeira da OMAOC.....	32
4.5	A criação do departamento Jurídico.....	32
4.6	Incentivar aos países membros a assinar memorando de entendimento para a Costa Guia de Rede.....	33
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>35</b>
	<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>37</b>
	<b>ANEXO A.....</b>	<b>40</b>
	<b>ANEXO B.....</b>	<b>41</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O domínio marítimo é muito importante para qualquer país e qualquer continente. Além de ser o provedor de rotas comerciais, esse domínio fornece alimentos, matérias-primas, receitas de turismo e até mesmo modera o clima. Esse potencial tem feito da questão da segurança marítima<sup>1</sup> um assunto de grande preocupação para os Estados, organizações internacionais e outras partes interessadas no domínio marítimo. A insegurança do domínio marítimo não é nova para a África. Por exemplo, o Costa Berbere, no Norte de África (Argélia, Líbia, Marrocos e Tunísia), era uma área notória pela ocorrência de ações de pirataria entre os séculos XVII e XIX (FREEDOM, 2003). Além disso, nos últimos tempos, a África tem tido destaque no mapa global da violência no mar. Eventos ao largo do Chifre da África e ao largo da Costa Oeste Africana no Golfo da Guiné (GG), continuam a chamar a atenção internacional devido a, entre outras coisas, um aumento acentuado em ameaças marítimas, em particular os ataques ousados a navios por piratas.

Existem dois grandes desenvolvimentos de insegurança marítima na África. O primeiro é a concentração de ameaças marítimas, incluindo a pirataria, em três regiões principais: da costa da Somália ao Golfo de Aden, ao longo da Costa Leste Africana, as águas territoriais da Nigéria, na África Ocidental; e a rota do Canal de Moçambique/Cabo

---

<sup>1</sup> A segurança marítima é preocupada com a prevenção de dano intencional através de sabotagem, subversão ou terrorismo. (THE BRENTHRUST, 2010).

mar na África Austral. O segundo é o aumento da frequência e da sofisticação das ameaças marítimas no continente (FREEDOM, 2003).

O GG é a parte do Oceano Atlântico a oeste da África. A região está emergindo rapidamente em importância, por causa das potencialidades econômicas. No entanto, a insegurança nas suas águas territoriais está colocando obstáculos sérios para a realização dos potenciais, porque os vastos recursos da região estão sendo prejudicados pelas ameaças domésticas, regionais e internacionais, multifacetadas e vulnerabilidades. Ao invés de contribuir para a estabilidade e prosperidade econômica para os países da região do GG, a insegurança generalizada no ambiente marítimo resultou em mais de US\$2 bilhões em perdas financeiras anuais, trazendo queda de investimentos e de perspectivas econômicas, além da crescente criminalidade e conseqüências políticas adversas (RAYMOND, 2007).

Não obstante, dentro da região do GG, há uma série de iniciativas nacionais e regionais estabelecidas para maximizar os benefícios do potencial econômico de seu domínio marítimo. Estas iniciativas incluem a criação da Maritime Organisation of West and Central Africa (MOWCA),<sup>2</sup> Comissão do Golfo de Guiné (CGG),<sup>3</sup> Guarda do Golfo da Guiné (GGG) e outros compromissos multilaterais e bilaterais entre os Estados dentro da região para aumentar a segurança no domínio marítimo. Além disso, países ocidentais,

---

<sup>2</sup>.Organização Marítima da África do Oeste e Centro (OMAOC) (Tradução nossa) os países membros da OMAOC pretendem desenvolver a sua cooperação no sentido de garantirem a vigilância das zonas económicas marítimas, a segurança da navegação, a luta contra a pirataria, terrorismo marítimo e a poluição marinha, bem como as operações de assistência e de salvamento no mar. (IMO/IPIECA, 2004).

<sup>3</sup>.Comissão do Golfo de Guiné (CGG) (Tradução nossa) é uma organização regional, para cooperação e prevenção de conflitos no domínio dos petróleos. (RAYMOND, 2007).

como Bélgica, Reino unidos, França e Estados Unidos, prestaram apoio em termos de desenvolvimento de recursos humanos e assistência técnica para a região, a fim de melhorar a capacidade regional para enfrentar os desafios de insegurança marítima na região.

Apesar desses esforços, atividades como a pesca ilegal, tráfico de armas e de pessoas, pirataria, narcotráfico e abastecimento ilegal continuam a ameaçar o domínio marítimo da região do GG. Para agravar este problema, desafios, inerentes à dinâmica interna da região continuaram a prejudicar os esforços para melhorar a segurança marítima no GG.

O propósito do trabalho é analisar as ameaças marítimas e os desafios associados no GG, e propor soluções viáveis visando atingir a segurança duradoura no domínio marítimo da região. O trabalho examina as dimensões geo-estratégicas de segurança marítima no GG e as ameaças à segurança marítima na região. Além disso, as iniciativas regionais e globais em garantir maior segurança no domínio marítimo GG e desafios associados serão discutidas após a disponibilização de uma estratégia para melhorar a segurança marítima na região do GG

A justificativa para o desenvolvimento deste trabalho é voltada para a questão da segurança na região. Há uma crescente necessidade de encontrar soluções para os problemas de insegurança no GG. É importante continuar a pesquisa sobre este problema e recomendar possíveis soluções. Este trabalho poderá beneficiar os governos e as

autoridades navais dos estados responsáveis pela defesa e segurança da região do GG. Ele vai apoiar a formulação de políticas adequadas para a defesa marítima da região em geral.

Os dados relevantes foram obtidos a partir de fontes primárias e secundárias. Os dados primários foram coletados através de entrevistas diretas com alguns oficiais da Marinha da Nigéria que realizaram operações de patrulha na região. Os dados secundários foram obtidos a partir de livros, apresentações dos seminários, materiais publicados e não publicados, sites de informação, revisão de alguns títulos selecionados e outras publicações relevantes.

O segundo capítulo deste trabalho irá discutir a dimensão geo-estratégica da segurança marítima no GG, os aspectos geográficos, a importância estratégica do GG região e as ameaças à segurança marítima na região. O terceiro capítulo, as abordagens presente a reforçar a segurança marítima, desafios da segurança marítima enfrentados do GG, descoordenação internacional e iniciativas regionais, a falta de consciência do domínio marítimo, a falta de arranjos legislativos e judiciários, capacidades de resposta inadequada. Em seguida, o quarto capítulo irá discutir a estratégia para melhorar a segurança marítima no GG, a necessidade de esforço de colaboração regional e internacional, melhorar a capacidade para interditar ameaças marítimas, empoderamento da estrutura existente da OMAOC, a expansão da base financeira da OMAOC, a criação do departamento jurídico e incentivar aos países membros a assinar memorando de entendimento para a Costa Guia de Rede.



## **2 DIMENSÃO GEO-ESTRATÉGICA DE SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG**

Do modo geral, a insegurança no GG ocorre em função da grande disponibilidade de recursos naturais na região das vulnerabilidades inerentes à sua localização geográfica e de fatores ambientais e demográficos. Outras fontes de insegurança no GG são os processos de governança internos e internacionais e a geopolítica das pressões regionais e externas exercidas sobre a região.

### **2.1 Os aspectos geográficos**

A região do GG engloba 25 países costeiros e interiores na África Ocidental e Central: Angola, Benin, Burkina Faso, Camarões, Cabo Verde, República Centro-Africana, Chade, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Guiné Equatorial, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Mauritânia, Níger, Nigéria, República do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo (MOWCA, 2003). O GG é formado pela convergência das costas Ocidental, Central e Sudoeste, cobrindo cerca de 250.000 milhas náuticas quadradas (EZEoba, 2010). Os três principais rios da África, o Níger, Volta e o Congo, desaguam no Golfo. Existe uma

ampla gama de diversidade geológica, geográfica, cultural e linguística na região. O mapa dos países da região do GG é mostrado no Anexo A.<sup>4</sup>

## **2.2 A importância estratégica da GG região**

A posição geográfica do GG apresenta uma vantagem comparativa em relação a outras regiões do mundo. A região faz fronteira com uma importante rota marítima que mostra uma ligação visível com commodities de energia locais, que é relativamente próxima das principais consumidores mundiais de energia: América do Norte e Europa Ocidental. A região, também, se beneficia da ausência de estreitos, conhecidos como pontos de estrangulamento, o que tornaria os petroleiros suscetíveis a bloqueios, ataques de piratas e acidentes de transporte.

Nos últimos tempos, as hidrovias do GG têm servido como porta de entrada fundamental para o mundo para praticamente todos os países de seu litoral, e também para os países sem litoral, incluindo Mali, Burkina Faso, Chade e República Centro-Africana, que dependem do acesso para o mar, para a importação e exportação de bens e serviços. Com a globalização, a região também está rapidamente se tornando essencial para a navegação internacional, mesmo que a rota seja mais longa, ligando o Extremo Oriente a países do Norte e do Sul do Atlântico.

Ao lado disso, a região do GG tem um mercado de cerca de 300 milhões de consumidores, gerando um Produto Interno Bruto (PIB) de US\$ 112.000 milhões do

---

<sup>4</sup>. O Mapa do Golfo da Guiné mostrando os países na GG da região

exportações de US\$ 4,5 bilhões e importações de cerca de US\$ 13,63 bilhões (DOMAIN, 2005). O ecossistema da região é também uma fonte de interesse global. Além da abertura para o Oceano Atlântico, os países da região do GG desfrutam de uma rica biodiversidade. Essas riquezas naturais incluem as florestas tropicais, que representam grande parte das fontes de geração de oxigênio do mundo. A faixa de floresta tropical da região que se estende desde a Guiné, oeste de Camarões mais de dois terços das necessidades mundiais de cacau. Ao norte, as regiões do Sahel e Savana são uma fonte importante de algodão, amendoim e manteiga de karité (RAYMOND, 2007).

A região do GG tem grandes reservas de recursos minerais sólidos, como alumínio, bauxita, carvão, cobalto, cobre, diamante, ouro, minério de ferro, aço e urânio. O Golfo também abriga uma das maiores reservas de petróleo e gás natural, tornando-se, assim, uma futura fonte para atender às necessidades globais de energia. O atual clima político no Oriente Médio, e suas consequências perturbadoras sobre o preço e a demanda do petróleo está fazendo com que o mundo volte-se para o GG, onde fontes de petróleo estão livres das turbulências políticas presentes em outras regiões (DOMAIN, 2005).

A importância geo estratégica do GG será sempre apreciada enquanto o petróleo e o gás continuarem a impulsionar a economia do mundo. No entanto, para a região obter propriamente a riqueza de hidrocarbonetos, ela deve avaliar os interesses e as ameaças de segurança correspondentes associados aos enormes investimentos na região e desenvolver estratégias de segurança claramente definidas para proteger esses interesses.

## **2.3 As ameaças à segurança marítima no GG**

O potencial da localização e os recursos do GG não foram totalmente explorados devido às vulnerabilidades existentes na região. Ao invés de contribuir para o crescimento sócio-econômico e o desenvolvimento, essas vulnerabilidades têm sido fontes de insegurança. As crises civis internas, disputas de fronteiras internacionais na região, instabilidade política, condições sócio-econômicas pobres, as capacidades militares inadequadas, falta de sistema legal e conflitos culturais profundos que permearam a região do GG desde a independência, dão espaço para que o seu domínio marítimo seja explorado negativamente. A Pirataria, o crime transnacional, a degradação ambiental, a pesca ilegal e muitas outras atividades ilícitas continuam a ameaçar o bem-estar do domínio marítimo do GG, aproveitando-se da fraca estrutura de segurança na região. Há também o temor de que a região do GG, incluindo o seu domínio marítimo, será ameaçada, a longo prazo, com os efeitos da crescente rivalidade internacional sobre fontes de energia entre os países ocidentais e economias emergentes da Ásia.

### **2.3.1. Pesca ilegal**

A indústria da pesca na África gera cerca de US\$10 bilhões anualmente por meio do comércio interno, das exportações mundiais e da venda de licenças de pesca aos operadores estrangeiros. A pesca também é elemento-chave para a segurança alimentar

no continente. No Senegal, por exemplo, a pesca contribui com 7% para o PIB, e constitui 33% das exportações e 75% do consumo de proteína animal. (THE BRENTHRUST , 2010).

De acordo com a Food and Agriculture Organization (FAO),<sup>5</sup> os peixes também são responsáveis pela maior parte do consumo de proteínas na maioria dos países: em Gana, é de 63% e 62% para a Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe. A pesca ilegal, no entanto, continuou a ameaçar este potencial no GG, por causa da incapacidade dos estados da região para exercer controle efetivo sobre seu domínio marítimo. Estudos recentes sugerem que a pesca por navios da Ásia, Europa e outras partes da África custa à região do GG cerca de US\$ 370 milhões por ano (RAYMOND, 2007).

Além das perdas financeiras, a pesca ilegal também gera custos para o bem estar da população. As famílias e os indivíduos são afetados diretamente pela redução da disponibilidade de frutos do mar nos mercados locais. Há, também, uma redução drástica dos rendimentos e da perda de meios de subsistência em comunidades pesqueiras, dando assim origem à criminalidade.

### **2.3.2. Pirataria**

De acordo com FRANCOIS (2003), pirataria é o ato de abordagem, ou tentativa de abordagem, em qualquer navio, com a intenção de cometer roubo ou qualquer outro

---

<sup>5</sup>. Organização para a Alimentação e Agricultura (OFA) é uma agência das Nações Unidas em causa com a organização internacional de alimentos e agricultura (RAYMOND, 2007)

crime e com a intenção ou capacidade de usar a força na concretização desse ato. Há impactos da pirataria na vida humana, na segurança da navegação e no meio ambiente. É um ato criminoso, que não afeta apenas as vítimas, mas também tem repercussões financeiras graves. O GG, de acordo com a Organização Marítima Internacional (IMO) é uma das vias navegáveis globais mais conturbadas por causa do policiamento costeiro fraco na região. Entre 2002 e 2004, os ataques de pirataria no GG ultrapassaram o número de incidentes registrados no resto do continente, com a maioria dos ataques, resultando em abordagens reais (RAYMOND, 2007).

A parte mais famosa do GG está em águas nigerianas, onde os ataques são cometidos contra os trabalhadores da indústria de petróleo e gás natural por grupos militantes do Delta do Níger, em especial o Movement for the Emancipation of Niger Delta (MEND).<sup>6</sup> De 178 casos de ataques entre 2003 e 2007, 137 ocorreram dentro de águas jurisdicionais da Nigéria. Ao todo, cerca de 237 estrangeiros e dezenas de nigerianos foram sequestrados em 67 incidentes separados, nos estados costeiros da Região Delta em 2006. Somente em 2007, 98 destes eram marinheiros estrangeiros ou operários de plataforma sequestrados no mar (ARILD, 2007).

De acordo com o IMO (2010), em 2008 e 2009, um total de 68 incidentes de pirataria foram registrados em águas nigerianas dos quais foram abordados 21 navios, três foram alvejados e um sequestrado. Quarenta e quatro tripulantes também ficaram feridos durante os ataques em 2009, que foi, de longe, o maior número em qualquer lugar

---

<sup>6</sup>. Movimento para a Emancipação do Delta do Níger (Tradução nossa)

do mundo. Em 2010, 27 incidentes de pirataria também foram registrados em águas nigerianas.

Incidentes desta natureza continuam a impactar negativamente a economia dos países na região do GG. Por exemplo, os analistas marítimos estimam que as companhias de petróleo gastam aproximadamente US\$3,5 bilhões por ano em segurança, para proteger suas operações na região (MONIQUE, 2004). Da mesma forma que a pesca, a indústria de hidrocarbonetos não-mais significativo da região está sendo devastada por pirataria e outros tipos de violência no mar. A Nigéria, por exemplo, perde, anualmente, cerca de US\$600 milhões em receita de exportação de ameaças de pirataria para a indústria da pesca. Além disso, o comércio regional e a integração, que são fundamentais para o desenvolvimento econômico no GG, é retardado porque os ataques de piratas a navios têm aumentado os custos de seguros que, com prêmios mais elevados, acabam sendo repassados aos consumidores. (PETER, 2009).

### **2.3.3. Crimes transnacionais.**

O crime transnacional envolve o planejamento e a execução de empreendimentos comerciais ilícitos por parte de grupos ou redes de pessoas que utilizam a violência sistemática e a corrupção para atingir seus objetivos, em mais de um país.<sup>7</sup> O Crime Organizado Transnacional geralmente inclui lavagem de dinheiro; crime cibernético;

---

<sup>7</sup>National Institute of Justice, <http://www.ojp.usdoj.gov/nij/topics/crime/transnational-organised-crim/welcome.htm>, Acesso em; 28 Jun, 2010)

tráfico de seres humanos, de medicamentos, de armas, espécies ameaçadas de extinção, e de material nuclear.<sup>8</sup> A fraca segurança no domínio marítimo do GG permitiu que o crime transnacionais prosperasse na região, com consequências econômicas desastrosas. A Nigéria, por exemplo perdeu cerca de US\$115.400 milhões em virtude do roubo de petróleo, entre janeiro de 2000 e setembro de 2008. Uma conta mais recente estima a perda do Governo nigeriano em US\$7,7 bilhões por dia (DAUDA, 2008). Esta enorme perda gerada pelo decaminho causa um enorme prejuízo para o país, uma vez que reduz a capacidade financeira do governo para atender programas orientados para a sociedade.

Gangues criminosas responsáveis pelo roubo de outros recursos minerais e de petróleo no GG também contribuem para a proliferação de armas portáteis na região, já que o produto de suas operações ilícitas financia a compra de armas, que são na sua maioria contrabandeadas, aproveitando o domínio marítimo mal policiado. Por exemplo, diamantes e outras matérias-primas, tais como madeira, impulsionando o comércio de armas, permitindo que os conflitos continuassem por décadas, na Libéria e na Serra Leoa. Outro exemplo de tráfico ilegal de armas no GG foi a apreensão de 13 contêineres de armas, incluindo morteiros 120mm, 107mm, 80mm e 60mm e munições de armamentos portátil por agentes de segurança nigerianas no Apapa Sea Port, em Lagos, em outubro de 2010 (YA Libnan, 2010). A cultura que se seguiu de violência de ilegalidade, que é oriunda da proliferação e do uso de armas de pequeno porte na região de GG, dificulta o desenvolvimento econômico, político e social, e frustra os esforços de reconstrução.

---

<sup>8</sup>Material nuclear se refere a metais urânio, plutônio e tório, de qualquer forma, according a AIEA CONVENTION on the physical protection of nuclear material (1980).



Outra tendência criminosa digna de nota é o narcótráfico no GG. A região está se tornando um importante centro de tráfico de narcóticos, porque os traficantes usam cada vez mais os países costeiros do Oeste Africano como ponto de trânsito para a cocaína da América Latina para a Europa, e em menor grau para a América do Norte. Uma quantidade significativa de cocaína de alto grau apreendidas entre Cabo Verde, Canárias e Madeira, em Portugal, foi encaminhada, através do GG, em embarcações tripuladas por equipes da região (RAYMOND, 2007). Em 2007, cerca de 48 toneladas de cocaína, no valor de US\$1,8 bilhões transitaram na África Ocidental, o que corresponde a cerca de 27% do fornecimento anual da Europa Além disso, em 2009, várias unidades populacionais de componentes químicos foram descobertos na África Ocidental, indicando que a região está se tornando um centro de armazenamento e refino de "cocaína de base" em um produto acabado (ANDRÉ, 2010). Estas ilegalidades foram possíveis por causa das vulnerabilidades do domínio marítimo da região do GG.

#### **2.3.4. Degradação Ambiental**

A degradação ambiental, a má gestão dos recursos marinhos e a poluição continuam a ameaçar o domínio marítimo na região do GG. Isto se deve, principalmente, à demora de alguns países da região em ratificar leis e convenções. Por exemplo, a Costa do Marfim, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, São Tomé e Príncipe, Senegal ainda não

ratificarem a Convenção de 1990 sobre a Preparação, Resposta e Cooperação.<sup>9</sup> Do mesmo modo, apenas 14 países, dos 22 Estados membros da região do GG, ratificaram a Convenção para a Cooperação na Proteção e Desenvolvimento do Ambiente Marinho e Costeiro da África Ocidental e Central Região (Convenção de Abidjan), que regulou a proteção e o desenvolvimento marinho e costeiro da região.<sup>10</sup>

O descarte inadequado de resíduos domésticos e industriais representa uma ameaça significativa para os recursos humanos e marinhos na região do GG. Por exemplo, em 2006, uma empresa de produtos holandeses, Trafigura<sup>11</sup> jogou um coquetel mortal de lodo industrial em diferentes locais de Abidjan, Costa do Marfim. Quinze pessoas morreram e mais de 100.000 manifestaram bolhas pelo corpo, dores de cabeça, náuseas e dores abdominais. Além disso, devido à má gestão dos recursos haliêuticos no GG, há esgotamento, impactando o equilíbrio ecológico e degradando o meio ambiente (BARRY, 2006). O derramamento sistemático de petróleo na região do Delta do Níger é uma fonte de preocupação para as comunidades produtoras de petróleo que sofreram com a poluição do ar, da água, das florestas das terras agrícolas, e das temperaturas atmosféricas muito elevadas ao longo dos anos (ODJUVWUEDERHIE, 2010). Há insatisfação e agitação entre o povo Ogoni, na região do Delta do Níger, na Nigéria, em grande parte devido à destruição de suas terras e outros meios de subsistência baseada no mar a partir de derrames de petróleo.

---

<sup>9</sup> IMO/IPIECA, Global Initiative in Africa and Beyond 2010.

<sup>10</sup>United Nations Environmental Programme, Environment for Development (Abidjan Convention), <http://www.unep.org/abidjanconvention/>, Acesso em: 26 Jun, 2014)

<sup>11</sup>Trafigura é o nome da empresa em holandês (BARRY, 2006).

### **2.3.5. Disputas de fronteira.**

A região do GG possui fronteiras marítimas não totalmente definidas que desencadearam conflitos armados entre os países vizinhos, com consequências desastrosas para a situação socio-econômica e para a segurança na região. Na segunda metade do século XX, as disputas marítimas tornaram-se vez mais numerosas por causa da crescente competição pelos recursos escassos na região particularmente nos casos em que a pesca ou os recursos marinhos valiosos e deslocamento de populações estão em jogo (ELIZABETH; PAUL, 2005). Disputas de fronteiras marítimas, em relação a áreas ricas em petróleo, podem gerar e frequentemente geram graves tensões internacionais e potenciais hostilidades militares, como foi o caso entre Camarões e Nigéria acerca do petróleo na Península de Bakassi.

Embora a disputa sobre a fronteira marítima entre Camarões e Nigéria na metade superior da região do GG tenha sido resolvida, há outras fronteiras marítimas disputadas nesta parte da região que ainda não o foram. As disputas entre Camarões e Guiné Equatorial sobre uma boca ilha do rio Ntem e entre Guiné Equatorial e Gabão na Baía de Corisco ainda permanecem, sendo esta última a mais polêmica na região. Guiné Equatorial e Gabão licenciado blocos nas águas disputadas, mas a incerteza tem desencorajado as atividades de exploração (DAVID, 2006). Na metade inferior da região também há uma disputa entre Angola e a República Democrática do Congo, ao longo de várias reservas de petróleo em águas profundas *offshore*. As negociações estão em curso

para resolver esses conflitos, mas eles continuam a obstruir o licenciamento de grandes áreas de território potencialmente ricas em petróleo.

Estas disputas, além de seu impacto sócio-econômico nos países afetados, também torna mais difícil o enfrentamento dos desafios de segurança, compartilhados de forma colaborativa entre os Estados da região, devido à falta de compartilhamento de informações, resultante da desconfiança mútua. Essa desconfiança cria oportunidades para os traficantes e outros criminosos ao criar brechas costuras da arquiteturas da segurança regional.

### **3 AS ABORDAGENS PRESENTE A REFORÇAR A SEGURANÇA MARÍTIMA NA GG**

A importância estratégica da GG para a economia global exige a necessidade de se enfrentar os desafios de segurança presentes no domínio marítimo da região. Consequentemente, a construção da capacidade das forças de segurança marítima dos países do GG continua a ser uma prioridade para os países doadores. Por exemplo, o *Africa Command*<sup>12</sup> (AFRICOM) continua trabalhando com forças marítimas e outras partes interessadas da região, para desenvolver a capacidade através da iniciativa Estação de Parceria Africana (EPA).<sup>13</sup> Parceria de Aplicação de lei Marítima de África Marítima (PALMA)<sup>14</sup>, iniciado pelos Departamentos de Segurança Interna dos Estados Unidos da America (EUA) de Transporte e Guarda Costeira dos EUA, está construindo a capacidade de aplicação da lei marítima para detectar e prevenir atividades ilícitas no interior da Zona Económica Exclusiva (ZEE) do GG (WILLIAM, 2010). O Governo da Bélgica também está treinando forças marítimas da República Democrática do Congo, enquanto as forças britânicas e francesas mantêm alguma presença em partes do domínio marítimo do GG, em colaboração com as marinhas dos Camarões, Gana, Nigéria e Serra Leoa.

---

<sup>12</sup>Commando da África (Tradução nossa)

<sup>13</sup>Em inglês, Africa Partnership Station (APS) é uma organização para melhorar a segurança marítima, em conjunto com alguns países do golfo da região. (APS, 2004)

<sup>14</sup>. Em inglês, African Maritime Law Enforcement Partnership (AMLEP) programa permite que as nações parceiras africanas para desenvolver a capacidade de segurança marítima e melhorar o gestão de seu ambiente marítima por meio de operações reais mundo combinados aplicação da lei. (DAVID, 2006)

Da mesma forma, a ONU, bem como outros organismos mundiais, também iniciaram um programa de ação diferente para tratar da segurança marítima e de outros assuntos relacionados na região. Por exemplo, a resolução No 2039 do Conselho de Segurança da ONU convida os parceiros internacionais a darem apoio aos esforços regionais. Países como Estados Unidos, Reino Unido, Brasil, França e Espanha têm contribuído para parcerias Bilaterais. Além disso, a Organização Internacional Marítima (IMO) em conjunto com a Organização Marítima de África do Oeste e Centro (OMAOOC), criou uma Rede Sub-regional Integrada de Guarda Costeira (RSIGC)<sup>15</sup> para a África Ocidental e Central, para combater os desafios de segurança marítima na região do GG. A RSIGC visa reforçar a cooperação entre os Estados membros em face de problemas de pirataria, de assalto à mão armada e de outros atos ilícitos contra navios. Presta-se, também, para combater a imigração ilegal, o terrorismo, a poluição marinha e a exploração ilegal de recursos da ZEE dos Estados membros, bem como proteger o ambiente marinho. Além disso, o RSIGC é para reforçar as convenções da ONU sobre Segurança Marítima e Segurança (*SOLAS e ISPS code*), Busca e Salvamento (Convenção SAR) e da Convenção sobre o Direito do Mar (MOWCA, 2005).

A União da África (UA)<sup>16</sup> está a tomando medidas para melhorar a governança ao longo da costa da África. Atualmente, a União está a desenvolvendo uma estratégia marítima de longo prazo que irá articular uma visão comum de várias camadas a longo prazo e, de forma abrangente, abordar aspectos relacionados à segurança marítima. A

---

<sup>15</sup> Em inglês, Sub-regional Integrated Coast Guard Network (SICGN).

<sup>16</sup> Em inglês, Africa Union (AU). RAYMOND 2005

estratégia também incidirá sobre a criação de riqueza a partir da governança sustentável dos mares e oceanos da África. (RAMTANE, 2010). O objetivo é alcançar uma compreensão global dos desafios existentes e potenciais; e onde os recursos serão alocados com base nas prioridades identificadas. A estratégia também visa a concepção de uma abordagem abrangente e concertada, coerente e coordenada que proporcionará melhorias nas condições marítimas, em matéria de desenvolvimento ambiental e sócio-econômico (DAVID, 2006 ).

Além disso, Angola, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e Nigéria estabeleceram a Estratégia de Segurança Energética do Golfo da Guiné (ESEGG)<sup>17</sup> para garantir a segurança do abastecimento de energia na região do GG. O ESEGG construiu parcerias sólidas com uma série de governos estrangeiros, como o Reino Unido e os EUA, a fim de permitir a cooperação, de forma coordenada, para acabar com o roubo de petróleo, o tráfico ilegal de armas portáteis, a lavagem de dinheiro e outras ameaças marítimas dentro da região (ALEXANDER, 2006). Embora estas iniciativas sejam de grande alcance, elas são geralmente descoordenadas e podem resultar em conflitos de interesses, em duplicação de esforços e em rivalidade indevida entre as diversas partes interessadas a longo prazo.

---

<sup>17</sup> Em inglês, Gulf of Guinea Energy Security Strategy (GGESS).

### **3.1 Desafios de segurança marítima enfrentados no GG**

As várias iniciativas para garantir a segurança marítima no GG, não obstante as ameaças ao domínio marítimo da região, ainda persiste devido a certos desafios assumidos fora das dinâmicas políticas e sócio-econômicas inerentes na região. Alguns dos desafios que militam contra a segurança marítima no GG incluem a natureza descoordenada das diversas iniciativas destinadas a combater a insegurança na região, a falta de consciência de domínio marítimo, a falta de mecanismos legislativos e judiciais robustos para lidar com a natureza transnacional das questões e com as capacidades de resposta inadequada.

#### **3.1.1 Descoordenação internacional e iniciativas regionais.**

A natureza descoordenada das iniciativas internacionais e regionais é um desafio para o combate à insegurança no meio marinho do GG. Embora não haja evidências de competição por recursos ou atenção entre as várias partes interessadas, elas serão mais eficazes se forem coordenadas, e os seus esforços em sinergia, ao invés de parcelar do jeito que são atualmente. Da mesma forma, a assistência militar aos países do GG não é focada. Isto porque *Excess Defence Articles* (EDA),<sup>18</sup> capacidade de formação e outras formas de assistência doados, não são utilizados especificamente para atender às

---

<sup>18</sup>Excess Defence Articles (EDA) são ferragens militares variam de proporção e uniformes ao veiculos, avíoes e navios que nao são mais necessaries para as forças armadas dos EUA são eleíveis para transferência para o exterior sob a seção 516 da assistência estrangeira ato (FAA) de 1961. (JOHN, 2010 )



necessidades urgentes dos países do GG para garantir a segurança marítima. Por exemplo, dos 6.456 equipamentos (predominantemente armas e munições) que os EUA deram à Gana, Níger, Nigéria e Senegal, nos últimos 20 anos, apenas 8 deles estão relacionados diretamente à segurança marítima. (JOHN; KRISTEN, 2010). Os equipamentos recebidos são velhos, em mau estado e não são o tipo de bens que os países possuem o treinamento para manejar ou os recursos necessários para a sua manutenção. Uma abordagem baseada em demanda integrada, em que as necessidades de equipamentos dos países do GG são identificados, priorizados através de recursos por parte da comunidade internacional, em colaboração com autoridades regionais e nacionais do GG devem ser adaptadas.

### **3.1.2 A falta de consciência do domínio marítimo**

A Consciência do Domínio Marítimo (CDA)<sup>19</sup> é a compreensão efetiva de qualquer coisa associada com o domínio marítimo global que poderia afetar a segurança de um Estado-Nação ou região. O CDA é conseguido através de uma cooperação estreita e contínua entre as organizações internacionais e melhoria da capacidade de coletar, analisar, exibir e disseminar informações para operadores marítimos de segurança.<sup>20</sup> A falta de CDA do GG é uma função da cegueira geográfica dentro da região, devido à limitada e não-existência de satélite radar. Equipamento básico, como o funcionamento

---

<sup>19</sup> Em inglês, Maritime Domain Awareness (MDA).

<sup>20</sup> National Plan to Achieve Maritime Domain Awareness for the National Strategy for Maritime Security, (October 2005)

de sistemas de vigilância e outros materiais, incluindo embarcações de patrulha e pessoal treinado, raramente disponíveis dentro da região do GG. Em países onde poucos destes equipamentos estão disponíveis, não é navegável devido à falta de manutenção, devido em grande parte à ausência de conhecimento técnico para operar e manter o equipamento (RAYMOND, 2007). Compartilhamento de inteligência insuficiente entre os países da região, devido à desconfiança decorrente de disputas fronteiriças constitui também um impacto negativo sobre CDA no GG (RAIDT; SMITH, 2004). A implicação disso é o alto volume de tráfego e não percepção das atividades ilícitas em águas territoriais da região.

Melhorar a CDA no GG requer esforços de colaboração de parceiros internacionais para instalar satélite radar para cobrir o domínio marítimo da região, conforme apropriado, enquanto regiões autoriza severamente abordar a questão da partilha de informações entre os países. A Aquisição, a manutenção e a operação de equipamentos de vigilância necessários podem ser financiados através de contas de custódia a serem estabelecidas pelas partes interessadas, autoridades nacionais e regionais. Além disso, a estrutura marítima regional existente deve ter poderes para coordenar todas as funções de inteligência relacionadas com o mar na região, medidas que devem ser tomadas pelas autoridades globais e regionais relevantes para resolver em disputas remanescentes, a fim de promover a confiança e melhorar a partilha de informações entre os países membros.

### **3.1.3 A falta de arranjos legislativos e judiciários rígidos**

Embora os países da região do GG sejam signatários da maioria das convenções internacionais, poucos deles têm realmente ratificado e institucionalizado estes protocolos internamente. As disputas mencionadas anteriormente entre as nações do GG, a maioria delas de reivindicações territoriais e fronteiriças da ZEE, impedem a cooperação regional e a parceria necessária para servir aos interesses e objetivos comuns. Isso não ocorre no patrulhamento e na resposta a situações de emergência, mas em toda a cadeia do Estado de Direito, incluindo a investigação, a acusação, o julgamento e a correção. A ausência de um pacto sub-regional sobre o direito de perseguição também é um entrave significativo à resposta de emergência como mencionado por RAIDT; SMITH, 2004. Além disso, leis e regulamentos marítimos conflitantes aumentam a dificuldade em atender às necessidades de segurança do domínio marítimo do GG.

A incapacidade da ONU para definir claramente a competência dos crimes marítimos contribui para a impunidade com que crimes marítimos são cometidos por criminosos internacionais no GG. Há esforços concentrados por parte da ONU para resolver a questão da competência, enquanto as autoridades regionais e nacionais na região da GG tomarem medidas para ratificar e harmonizar leis marítimas existentes, o domínio marítimo continuará ameaçada por todos os tipos de criminalidade.

### **3.1.4 Capacidades de resposta inadequada.**

Um dos desafios que confrontam a segurança marítima no GG é a inadequada capacidade de resposta das forças marítimas da região. Historicamente, as autoridades de segurança africanas e as instituições têm-se centrado principalmente em ameaças internas e transfronteiriças terrestres. Assim, os exércitos nacionais recebem a maior parte do financiamento da segurança, recursos e atenção política (RAIDT; SMITH, 2004). O efeito resultante desses fatores é a indisponibilidade de plataformas necessárias e pessoal capaz de garantir a segurança no domínio marítimo do GG.

As três maiores forças navais na região: a da Nigéria, a da República Democrática do Congo e a de Gana são Marinhas com 8.000, 6.703 e 2.000 pessoas, respectivamente, têm plataformas com limitada capacidade de reconhecimento marítimo. (ROUTLEDGE; FRANCIS, 2009). Elas, também, não possuem as capacidades de vigilância e interceptação além de 100 milhas náuticas da vasta linha de costa. Os outros países da região têm forças navais pequenas e guardas costeiras, principalmente constituídas e equipadas para a segurança portuária e cumprimento de ações de patrulha costeira. A implicação é que essas marinhas não podem efetivamente cumprir os regulamentos marítimos, aprovado pela ONU, dentro de suas ZEE de 200 milhas náuticas. As capacidades de algumas marinhas de guerra dentro da região é no Anexo B (TAYLOR, 2009).

Essas inadequações tornaram o GG vulnerável às diversas formas de atividades criminosas sendo testemunhado no domínio marítimo da região. Para combater

eficazmente a ameaças marítimas dentro do GG, as capacidades navais dos países que fazem fronteira com o Golfo devem ser melhoradas através da aquisição urgente de capacidades de vigilância e interceptação, com foco no patrulhamento eficaz do domínio marítimo. Outra alternativa é equipar o RSIGC com equipamentos e meios para patrulhar as águas internacionais no GG, possibilitando a vigilância e a interceptação adequados.

#### **4 A ESTRATÉGIA PARA MELHORAR A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG**

Melhorar a segurança marítima na região do GG exige que a comunidade internacional e que as autoridades regionais a adotem uma abordagem baseada em demanda integrada de colaboração, onde os requisitos da região de segurança marítima serão cuidadosamente identificados e priorizados, de forma que seja possível a aquisição de recursos para lidar com as ameaças. Portanto, a colaboração entre os estados do GG seria um fator crucial para alcançar a segurança regional. Isso poderia ser alcançado através de: necessidade de esforço de colaboração regional e internacional, melhoria da capacidade para interditar ameaças marítimas, e fortalecimento da estrutura existente da OMAOC. A expansão da base financeira da OMAOC, a criação do departamento jurídico e incentivo aos países membros para assinar o memorando de entendimento para a Costa Guia de Rede desenvolvimento de estratégias também podem melhorar a demanda integrada de colaboração no região. Friedrich Ebert Stiftung, afirmou que:

"Para seguras suas águas, comércio marítimo e os recursos oceânicos, os Estados africanos terão de construir as instituições de segurança e judiciais mais fortes e mais estáveis. Trabalhando em soluções a nível político, especialmente com o apoio da sociedade civil, é crucial para reforçar as respostas de segurança" (Tradução nossa) (RAYMOND GILPIN, 2007 citado por FRIEDRICH p.27)<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> Original em inglês. RAYMOND GILPIN., Enhance Security in the Gulf of Guinea 2007 p. 27

#### **4.1 A necessidade de esforço de colaboração regional e internacional**

A expansividade do GG juntamente com os geo-dinâmica da região requer esforços regionais e internacionais de colaboração, com vista a enfrentar os desafios inerentes confrontando a segurança marítima na região. Esses esforços podem ser aproveitados na estrutura regional de segurança marítima existente, como OMAOC, para evitar a duplicação de tarefas, a rivalidade excessiva e conflito de interesses que, muitas vezes, resultam em esforços múltiplos e descoordenados. A abordagem também vai garantir a cuidadosa identificação e priorização dos requisitos de segurança marítima da região e a aplicação efetiva da mesma para alcançar o efeito desejado.

#### **4.2 A melhorar a capacidade para interditar ameaças marítimas.**

A OMAOC é uma organização marítima regional de 25 países, criado em 1975, para, entre outras funções, garantir e promover a segurança marítima na região do GG. O objetivo da OMAOC é servir à comunidade regional e internacional como um balcão único para o tratamento de todos os assuntos marítimos que têm um carácter regional. Ela também tem um centro de informação e comunicação (CIC),<sup>22</sup> garantindo o fluxo eficaz de informações entre os membros e do controle e inspeção de 20 navios. OMAOC tem uma base financeira para financiar suas atividades e três instituições acadêmicas para

---

<sup>22</sup> Em inglês, Information Communication Centre (ICC) Um centro de difusão da informação dentro da região marítima, a comunicação sobre a região e a função da região (RAYMOND, 2007).

treinar os recursos humanos necesarios para o desempenho de suas funções e responsabilidades.

### **4.3 O empoderamento da estrutura existente da OMAOC**

A OMAOC tem uma estrutura em terra que poderia ter poderes para lidar com as ameaças marítimas e desafios dentro da GG, aproveitando sua grande adesão que atravessam a região inteira do GG. A capacidade de CDA da OMAOC pode ser melhorada com a instalação de equipamentos de vigilância pertinentes, incluindo inteligência e comunicação com relatórios e banco de dados de rastreamento no CIC em toda a região. Satélites radares podem ser instalados em pontos críticos dentro do domínio marítimo da região para melhorar a capacidade de captação de inteligência. Especialistas internacionais também podem ser trazidos para ajudar a OMAOC a realizar estimativa de inteligência do GG para obter uma melhor compreensão das ameaças, tendências e dinâmicas em jogo na região. Os recursos humanos do serviço de intelliencia<sup>23</sup> da OMAOC também podem ser melhorados aproveitando a colaboração entre parceiros internacionais e entre as autoridades regionais, obtendo acesso e estabelecendo relacionamento cordial com especialistas e organizações não-governamentais que trabalham na região. A fim de melhorar a partilha de informação na região do GG, a ONU e outras organizações internacionais e regionais devem ter amplas

---

<sup>23</sup>. A inteligência humana é a capacidade intelectual dos seres humanos, que se caracteriza pela percepção, consciência, auto-consciência e vontade. (DAVID, 2006).



base de medidas para enfrentar e resolver os persistentes disputas fronteiriças que, se acredita, serem as fontes da desconfiança percebida entre os Estados membros da região.

#### **4.4 A Expansão da base financeira da OMAOC**

A base financeira da OMAOC pode ser expandida para incluir contribuições de países e setores privados, incluindo as indústrias de petróleo e petroleiros que possuem ações significativas e maior interesse na segurança da região. Outros países também podem ser incentivados a fazer contribuições financeiras diretamente para OMAOC ao invés de parcelar a países individualmente, como é o caso atualmente.

#### **4.5 A Criação do departamento jurídico**

Embora, a OMAOC não tenha uma estrutura legal, um departamento pode ser estabelecido com competência para julgar os casos marítimos e assuntos conexos na região do GG. Esse departamento, se estabelecido, pode rever e alterar os protocolos e convenções existentes para atender às peculiaridades da região. Ele, também pode ter poderes para investigar e julgar todos os crimes cometidos nas águas marítima da ZEE e territoriais do GG, e quando necessário interferir nos casos tratados por países onde há evidência de complacência.

#### **4.6 Incentivo aos países membros a assinar memorando de entendimento para a Costa Guia de Rede**

Os 23 Estados membros restantes que não assinaram o memorando de entendimento para a rede da guarda costeira podem ser encorajados a fazê-lo, a fim de fortalecer a rede e garantir a sua eficiência. Os meios necessários com base nos requisitos da guarda costeira identificados e priorizadas podem ser adquiridos através do sistema de custódia para habilitá-lo funcionar de forma eficaz. As Instituições de formação da OMAOC, existentes também podem ser melhoradas e compostas por especialistas estrangeiros relevantes de países doadores para o desenvolvimento de recursos humanos capazes para a organização.

A OMAOC capacitará a criação de espaço para colaboração, coordenação, sinergia e foco dos esforços internacionais e regionais para combater ameaças marítimas no GG. Ele também criará espaço para assistência militar em termos de *Defence Excess Articles* e treinamento para ser identificados, priorizados e consolidada para atender a capacidade necessária e capacidade de lidar com os desafios de segurança no domínio marítimo do GG. Além disso, aproveitando as iniciativas regionais e internacionais sobre OMAOC, esta promoverá aquisição de inteligência, ajudará na construção da confiança entre os Estados membros e incentivará a partilha de informação, aumentando assim CDA na região. Além disso, capacitando OMAOC vai eliminar a duplicação de esforços,

rivalidade e conflito de interesses indevidos e refletem os esforços genuínos para ajudar os africanos a resolverem seus problemas.

## 5 CONCLUSÃO

O GG é rico em recursos naturais, incluindo petróleo e gás, e vastos minerais sólidos. O ecossistema da região é uma fonte de interesse global com rica fauna e flora, enquanto a floresta tropical é responsável por grande parte das fontes de geração de oxigênio do mundo. O GG faz fronteira com uma importante rota marítima que mostra a conectividade visível com a comunidade local de energia e proximidade com principal consumidor de energia do mundo. Além disso, o GG é livre de pontos de controle que fazem os petroleiros suscetíveis a bloqueios, ataques piratas e acidentes de transporte.

Apesar das riquezas e a vantagem sua localização ofertas geográficas, o GG continuam a ser ameaçados pela pirataria, a caça ilegal, a criminalidade transnacional, disputas de fronteira e da degradação ambiental com conseqüências terríveis sobre a situação sócio-econômica da região. Iniciativas internacionais e regionais descoordenados, a falta de consciência situacional e capacidade de resposta e falta de mecanismos legislativos e judiciais robustos permaneceram sérios desafios que militam contra medidas empregadas para a segurança garantia no domínio marinho GG.

Melhorar a segurança marítima na região do GG exige a comunidade internacional e as autoridades regionais a adotarem uma abordagem baseada em demanda integrada de colaboração, onde os requisitos da região de segurança marítima são cuidadosamente identificados e priorizados. Capacitar a OMAOC é a maneira mais eficiente para estabelecer esse quadro. Através dessa abordagem, serão fornecidas

plataformas relevantes e equipamentos de vigilância para melhorar as capacidades de alerta situacional e de resposta na região. OMAOC também terá a base de capital necessário para financiar suas atividades. Além disso, a abordagem será de garantia dispositivos legislativos e judiciais robustos para lidar com as questões de segurança marítima peculiares à região do GG. Esta abordagem baseada na procura de colaboração integrada vai eliminar a duplicação de esforços, a rivalidade excessiva e conflito de interesses, enquanto refletindo os esforços genuínos para ajudar os africanos a resolver seus problemas.

## REFERÊNCIAS

ABDEL-FATU Musah, West Africa: **”Governance and Security in a Changing Region”**, Africa Program Working Paper series, International Peace Institute, May 2009), p. 2.

Africa Partnership Station U.S. Africa Command Fact Sheet, 2004  
<http://www.africom.mil/fetchBinary.asp?pdfID=20091019122718> Acesso em: 8 Jun, 2014

ALEXANDER Oil & Gas Connections, **“News & Trends in Africa”**, Volume 11, p. 8, (September 27, 2006)

ANDRE Le Sage, **“Non-state Security Threats in Africa: Challenges for U.S. Engagement”**, PRISM 2, 2010.

ARILD Nodland, **“Guns, Oil, and “Cake” Maritime Security in the Gulf of Guinea”**, the Newport Papers p 35-38. Out. 2007

ASI Global Maritime Response, 4.  
[http://www.asiglobaireponse.com/downloads/piracy\\_report.pdf](http://www.asiglobaireponse.com/downloads/piracy_report.pdf). Acesso em: 3 Jun 2014.

BARRY Mason, **“Toxic Waste Dumping in Ivory Coast”**, World Socialist Web Site, ICFI, October 24, 2006, <http://www.wsws.org/articles/2006/oct2006/vor-o24.shtml>. Acesso em: 29 Jul, 2014.

CONVENTION ON THE PHYSICAL PROTECTION OF NUCLEAR MATERIAL (1980).

DAUDA S. Garuba, **“Trans-Border Economic Crimes, illegal Oil Bunkering and Economic Reforms in Nigeria, Global Consortium on Security Transformation”**, 2008 Policy Brief Series, p.15.

DAVID .L. Goldwyn and J. STEPHEN Morrison, **“A strategic U.S Approach to Governance and Security in the Gulf of Guinea: Report of CSIS Task Force on Gulf of Guinea Security”**, 2006.

DOMAIN Onde Mnae, **“Emergence of the Gulf of Guinea in the Global Economy: Prospects and Challenges”**, IMF Working Paper, December 2005 (WP/05/235). p. 3

ELIZABETH A. Nyam and PAUL R. Hensel, “**Implications of Issues Salience for Territorial, Maritime and River Claims**”, 2005. <<http://www.paulhensel.org/Research/apsa08.pdf>>. Acesso 29 Jun, 2014.

EZEGBA. D.J. ”**Nigeria and the Gulf of Guinea Commission: Challenges for the Nigeria Navy**”, 2010 Unpublished Research Paper, National War College (Nigeria), Abuja, 26.

FRANCIS Group, “**The Military Balance 2009**”, The International Institute for strategic Studies 288-323.

FRANCOIS Very, “**Bad Order at Sea: From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea**”, African Security Review, 2003, Volume 18, Issue 3 p 19.

FREEDOM C. Onuoha, “**Sea Piracy and Maritime Security in the Horn of Africa: The Somalia Coast and Gulf of Aden in Perspective, Africa Security Review**”, 2003 Volume 18, p. 3, 34.

IMO/IPIECA, Global Initiative in Africa and Beyond, 2010.

JOHN Raidt and KRISTEN E. Smith, **Advancing U.S., Africa, and Global Interests: Security and Stability in the West African Maritime Domain**”, Nov 30, 2010

MONIQUE Therron, “**Pirates in West Africa: Organised Crime at Sea**”, 2004 <<http://www.consultancyafrica.co/index.php?option=comcontent&view=article&id=2991&Itemid=201>>. Acesso em: 19 Jun, 2014)

MOWCA Brochure, 2003<<http://www.mowca.org/new%20design/mowca.pdf>>Acesso em: 11 Mai, 2014.

MOWCA, “**Implementation of Sub-regional integrated Coast Guard Network**”, 2005 <<http://www.mowca.org/new%20design/coast-guard.html>>. Acesso em: 20 Abr, 2014.

NATIONAL INSTITUTE OF JUSTICE, <<http://www.ojp.usdoj.gov/nij/topics/crime/transnational-organised-crim/welcome.htm>>. Acesso em: 28 Jun, 2014

NATIONAL PLAN TO ACHIEVE MARITIME DOMAIN AWARENESS FOR THE NATIONAL STRATEGY FOR MARITIME SECURITY, 2005.

NIGERIA: “**The country Risks Tougher Measure**“ as Piracy Cost Shipping US\$12bn”, <<http://allafrica.com/stories/201101210887.html>>. Acesso em: 3 Jun, 2014.

ODJUVWUEDERHIE Emmanuel Inoni, DOUGLASON Gordon, FELICIA Nkem Adun, “The Effect of Oil Spillage on Crop Yield and Framer Income in Delta State, Nigeria”. 2010 <<http://www.agr.hr/jceal/issues/jcea71-6.pdf> > Acesso em: 13 Abr, 2014)

PETER J. Pham, PhD, ”Africa’s **Other Dangerous Waters: Piracy in the Gulf of Guinea**”, (2009).

RAIDT and SMITH, “**Advancing U.S., Africa, and Global interests**”, Oct 2004.

RAMTAME Lamamra, Speech Delivered on Maritime Security and Safety at the 242th Meeting of the AU Peace and Security Council, Addis Ababa, October 4, 2010.

RAYMOND Glipin, “**Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea, Strategy Insight**”, Volume VI, Issue 1 (January 2007).

ROUTLEDGE Taylor and FRANCIS Group, “**The Military Balance 2009**”, The International Institute for strategic Studies 288-323

The BRENTHRUST FOUNDATION, ”**Maritime Development in Africa, An independent Specialists Framework**”, Discussion Paper (Oct 18 2010).

The MICHAEL S, Ansari, “Africa Centre and On the Horizon Project, Atlantic Council”, Nov 30, 2010, p. 37

UNITED NATION ENVIRONMENTAL PROGRAMME, “**Environment for Development**” (Abidjan Convention), 2003<<http://www.unep.org/abidjanconvention/>> Acesso em: 26 Jun, 2014)

WILLIAMS E. Ward and THOMAS P. Galvin, “**Africa’s Future is up to Africans Putting the President’s words into Action**”, 2004 JFQ, p. 58, (3<sup>rd</sup> Quarter 2010) p. 12

YA LIBNA, “**Evidence Iran is behind seized Arms Cargo**”, Publication of November 16, 2010,<<http://www.yalanan.com/2010/11/16/evidence-iran-is-behind-seized-arms-cargo/>>, Acesso em: 26 Abr, 2014)



## ANEXO A – MAPA DO GULFO DO GUINÉ



Fonte: Enciclopédia britânica, edição 2013.

**ANEXO B – AS CAPACIDADES DE ALGUMAS MARINHAS DE GUERRA DENTRO DA REGIÃO.**

<b>Serial</b>	<b>Countries</b>	<b>Personnel</b>	<b>Platforms</b>
1.	Angola	1,000	4 x Mandume, 3 x Patrulheiros, 2 x Namacurra and 1 x SS-C.
2	Benin	200	2 x PB (Mattelott Brice Kpomasse)
3	Cameroon	1,300	2 x PCO, 1 x PCI, 2 x PCR and 6 x PB
F 4	Cape Verde	100	1 x PCC and 2 x PCI
5	Congo	800	3 x PFI and several river boats
6	Cote d Ivoire	900	1 x PCC, 2 x PBR and 2 x LCM
7	DRC	6,703	1 x PFC and 2 x PCI
8	Gabon	500	1 x PFM, 2 x PCO (FRP--400), 6 x PB and 1 x LST
9	Gambia	70	3 x PCI
10	Gana	2,000	2 x PFC, 4 x PCO and 1 x PBI
11	Guiné	400	2 x PCI
F 12	Nigéria	8,000	1 x FFG, 1 Corvette, 1 x PFM, 4 x PCO, 1 x PCC, 15 x PBF, 2 x MCC, 1 x LST and 5 x Logistic support vessels

o

Fonte: FRANCIS Group, “**The Military Balance 2009**”, The International Institute for strategic Studies 288-323.