

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR
2021/2022, 2.ª EDIÇÃO



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

**O PAPEL DAS ORGANIZAÇÕES AFRICANAS NA RESPOSTA AO
FENÓMENO DA PIRATARIA E DO ASSALTO ARMADO NO MAR
CONTEMPORÂNEO, NA REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ**

**O TEXTO CORRESPONDE A TRABALHO FEITO DURANTE A
FREQUÊNCIA DO CURSO NO IUM SENDO DA RESPONSABILIDADE DO
SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM DOCTRINA OFICIAL DAS
FORÇAS ARMADAS PORTUGUESAS OU DA GUARDA NACIONAL
REPUBLICANA.**

Tiago Emanuel Lopes Monteiro

1TEN M



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O PAPEL DAS ORGANIZAÇÕES AFRICANAS NA
RESPOSTA AO FENÓMENO DA PIRATARIA E DO
ASSALTO ARMADO NO MAR CONTEMPORÂNEO, NA
REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ**

1TEN, M Tiago Emanuel Lopes Monteiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2021/2022

Pedrouços 2022



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O PAPEL DAS ORGANIZAÇÕES AFRICANAS NA
RESPOSTA AO FENÓMENO DA PIRATARIA E DO
ASSALTO ARMADO NO MAR CONTEMPORÂNEO, NA
REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ**

1TEN, M Tiago Emanuel Lopes Monteiro

Trabalho de Investigação Individual do CPOS-M 2021/2022

Orientador: CFR, M Artur José Lucas da Silva

Pedrouços 2022



Declaração de compromisso Antiplágio

Eu, Tiago Emanuel Lopes Monteiro, declaro por minha honra que o documento intitulado “O papel das organizações africanas na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar contemporâneo, na região do Golfo da Guiné” corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida, enquanto auditor do Curso de promoção a Oficial Superior 2021/2022, 2.ª Edição no Instituto Universitário Militar, e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, 11 de julho de 2022

Tiago Emanuel Lopes Monteiro
Primeiro-tenente



Agradecimentos

Agradeço ao Instituto Universitário Militar e a todos os seus Docentes pela experiência e vontade de partilhar conhecimentos que serão úteis para a minha carreira.

Um sentido agradecimento ao meu orientador, o Capitão-de-fragata Artur José Lucas da Silva, por toda a dedicação e esforço no sentido de me guiar na elaboração deste trabalho. Realço a oportunidade proporcionada de me colocar em contacto e entrevistar personalidades de referência internacional na área do tema investigado. Pelo exemplo de pessoa, militar e profissional que é, o meu muito obrigado.

Dirijo igualmente um agradecimento ao meu camarada e amigo, o Primeiro-tenente Conceição Rosinha pelo apoio inicial que me deu, com ideias e sugestões para iniciar esta investigação.

Aos meus camaradas do Curso de Promoção a Oficial Superior 2021/2022 da 2ª edição, pela amizade, camaradagem, espírito de grupo e excelente ambiente revelados durante todos o curso.

Por último, acima de tudo, agradeço à minha família, em particular à minha companheira de uma década, a Joana, por ter aguentado a tormenta da minha ausência nos últimos dois anos e a falta de disponibilidade durante o curso. Ao nosso pequeno Afonso Dinis, que apesar de não lhe conseguir dedicar o tempo que merece, nunca deixou de sorrir e brincar com o pai.



Índice

1. Introdução	1
2. Enquadramento teórico e conceptual	4
2.1 Revisão da literatura	4
2.2 Principais conceitos estruturantes	7
2.3 Modelo de análise	9
3. Metodologia e método	11
3.1 Resumo da metodologia	11
3.1.1 Raciocínio	11
3.1.2 Estratégias de investigação	11
3.1.3 Plano de pesquisa	11
3.2 Método	12
4. Apresentação dos dados e discussão dos resultados	13
4.1 As organizações da Cimeira de <i>Yaoundé</i> e a governança.....	13
4.2 As organizações da Cimeira de <i>Yaoundé</i> no âmbito da proteção e segurança	17
4.3 As organizações da Cimeira de <i>Yaoundé</i> na perspetiva da partilha de informação	22
4.4 O contributo da Cimeira de <i>Yaoundé</i> no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG.....	25
5. Conclusões	29
Referências bibliográficas	32



Índice de Apêndices

Apêndice A - Modelo de análise	Apd A-1
Apêndice B - Modelo e guião das entrevistas	Apd B-1
Apêndice C - Sinopse das entrevistas	Apd C-1
Apêndice D - Constituição das regiões económicas e zonas da YAMS.....	Apd D-1
Apêndice E - Caso HMDS <i>Esbern Snare</i>	Apd E-1

Índice de Figuras

Figura 1 - Arquitetura de segurança marítima de Yaoundé (YAMS).....	6
Figura 2 – Zonas e Centros de Comando e Controlo da YAMS	7
Figura 3 - Distância média dos ataques a costa.	19
Figura 4 - Evolução dos eventos relacionados com a pirataria em África 2017-2021	21

Índice de Tabelas

Quadro 1 - Entrevistas	12
Quadro 2 - Guião das entrevistas.....	Apd B-2
Quadro 3 - Sinopse das entrevistas.....	Apd C-1
Quadro 4 - Países por Regiões Económicas	Apd D-1
Quadro 5 - Países por zonas da YAMS	Apd D-1



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

B

BIMCO *Baltic and International Maritime Council*

BMP-WA *Best Management Practices – West Africa*

C

CEDEAO *Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental*

CEEAC *Comunidade Económica dos Estados da África Central*

CEMLAWS *Centre for Maritime Law and Security*

CEU *Council of the European Union*

CGG *Comissão do Golfo da Guiné*

CMP *Coordinated Maritime Presence*

CNUDM *Comissão das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*

CPOS - M *Curso de Promoção a Oficial Superior - Marinha*

CRESMAC *Regional Maritime Security Centre for Central Africa*

CRESMAO *Regional Maritime Security Centre for West Africa*

D

DBP *Deep Blue Project*

E

ECCAS *Economic Community of Central African States*

EEAS *European External Action Service*

ECOWAS *Economic Community of West African States*

EPRS *European Parliamentary Research Service*

G

G7++FoGG *Group of Friends of the Gulf of Guinea*

GdG *Golfo da Guiné*

GGC *Gulf of Guinea Commission*

GoG-MCF *Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum*

GoGIN *Gulf of Guinea Inter-regional Network*

GOGMI *Gulf of Guinea Military Institute*

I

ICC *Interregional Coordination Centre*

IMB PRC *International Maritime Bureau Piracy Reporting Center*

IMO *International Maritime Organization*



INTERCARGO	<i>International Association of Dry Cargo Shipowners</i>
IUM	Instituto Universitário Militar
IUU	<i>Illegal, Unreported and Unauthorized</i>
M	
MMCC	<i>Multinational Maritime Coordination Centre</i>
MOC	<i>Maritime Operation Center</i>
O	
OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OIG	Organização Intergovernamental
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
P	
PI	Projeto de Investigação
Q	
QC	Questão Central
QD	Questão Derivada
S	
SHADE	<i>Shared Awareness and De-Confliction</i>
SWAIMS	<i>Support to West Africa Integrated Maritime Security</i>
SOP	<i>Standard Operator Procedures</i>
SPOMO	<i>Suppression of Piracy and other Maritime Offences</i>
T	
TIFC	Trabalho de Investigação de Fim de Curso
TII	Trabalho de Investigação Individual
U	
UA	União Africana
UE	União Europeia
UNODC	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
Y	
YARIS	<i>Yaoundé Architecture Regional Information System</i>
YCoC	<i>Yaoundé Code of Conduct</i>
YAMS	<i>Yaoundé Architecture for Maritime Security</i>



Resumo

Após a resposta global à pirataria na costa da Somália, as atenções viraram-se para o Golfo da Guiné na última década. Ao tornar-se a zona marítima mais perigosa do continente africano, em termos de ataques, sequestros e outros atos ilícitos, o Conselho de Segurança das Nações Unidas adotou as Resoluções 2018 e 2039, onde expressa a preocupação com a insegurança marítima e as suas consequências globais e regionais. Foi no seguimento das Resoluções que as Comunidades Económicas da África Ocidental e Central criaram um mecanismo cooperativo entre os 25 Estados-membro, chamado Arquitetura de Segurança Marítima de *Yaoundé*.

Considerando o impacto que uma resposta regional coordenada pode ter no combate a este fenómeno, importa analisar e compreender os progressos conseguidos pela Arquitetura e de que forma contribui para a diminuição da atividade da pirataria e assalto armado no mar.

A investigação seguiu um raciocínio indutivo, baseado numa estratégia de investigação qualitativa, recorrendo-se à análise documental e a entrevistas semiestruturadas.

Da investigação resultou que a Arquitetura, tirando proveito do apoio de organizações internacionais, integra um conjunto de projetos importantes, relativamente às dimensões da proteção, segurança e partilha de informações. No entanto, carece de um esforço regional para responder às necessidades de governança no domínio judicial.

Palavras-chave: Pirataria, Segurança Marítima, Governança, Partilha de informação.



Abstract

Following the global response to piracy off the coast of Somalia, attention has turned to the Gulf of Guinea over the past decade. By becoming the most dangerous maritime zone on the African continent with attacks, kidnappings and other illicit acts, the United Nations Security Council adopted Resolutions 2039 and 2018, which expresses concerns about maritime insecurity and its global and regional consequences. It was following the Resolutions that the Economic Communities of West and Central Africa created a cooperative mechanism between the 25 Member States, called the Yaoundé Architecture.

Considering the impact that a coordinated regional response can have in combating this phenomenon, it is important to analyze and understand the progress achieved by Architecture and how it contributes to the decrease of piracy and armed robbery at sea.

The investigation followed an inductive reasoning, based on a qualitative research strategy, using document analysis and semi-structured interviews.

The research concluded that the Architecture, taking benefit of the support of international organizations, integrates a set of important projects, regarding the dimensions of protection, security and information sharing. However, it lacks a regional effort to respond to governance needs in the judicial domain.

Keywords: Piracy, Maritime Security, Governance, Information Sharing



1. Introdução

Num mundo onde grande parte das trocas comerciais são feitas pelo mar, o campo da segurança marítima tem um papel relevante para a execução desta atividade com sucesso. Uma das regiões do globo onde a segurança marítima é desafiada, e está mais vulnerável é o Golfo da Guiné (GdG). Embora as condições meteorológicas e os inúmeros portos comerciais sejam favoráveis à navegação mercante, a pirataria e o assalto armado apresentam-se como uma preocupação constante.

O potencial económico do comércio marítimo no GdG assenta num conjunto de atividades económicas, conhecidas como economia azul, na qual se incluem, entre outras: a prospeção de petróleo e gás natural, extração de recursos, o transporte de mercadorias, pesca e turismo. Apesar das atividades referidas ocorrerem maioritariamente no mar, as soluções para garantir a segurança marítima na região devem ser desenvolvidas pelos Estados ribeirinhos (Carmona, 2020).

No entanto, verifica-se um retardo por parte dos Estados de criarem políticas robustas de segurança marítima. Este facto deve-se a modelos de governação deficitários, sendo os Estados dotados de estruturas frágeis, resultantes de fatores como a instabilidade política, social e económica em que vivem (Seyle & Madsen, 2015). Porém, tem existido uma evolução na ação estatal, destacando-se a Nigéria, no forte investimento de meios e estruturas de comando e controlo para combater efetivamente a pirataria e assalto armado no mar (Anderson, 2021).

A pirataria marítima e o assalto armado no mar têm fustigado a região do GdG ao longo dos anos, sendo de realçar a última década, com a descoberta e exploração de jazigos de hidrocarbonetos, o que levou a um aumento de eventos associados a esse fenómeno, despertando a atenção e preocupação de várias organizações, como a Organização das Nações Unidas (ONU) (Stable Seas, 2021). Considerando o impacto na economia global que a pirataria e o assalto armado no mar provocam ao afetar o tráfego marítimo, o Conselho de Segurança da ONU aprovou duas resoluções, as Resoluções 2018 (2011) e 2039 (2012), onde incentivam os Estados da região do GdG a procurar uma solução concertada para responder ao flagelo da pirataria marítima e assalto armado no mar (Guedes, 2014).

Assim, e dando seguimento às Resoluções do Conselho de Segurança da ONU, em junho de 2013, realizou-se em *Yaoundé*, nos Camarões, a Cimeira dos vinte e cinco Chefes de Estado e Governo da Comunidade Económica dos Estados da África Central¹ (CEEAC),

¹ Em inglês: ECCAS – *Economic Community of Central African States*.



da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental² (CEDEAO) e a Comissão do Golfo da Guiné³ (CGG) – de forma a criarem sinergias e a estabelecerem políticas comuns de resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar (Guedes, 2014). No Apêndice D podem ser consultados os seus Estados-membro.

O tema da investigação surge da necessidade de analisar de que forma as organizações presentes na Cimeira de Yaoundé e seus membros, contribuem para a resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar no GdG. Por outro lado, procura apresentar as ações têm vindo a ser tomadas e, desse modo, dar a conhecer a evolução e o impacto que estas ações estão a ter no combate a este fenómeno em mudança.

Esta investigação enquadra-se na problemática da pirataria e assalto armado no GdG, encontrando-se delimitada em espaço: no Golfo da Guiné; em tempo: entre janeiro de 2019 e março de 2022; em conteúdo: ao contributo das organizações africanas constituintes da Cimeira de Yaoundé na resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar.

Considerando as delimitações apresentadas, foi definido como Objetivo Geral (OG): Analisar o contributo das organizações africanas presentes na referida Cimeira de Yaoundé na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG. De forma a decompor o OG da investigação e aprofundar o seu estudo, foram definidos os seguintes Objetivos Específicos (OE):

- OE1 – Analisar o papel das organizações africanas na resposta à pirataria e assalto armado no mar, no âmbito da governança;
- OE2 – Analisar o papel das organizações africanas na resposta à pirataria e assalto armado no mar, no âmbito da proteção e segurança;
- OE3 – Analisar o papel das organizações africanas na resposta à pirataria e assalto armado no mar, numa perspetiva da partilha da informação.

Procura-se assim, através da investigação, apresentar a evolução regional na resposta ao fenómeno, de forma a mitigar a sua evolução, levando assim à definição da Questão Central (QC): De que forma é que as organizações africanas presentes na Cimeira de Yaoundé têm contribuído na resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar, no GdG?

Tendo em conta os OE da investigação e a QC, foram definidas as questões derivadas (QD):

² Em inglês: ECOWAS - *Economic Community of West African States*

³ Em inglês: GGC - *Gulf of Guinea Commission*.



- QD1 - Qual o papel das organizações africanas na resposta da pirataria e assalto armado no mar do GdG, no âmbito da governança?
- QD2 - Qual o papel das organizações africanas na resposta da pirataria e assalto armado no mar do GdG, no âmbito da proteção e segurança?
- QD3 - Qual o papel das organizações africanas na resposta da pirataria e assalto armado no mar do GdG, numa perspetiva da partilha da informação?

Este trabalho encontra-se estruturado em cinco capítulos, sendo o primeiro a introdução. O segundo capítulo apresenta um enquadramento teórico e conceptual, no terceiro a metodologia seguida (raciocínio, estratégia de investigação e desenho de pesquisa), no quarto são apresentados e discutidos os resultados obtidos e por fim, as conclusões no quinto capítulo.



2. Enquadramento teórico e conceptual

Este capítulo apresenta a revisão de literatura efetuada, de forma a explicar a evolução e o estado da arte do fenómeno da pirataria e assalto armado no mar, no GdG, enquadrado na delimitação em tempo, janeiro de 2019 a março de 2022. Seguidamente, serão apresentados os conceitos estruturantes no quais a investigação assenta e clarifica a abordagem efetuada relativamente ao objeto de estudo. Por último será apresentado o modelo de análise

2.1 Revisão da literatura

A importância da região do GdG traduz-se numa quantidade significativa de interesses geoestratégicos, nos quais se destacam o comercial, o político, o securitário, o militar e o energético. Perfazendo um comprimento de costa de 6000 km, desde o Senegal até Angola, o GdG é uma linha de comunicação marítima comercial entre a África Central e do Sul e o resto do mundo e uma importante fonte de recursos da pesca (*European Parliamentary Research Service* (EPRS), 2020).

O epicentro das atividades criminosas localiza-se no delta do rio Níger, onde a descoberta de uma grande quantidade de hidrocarbonetos fez aumentar a tensão social e a poluição, mas só uma pequena minoria usufrui dos dividendos das explorações (EPRS, 2020). No entanto, existem outros tipos de atividade criminosa que foram ganho destaque na comunidade internacional e prejudicam a imagem da região: a pirataria e assalto armado no mar.

De acordo com o EPRS (2020), os ataques relacionados com a pirataria têm aumentado nos últimos dez anos. A *Stable Seas* (2021) refere que apesar dos relatos da pirataria terem reduzido em 2021, a média de eventos situa-se em uma ocorrência a cada quatro dias e meio desde 2016. A abordagem a navios, com foco no sequestro das tripulações e obtenção de resgates, é o tipo mais comum de pirataria e assalto armado no mar no GdG (EPRS, 2020).

As motivações que levam à prática da pirataria e assalto armado no mar têm diversas origens. A corrupção e a fraca capacidade dos Estados em executar a lei potenciam a disseminação desta atividade criminosa. Por vezes, as próprias entidades judiciais e políticas dos Estados estão envolvidas em esquemas de corrupção que ilegalmente permitem e apoiam o desenvolvimento desta atividade ilícita (EPRS, 2020). Outra motivação está relacionada com a pesca ilegal, não reportada e não autorizada (IUU⁴), protagonizada em grande escala por frotas pesqueiras de outros países do mundo, são responsáveis por uma superexploração

⁴ Em inglês: *Illegal, Unreported and Unauthorized* (IUU)



dos recursos piscatórios. É ainda de realçar o facto de os Estados terem tendência a introduzir medidas regulamentares para a pesca artesanal, permitindo às frotas industriais que continuem a exercer a sua atividade de forma menos restritiva e, essencialmente, menos sustentável (Okafor-Yarwood & Allison, 2021).

A superexploração dos recursos piscatórios, aliada à falta de controlo dos Estados ribeirinhos da pesca industrial, levam à redução de stocks e, por conseguinte, ao aumento do desemprego, pobreza e vulnerabilidade das comunidades piscatórias desses países (Okafor-Yarwood & Allison, 2021). Segundo o EPRS (2020), enquanto a pirataria e o assalto armado no mar se verificarem rentáveis, e não existir um modo de vida alternativo, o combate a este fenómeno revela-se uma tarefa árdua para os Estados.

A resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar surgiu através dos Chefes dos Estados das comunidades económicas (CEDEAO, CEEAC e CGG), impulsionadas pelas resoluções, 2018 (2011) e 2039 (2012), do Conselho de Segurança da ONU, em colaboração com a União Africana (UA). Da Cimeira de Yaoundé foram adotados três documentos estratégicos: a Declaração dos Chefes de Estado e Governo dos Estados da África Central e África Ocidental para o *safety* e *security* no espaço marítimo comum; o Memorando de Entendimento entre a CEDEAO, CEEAC e CGG no âmbito de *safety* e *security* no espaço marítimo da África Central e Ocidental; e o Código de Conduta de Yaoundé (YCoC⁵) na prevenção e punição de atos de pirataria, assalto armado no mar e atividades ilícitas no mar da África Central e Ocidental (Silva, 2016).

Decorrente do YCoC, por razões de coordenação, foi edificada uma arquitetura, ainda por operacionalizar na sua totalidade, que consiste em quatro níveis de autoridade. A arquitetura, ilustrada na Figura 1, reflete as áreas de responsabilidade e a localização das entidades e estruturas que contribuem para a segurança marítima na África Central e Ocidental.

⁵ Em inglês: *Yaoundé Code of Conduct* (YCoC)



Maritime safety and security architecture in the Gulf of Guinea (Yaoundé Architecture)

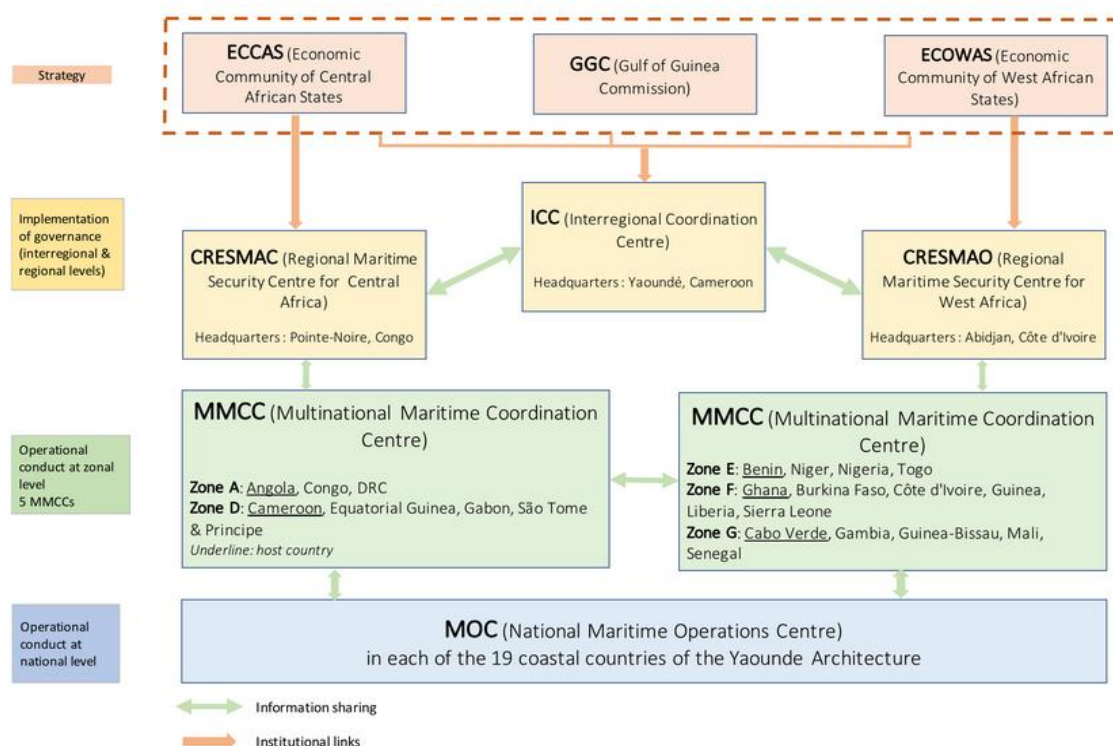


Figura 1 - Arquitetura de segurança marítima de Yaoundé (YAMS⁶)

Fonte: (GoGIN, s.d.)

A operacionalização da estrutura consiste no estabelecimento do *Interregional Coordination Centre* (ICC), entidade de coordenação e partilha de informação, que executa a ligação com os dois centros regionais de segurança marítima - *Regional Maritime Security Centre for Central Africa* (CRESMAC) e o *Regional Maritime Security Centre for West Africa* (CRESMAO). Assim, o ICC tem como função a cooperação, coordenação, reunir recursos e garantir a interoperabilidade através da implementação da estratégia regional de segurança marítima do GdG. Os centros regionais CRESMAO e CRESMAC encontram-se subdivididos em cinco zonas operacionais designadas por letras (A, D, E, F e G), que cobrem as áreas marítimas da CEDEAO e CEEAC (GoGIN, 2020). Cada área operacional é coordenada pelo respetivo *Multinational Maritime Coordination Center* (MMCC), tendo sob sua alçada o respetivos *Maritime Operation Centers* (MOC) de cada país. A Figura 2 apresenta de forma gráfica a distribuição das zonas e centros de Comando e Controlo dos vários níveis da YAMS.

⁶ Em inglês: *Yaoundé Architecture for Maritime Security* (YAMS)

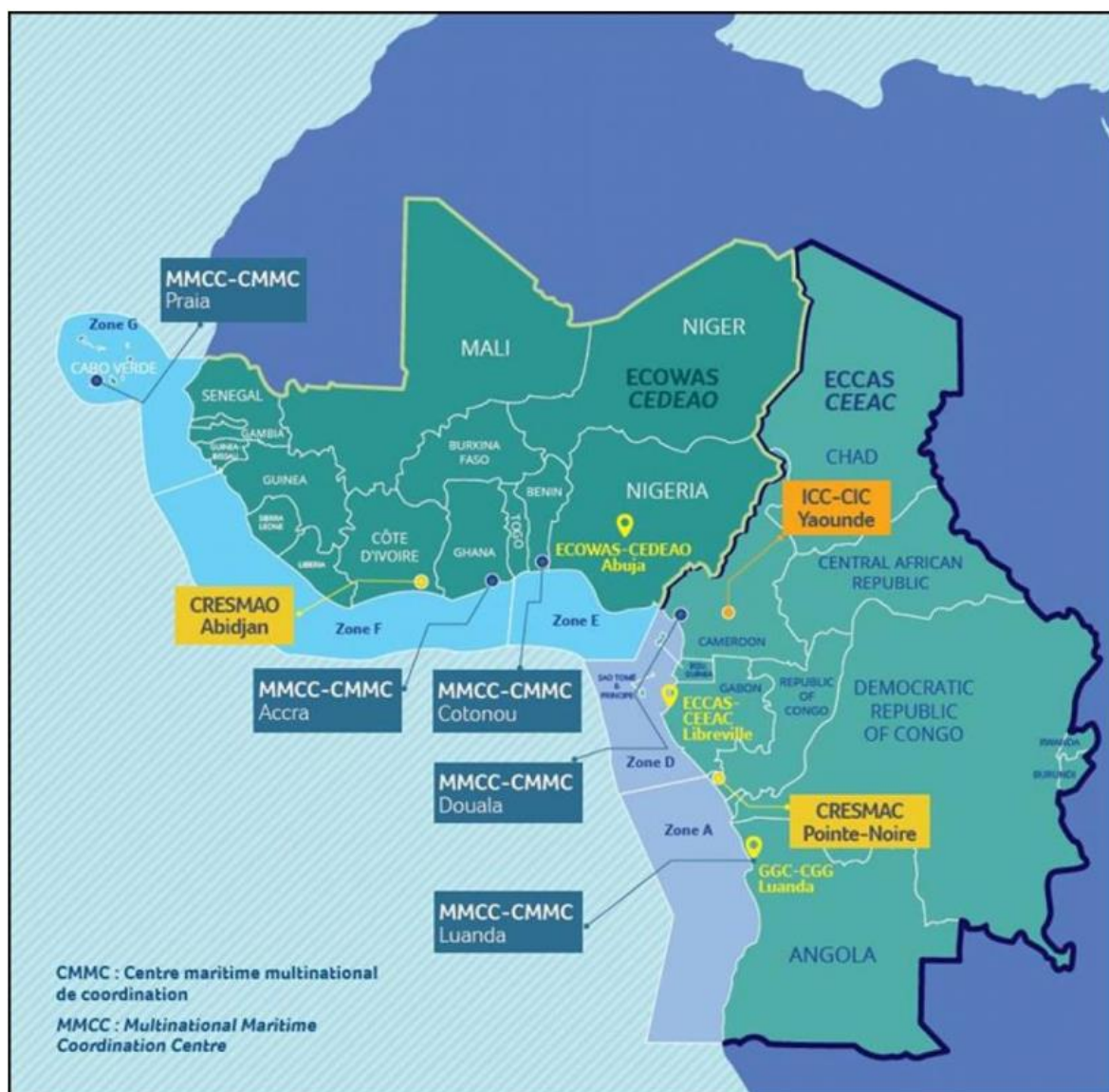


Figura 2 – Zonas e Centros de Comando e Controlo da YAMS

Fonte: *European External Action Service* (EEAS) (2021)

Tendo por base esta estrutura, foi elaborada a investigação no sentido de estudar a YAMS na resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar.

2.2 Principais conceitos estruturantes

No suporte desta investigação existe um conjunto de conceitos que importa descrever. A sua relevância é essencial para enquadrar o objeto de estudo e a sua delimitação. Assim, foram explorados os conceitos associados ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar.

De acordo com Carmona (2020) não existe uma definição globalmente aceite para o conceito de segurança marítima, mas considera-se como um elemento preponderante no desenvolvimento económico de um Estado. No entanto, Bueger (2015) refere que as discussões de segurança marítima assentam no diálogo sobre as ameaças que existem no



domínio marítimo. Ameaças como disputas entre Estados, pirataria, tráfico de substâncias ilícitas e pessoas, terrorismo marítimo e acidentes, afetam severamente a segurança marítima, ou seja, este conceito é definido pela ausência dessas mesmas ameaças (Bueger, 2015).

Relativamente ao fenómeno da pirataria, a Convenção da Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), no seu artigo 101º, define pirataria como um ato ilícito de violência ou detenção ou todo o ato de depredação cometidos. Estes atos podem ser para fins privados, pela tripulação de um navio ou uma aeronave, sendo dirigidos contra um navio, aeronave ou pessoas e bens a bordo dos mesmos, seja em alto mar ou num lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado (CNUDM, 1982). São também considerados os atos de apoio intencional a esta atividade, assim como incitar à sua prática (CNUDM, 1982).

A Organização Marítima Internacional (IMO⁷) define na Resolução A. 2015 (26) o conceito de assalto armado no mar, descrito no código para a investigação de crimes de pirataria e assalto armado contra navios. De acordo com o código, o assalto armado é definido por qualquer ato ilegal de violência, detenção ou depredação, ou ameaça de que possa ocorrer, excetuando pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra navios, contra pessoas ou bens a bordo, dentro das águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e mar territorial (IMO, 2009).

Ao se proceder à análise dos dois conceitos anteriores, verifica-se que a diferença entre eles varia na área marítima onde o ato ilegal é executado, dentro ou fora do mar territorial. Desta forma, o ato de pirataria acontece em alto mar, fora do mar territorial, enquanto o assalto armado contra navios ocorre no mar, no espaço de jurisdição e soberania de um Estado. Ao longo do trabalho os conceitos de pirataria e assalto armado no mar serão referenciados como pirataria. No entanto, a diferenciação será feita sempre que for necessário no decorrer da investigação.

No estudo do conceito de organização internacional, verifica-se que estas se dividem em dois tipos distintos: Organizações Intergovernamentais (OIG) e Organizações Não Governamentais (ONG) (Rittberger, Zangl, Kruck, e Dijkstra, 2019). Adicionalmente, os mesmos autores, ao procurarem definir o conceito, indicam que para existir uma organização internacional é necessário haver três ou mais Estados membros, que se reúnam, no mínimo a cada três anos, com secretariado permanente e endereço (Rittberger *et al*, 2019). No caso do presente trabalho de investigação serão consideradas as OIG, mais precisamente a

⁷ Em inglês: *International Maritime Organization* (IMO)



CEEAC, CEDEAO e CGG que, sendo exclusivamente constituídas por Estados africanos, são consideradas organizações africanas. O espaço físico dos Estados-membro destas organizações será o que define a região do GdG neste TII.

2.3 Modelo de análise

Tendo como resumo o modelo exposto no Apêndice A, na elaboração desta investigação foi assumido o conceito da pirataria e assalto armado no mar, como estruturante e central. Este será abordado nas seguintes dimensões: Governança; Segurança e Proteção; Partilha de Informação.

A pesquisa, a análise documental e as entrevistas semiestruturadas no decorrer da investigação procuraram atingir os Objetivos Específicos (OE) propostos, na resposta às Questões Derivadas (QD).

De forma a responder à QD nº1, em cumprimento com o OE nº1, esta é centrada na dimensão da governança e administração. Tendo como indicadores o normativo e a criminalização como a instrumentação das organizações africanas, o investigador recorreu às técnicas de recolha enunciadas para responder ao seguinte:

- a) O tipo de normativo elaborado em vigor, considerando o seu contributo na resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado;
- b) O resultado da criminalização das atividades associadas ao fenómeno, por parte das organizações africanas.

Seguidamente, na resposta à QD nº2, e assim cumprir com o OE nº2, centrada na dimensão da segurança e proteção dos atores passíveis de ser influenciados pelo fenómeno em estudo. Considerando como indicadores os acordos internacionais e a sua regulamentação, torna-se importante verificar o seu contributo na resposta à pirataria e assalto armado no mar. Assim, as técnicas da recolha de dados e entrevistas procuram responder ao seguinte:

- a) O produto dos acordos internacionais, no âmbito da proteção e segurança da navegação, em resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado;
- b) A regulamentação das medidas de proteção e segurança da navegação entre as várias organizações, assim como a sua aplicação.

Por último, na resposta à QD nº3, e por conseguinte, cumprir com o OE nº3, centrado na dimensão da partilha de informação, serão abordados os indicadores de vigilância e monitorização, por parte das organizações africanas. Desta forma, as técnicas de recolha de dados referidas visam responder ao seguinte:



- a) O tipo de coordenação operacional na monitorização e vigilância do fenómeno da pirataria e assalto armado criado pelas organizações africanas;



3. Metodologia e método

Por forma a cumprir o desígnio de identificar e seleccionar a metodologia de investigação adequadas à elaboração do TII, foram estudadas as orientações metodológicas e normas do Instituto Universitário Militar (IUM).

3.1 Resumo da metodologia

Considerando o OG deste TII, foi definida a metodologia de investigação a seguir de acordo com o modelo de análise constante no Apêndice A.

3.1.1 Raciocínio

Partindo do princípio que se procura explorar o papel das organizações africanas, presentes na Cimeira de *Yaoundé*, na resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado, no GdG, o investigador recorreu ao raciocínio indutivo neste TII. Desta forma, iniciou-se o estudo de forma mais particular, as organizações africanas, com o intuito de inferir o seu impacto no fenómeno em investigação. Assim, procurou-se particularizar a ação destes atores para que posteriormente se generalize o seu contributo na resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar, por força da sua associação e do seu relacionamento interorganizacional. (Santos & Lima, 2019).

O raciocínio adotado teve com objetivo apoiar a investigação no sentido de analisar se as políticas implementadas, decorrentes da Cimeira de *Yaoundé*, estão a ser efetivas na evolução do fenómeno.

3.1.2 Estratégias de investigação

Quanto à estratégia de investigação, recorreu-se a uma estratégia qualitativa, uma vez que o investigador procurou alcançar um entendimento mais profundo do objeto de estudo, na intenção de analisar a eficácia das ações tomadas pelas organizações africanas. Por conseguinte, o investigador procurou às questões que surgiram ao longo da recolha e análise de fontes distintas, decorrentes da avaliação feita relativamente à informação existente. A interpretação e compreensão dos fenómenos sociais, dependem da avaliação que o investigador faz, conforme o padrão de dados existentes (Santos & Lima, 2019).

3.1.3 Plano de pesquisa

Como desenho de pesquisa, será utilizado o horizonte temporal transversal, procurando-se recolher informação detalhada sobre o papel das organizações africanas, presentes na Cimeira de *Yaoundé*, na resposta à pirataria e assalto armado, no GdG, de acordo com a delimitação em tempo apresentada.



3.2 Método

Os instrumentos metodológicos selecionados para este trabalho têm como base o modelo de análise apresentado no Apêndice A. Para cada QD foram identificadas as dimensões, assim como os indicadores de estudo associados.

Importa explicar o método adotado para a execução da investigação, pois o este é o caminho percorrido e os passos dados para se atingir um determinado objetivo (Santos & Lima, 2019).

O percurso da investigação decorreu em duas fases. Numa primeira fase do trabalho procedeu-se à escolha do tema, assim como a sua delimitação com recurso a uma leitura preliminar e definição da documentação estruturante, por forma a compreender o fenómeno em estudo e os seus conceitos estruturantes. Paralelamente, foram sendo definidos os objetivos de investigação e identificadas as questões (QD) para os atingir, de acordo com o modelo de análise elaborado, exposto no Apêndice A deste trabalho.

Na segunda fase, com o desígnio de consolidar o conhecimento sobre o objeto de estudo já delimitado, a investigação foi efetuada com recurso à análise documental e à concretização de entrevistas semiestruturadas a especialistas e titulares de cargos de reconhecida relevância, no domínio do conceito de pirataria e assalto armado no mar, particularmente no GdG, conforme o Quadro 1.

Quadro 1 - Entrevistas

Cargo	Nome
CEO I.R. <i>Consilium</i>	Dr. Ian Ralby
Professora Investigadora na <i>University of St. Andrews</i> , Escócia	Dra. Ifesinachi Okafor-Yarwood
Investigadora Sénior na <i>Stable Seas</i>	Lydelle Joubert
Investigador Sénior no <i>Centre of Maritime Law and Security (CEMLAWS)</i> África e Professor na <i>University of Professional Studies</i> , Gana	Captain (Ref.) Dr. Kamal-Deen Ali

Por forma a garantir a análise do conteúdo, as entrevistas foram guardadas em suporte digital. No Apêndice B pode ser consultado guião usado para as entrevistas. No Apêndice C encontram-se as sinopses das entrevistas que visaram suportar a investigação e o desenvolvimento da discussão de resultados.

A segunda fase culmina com a apresentação das conclusões, que visam responder aos objetivos propostos.



4. Apresentação dos dados e discussão dos resultados

Neste capítulo serão apresentados e discutidos os dados recolhidos a partir da análise documental e das entrevistas realizadas, que permitirão obter a resposta às três QD desta investigação, indo de encontro ao OG, por forma a responder à QC deste TII.

4.1 As organizações da Cimeira de Yaoundé e a governança

O conceito de governança pode ser considerado como a estruturação e o processo de tomada de decisão que permitem a um Estado, organização ou grupo de pessoas para conduzir e implementar políticas, de acordo com determinadas regras (Bruce-Lockart, 2016).

No enquadramento deste estudo, a governança está relacionada com as medidas que as organizações africanas adotaram no sentido de elaborar normativo e criminalizar a pirataria no GdG. Deste modo, importa estudar se existe um esforço coordenado assim como, estruturas criadas a nível regional, que possibilitam a criminalização e condenação das organizações e elementos envolvidos nessa atividade ilícita.

Segundo K. Ali (entrevista por *Microsoft Teams*, 5 de maio de 2022), a abordagem e o combate ao fenómeno, neste âmbito, poderá ser contextualizada através de três perspetivas:

- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar;
- Resoluções do Conselho de Segurança da ONU;
- YAMS.

Na primeira perspetiva, a CNUDM define, no artigo 101º, o conceito de pirataria e, no artigo 105º, insta os Estados a apresar e a deter navios, aeronaves e pessoas que efetuem atos de pirataria. Os tribunais dos países que executaram a detenção devem definir as penas a aplicar e as ações a serem tomadas posteriormente, sem o prejuízo de direitos de terceiros (CNUDM, 1982). De acordo com K. Ali (*op. cit.*), os artigos da CNUDM, relativamente à pirataria, poderão ser interpretados como a base para a criação de mecanismos cooperativos regionais para ações de resposta concertadas no combate a esta atividade ilícita.

Relativamente à segunda abordagem, as resoluções do Conselho de Segurança das ONU 2018 e 2039, referidas no capítulo 2 deste trabalho, especificam a necessidade de os Estados do GdG criarem uma resposta comum ao combate da pirataria e assalto armado no mar. No entanto, de acordo com K. Ali (*op. cit.*), é esperado que a ONU providencie os recursos e ferramentas necessárias aos Estados para que consigam aplicar as Resoluções na sua plenitude, algo que não se verificou.



Por último, a edificação da YAMS, onde se espera que os Estados cooperem no combate à pirataria e criem mecanismos judiciais para condenar os envolvidos. Assim, com base nos instrumentos cooperativos da Arquitetura, foram criados os dois centros regionais de Segurança Marítima, CRESMAO e CRESMAC, e as respetivas zonas para monitorização e combate ao fenómeno.

Estas três abordagens traduzem-se no enquadramento necessário para os Estados se organizarem e porem em prática as medidas, que determinarem ser necessárias ao combate da pirataria, com recurso a uma doutrina de procedimentos legais comum, e o objetivo de acusar e condenar judicialmente os elementos envolvidos nesta atividade ilícita (K. Ali, *op. cit.*). No entanto, esta questão torna-se extremamente desafiante, considerando que é uma atividade muito específica, em que cada sistema legal de cada Estado tem as suas especificidades, requisitos e procedimentos.

Aspetos como a obtenção de prova, o tratamento dos suspeitos e a sua tramitação até um corpo judicial precisam de ser definidos, sendo essenciais para a criação de uma estrutura regional. Segundo K. Ali (*op. cit.*), outro aspeto relevante é a partilha e transferência da prova e suspeitos entre os Estados da região. Reiterando a especificidade de cada sistema judicial, importa ter em conta as seguintes considerações:

- O processo do tratamento da prova e a sua admissibilidade, de forma a ser considerada no tribunal do processo judicial;
- O método de transferência dos suspeitos após a sua detenção;
- O processo de gestão das testemunhas.

Apesar de pertinentes para a criminalização da atividade, as variáveis acima apresentadas não se encontram vertidas na YAMS, num contexto de resposta regional e uniforme ao fenómeno em estudo.

No entanto, na área da CEDEAO, no sentido de procurar resolver esta questão, estão em desenvolvimento esforços com vista em resolver as necessidades elencadas anteriormente. Através do apoio técnico do *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC), dentro da estrutura do projeto financiado pela União Europeia conhecido por *Support to West Africa Integrated Maritime Security* (SWAIMS), está a ser elaborado um documento que define modelo do Acordo de transferência (*Hand Over Agreement*) de prova e suspeitos envolvidos em pirataria e outros crimes marítimos na zona E da YAMS (UNODC, 2020). Adicionalmente, o objetivo será estender às restantes zonas, G e F, da África Ocidental (I. Okafor-Yarwood, entrevista por *Microsoft Teams*, 19 de abril de 2022).



Esta iniciativa, após ratificação dos Estados envolvidos, será impulsionadora para permitir aos países que não possuem as estruturas legais necessárias na resposta à pirataria, para bilateralmente efetuarem a transferência, fora do mar territorial, de provas e suspeitos para países dotados do regime legal necessário, de forma a investigar, acusar e condenar a pirataria e outros crimes ilícitos no mar (UNODC, 2020). No Apêndice D pode ser consultado um exemplo que suporta esta lacuna.

Contudo, é de destacar as condenações relacionadas com a pirataria por parte de Estados da região, nomeadamente naqueles que já tinham um regime legal adequado para criminalizar a pirataria (L. Joubert, entrevista por *Microsoft Teams*, 10 de maio de 2022). Segundo L. Joubert (*op. cit.*), em 2021 foram registadas as primeiras condenações associadas à pirataria no Togo e Nigéria, perfazendo o total de 26 condenações. No caso do Togo, de acordo com a *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO), foram condenados nove piratas que tinham sido detidos no ataque a um petroleiro (G Dona I), ocorrido em maio de 2021 (Fraende, 2022).

Relativamente à Nigéria, este é o país que mais se destaca no esforço do combate à pirataria. De acordo com a *Stable Seas* (2021), em 2021 foram condenados 17 piratas em dois julgamentos diferentes, resultantes de ataques ocorridos em 2016 e 2020. A Nigéria, como país mais fustigado pelo fenómeno em estudo, aprovou na sua Assembleia Geral, em 2019, um quadro legislativo específico para reprimir a pirataria e outros crimes marítimos (SPOMO⁸), sendo esta lei um indicador da vontade do Estado, em responder, na ótica governança, a este fenómeno (Anderson, 2021).

Apesar de se poderem apresentar como valores reduzidos em relação ao expectável, estas condenações efetivas são um marco assinalável na questão do julgamento e condenação dos suspeitos (L. Joubert, *op. cit.*). É de realçar que entre 2012 e 2021 foram registadas detenções de 141 suspeitos de pirataria e assalto armado no mar, que não se materializaram em condenações na sua grande maioria (Stable Seas, 2021).

Na sequência dos avanços obtidos no julgamento de casos relacionados com a pirataria referidos anteriormente, organizações internacionais como a UNODC e o Grupo dos amigos G7 do Golfo da Guiné⁹ (G7++FoGG), têm tido um papel ativo no sentido de apoiar um esforço coordenado nas questões da governança nos países da região do GdG. Os países alvo desse apoio são aqueles que detêm um quadro legal no sentido de julgar atos de pirataria,

⁸ Em inglês: *Suppression of Piracy and other Maritime Offences* (SPOMO)

⁹ Em inglês: *Group of Friends of the Gulf of Guinea* (G7++FoGG)



entre eles: a Libéria, o Togo, a Nigéria, o Gabão, Cabo Verde e Senegal. (L. Joubert, *op. cit.*).

A UNODC (2022), através do seu programa global de resposta a crimes marítimos¹⁰, tem como prioridade os seguintes objetivos:

- Revisão legislativa e apoio aos Estados-membro da CEDEAO e CEEAC, nos seus esforços para contemplar os artigos da UNCLOS e outras convenções internacionais no seu quadro jurídico;
- Coordenação interagências no desenvolvimento de *Standard Operator Procedures* (SOP) para a recolha e tratamento de elementos de prova;
- Suporte das operações marítimas, através do aconselhamento técnico e análise do conhecimento situacional marítimo;
- Cooperação regional e internacional através da elaboração e assinatura de tratados e memorando de entendimento.

Este apoio da UNODC permite criar condições para os Estados do GdG elaborarem procedimentos comuns, ao abrigo do enquadramento legal necessário à aplicação da lei em resposta à pirataria. De acordo com L. Joubert (*op. cit.*), em 2021, foi possível atingir resultados relevantes com o apoio da UNODC:

- Condução de julgamentos simulados na Costa do Marfim, Gabão, Gana e Congo;
- Elaboração de relatório de avaliação legal sobre crimes marítimos em Angola Burkina Faso, Camarões, Gabão, Mali, Nigéria e Congo.
- Reuniões com grupos independentes de *experts* no sentido de atingir um Acordo para a transferência de pessoas suspeitas e terem cometido atos de pirataria e provas associadas, entre Estados-membro da CEDEAO.
- Treino entre agências de execução do direito marítimo no Benim, Camarões, Costa do Marfim, Gabão, Nigéria, Congo, Senegal e Togo.

Paralelamente, o G7++FoGG apresenta-se como um grupo multilateral relacionado com a segurança marítima, que apoia a sua implementação, inserida no YCoC, para a região. Fundado no ano de 2013, teve a presidência partilhada entre o Senegal e o Reino Unido no ano de 2021. Em novembro desse ano, realizou-se uma sessão ministerial em Dakar, onde foram discutidas questões como o financiamento de uma Arquitetura sustentada e os aspetos

¹⁰ Em inglês: *Global Maritime Crime Programme*



legais. No grupo de trabalho respeitante aos aspetos legais, foram definidos os seguintes objetivos e recomendações (UK Government, 2022):

- Apoio no desenvolvimento de quadros legais relativamente a atividades ilícitas e a transferência de piratas entre países de CEDEAO e terceiros;
- Apoio no desenvolvimento de acordos bilaterais entre parceiros;
- Adaptação da YAMS por todos os Estados signatários;
- Definir acordos de transferência que digam respeito aos países que recebam os criminosos e que os devam julgar;
- Promover a integração destes processos dentro da YAMS.

Resumidamente, procurando responder à QD1, verifica-se que ainda há um longo caminho a percorrer na dimensão da governança no que concerne à criação de quadros legais adequados, no sentido de exercer a lei e julgar todos os suspeitos de pirataria, após a sua detenção.

No seio dos membros da CEDEAO e CEEAC existem seis países com estruturas legais robustas, testadas e aplicadas, culminando com condenações efetivas, como é o caso do Togo e da Nigéria. Até então, não havia registo de condenações de suspeitos de pirataria no GdG. Porém, seis países representam uma parcela pequena de todos os países da região afetados pela pirataria. Por outro lado, o sistema judicial de cada país tem as suas particularidades, e o facto de cada país ter elaborado o seu próprio quadro legal, na resposta à pirataria, pode originar incompatibilidades legais no que compete à obtenção de prova, julgamento dos suspeitos e a sua transferência, entre países.

No entanto, organizações como a UNODC e o G7++FoGG, têm contribuído para que junto dos Estados-membros da CEDEAO e CEEAC, sejam criados mecanismos cooperativos no sentido de se elaborarem quadros legais compatíveis, harmonizados com as convenções internacionais e de forma integrada na YAMS. Deste modo, poderá ser garantida uma resposta conjunta dentro da Arquitetura no combate à pirataria e assalto armado no mar.

4.2 As organizações da Cimeira de Yaoundé no âmbito da proteção e segurança

As águas territoriais são território soberano que define as fronteiras marítimas entre Estados. No entanto, no GdG, existem disputas territoriais do espaço marítimo que se preveem ser permanentemente indefinidas (Otto, 2020). A falta de acordo sobre as fronteiras marítimas pode levar à criação de *safe havens* para proliferação de atividades e organizações criminosas (Jacobsen & Nordby, 2015).



Ao longo dos anos, o delta do rio Níger, na Nigéria, tem sido considerado o epicentro dos casos de pirataria e assalto armado no mar, no GdG. A criminalidade foi alastrando à medida que os grupos piratas foram expandido a sua área de operações. Considerando que o delta tem mais de 2000 canais, a Nigéria enfrenta imensos desafios relativamente à segurança nessa zona, mas também na sua Zona Económica Exclusiva (UNODC, 2021).

Nesse sentido, em junho de 2021, a Nigéria lançou um projeto, que se traduz numa infraestrutura de proteção integrada de segurança nacional e proteção dos canais navegáveis, conhecido por *Deep Blue Project* (DBP). Perfazendo um investimento de 195 milhões de dólares, em meios e pessoal, apresenta-se como a primeira política abrangente de segurança marítima da África Ocidental e Central no combate à pirataria e assalto armado (Karamperidis, 2022). Esta iniciativa complementa o investimento que a marinha nigeriana fez em 2018 na aquisição de novos meios para atuarem no delta do Níger (L. Joubert, *op. cit.*).

Como consequência do aumento das patrulhas e ações das organizações nigerianas, a área de atuação dos piratas tem alterado para outros países como os Camarões e a Guiné Equatorial (L. Joubert, *op. cit.*). Esta reação deve-se ao facto de os grupos piratas procurarem zonas onde haja menos controlo para poder exercer a sua atividade com menos restrições.

Apesar do DBP ser um marco assinalável no combate a este fenómeno, de acordo com L. Joubert (*op. cit.*), desde 2014 que se verifica a renovação e aquisição de novos meios por partes das marinhas dos países da região.

Estes esforços dos Estados do GoG fizeram com que acontecessem dois fenómenos distintos. Primariamente, a partir de 2019, o aumento da atividade de patrulha e vigilância, das águas interiores e vias navegáveis do delta do Níger, levou a que os grupos piratas alterassem as suas bases de operação para as regiões fronteiriças, de forma a garantir a liberdade de movimento (L. Joubert, *op. cit.*). Em consequência do incremento do patrulhamento e vigilância do mar territorial e zona económica exclusiva, assim como com o reforço de meios, estes grupos começaram a operar mais longe de costa, conforme apresentado na Figura 3, ao largo da costa de outros países como os Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, S. Tomé e Príncipe, Benim e Togo (I. Ralby, entrevista por *Microsoft Teams*, 23 de maio de 2022).

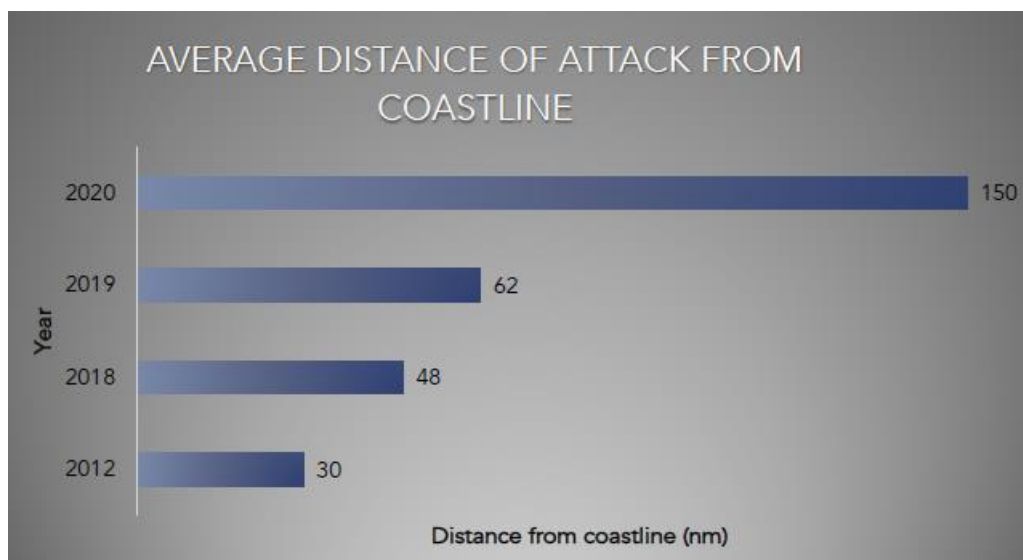


Figura 3 - Distância média dos ataques a costa.
Fonte: CEMLAWS (2021).

A presença de meios de marinhas estrangeiras tem sido outro fator contribuinte para a proteção e dissuasão de ataques piratas na região (I. Ralby, *op. cit.*). No entanto, a presença destes meios, essencialmente de países da União Europeia, decorre do mecanismo conhecido como UE *Coordinated Maritime Presence* (CMP). O mecanismo foi pensado em agosto de 2019 e o conceito foi lançado em janeiro de 2021.

O projeto UE CMP surgiu, através do Conselho da União Europeia¹¹ (CEU) no sentido de demonstrar e apoiar, de forma determinada, os países da África Central e Ocidental no esforço da resposta aos desafios da segurança marítima, nos quais se incluem a pirataria e restante crime organizado. Nesse contexto, a UE demonstra o seu comprometimento para com os Estados do GdG e as organizações da YAMS, no trabalho conjunto e criação de sinergias, como ator relevante no garante da segurança marítima na região. Assim, o CMP deverá permitir à UE incrementar a presença marítima na região, suportando os objetivos políticos e estratégicos na região, incluindo a prevenção de conflitos, em cooperação com os parceiros internacionais e regionais (CEU, 2021).

De acordo com L. Joubert (*op.cit.*), outra medida com impacto significativo nas questões segurança do tráfego marítimo na região, foi a elaboração de um documento com as *Best Management Practices - West Africa* (BMP WA). Atualizado em 2018 e assinado por 27 organizações diferentes, nas quais se inclui o ICC da YAMS, tem como objetivo ajudar as companhias marítimas e os seus operadores no planeamento, deteção, dissuadir e

¹¹ Em inglês: Council of the European Union (CEU)



reportar ataques piratas. As medidas previstas no documento visam mitigar o risco da pirataria e assalto armado, apoiando os navios no relato de ataques para o *Maritime Domain Awareness for Trade – Gulf of Guinea* (MDAT-GoG), sediado em Brest, França (IMO, s.d.).

Por outro lado, reconhecendo não haver uma estrutura adequada para regulamentação e coação da pirataria, o governo da Nigéria conjuntamente com o ICC, assinaram em abril de 2021, um Memorando de Entendimento, no sentido de estabelecer um fórum regional, tendo por objetivo promover a partilha de conhecimento e informação, assim como assegurar coordenação militar (GOGMI¹², s.d.). Denominado *Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum* (GoG-MCF) ou *Shared Awareness and De-confliction* (SHADE), através da realização de grupos de trabalho, procura criar uma plataforma de comunicação entre parceiros industriais e outros atores relevantes, com a intenção de harmonizar os esforços de combate à pirataria e atuar complementarmente às estruturas edificadas pelo YCoC, BMP-WA e o G7++ FoGG (L. Joubert, *op. cit.*).

Contemplando a organização da YAMS, nesta têm sido executados processos no sentido de dar resposta às necessidades de proteção e segurança da navegação. Os Estados das zonas E e F da CEDEAO, tendo por desígnio garantir a proteção e segurança nas suas áreas marítimas, assinaram respetivamente, Memorandos de Entendimento em 2018 e 2019. De forma a garantir o controlo permanente das suas zonas, através de operações conjuntas e combinadas, definiram os seguintes objetivos (ECOWAS, 2019):

- Fazer um levantamento dos recursos de cada Estado-membro;
- Garantir a interoperabilidade dos recursos envolvidos;
- Estabelecer e avaliar SOP;
- Operacionalizar o direito de perseguição e regras de empenhamento definidas por Acordo Multilateral na respetiva zona;
- Garantir a segurança marítima na respetiva zona.

No entanto, de acordo com K. Ali (*op. cit.*), os Estados da CEEAC, mais particularmente da zona D, são os que há mais tempo, desde 2009, têm mecanismos cooperativos de resposta à pirataria e assalto armado no mar. Integrado no CRESMAC, a experiência de operarem regularmente de forma combinada, partilhando informações e *intelligence*, levou a ter resultados na capacidade de resposta muito mais cedo do que nas áreas dos Estados da CEDEAO (I. Ralby, *op. cit.*). É de realçar que a organização do seu MMCC, com os respetivos centros de operações marítimas, serviu para estudo de caso na

¹² Em inglês: *Gulf of Guinea Military Institute* (GOGMI)

criação posterior da YAMS, estabelecida em 2013, para toda a região do GdG (I. Okafor-Yarwood, *op. cit.*).

No sentido de responder à QD2, pode ser afirmado que as organizações africanas envolvidas na YAMS têm dados passos importantes, de forma a garantir a navegação em segurança de meios, bens e pessoas na região do GdG. No entanto, dentro da Arquitetura, estas ações não demonstram ser executadas, de forma abrangente, por todos os Estados. Na organização, existem zonas que criaram mecanismos cooperativos para que os Estados respondam de forma comum, em matéria de segurança marítima nas respetivas áreas marítimas. Das dificuldades identificadas por K. Ali (*op. cit.*), por não haver um mecanismo transversal a todas as zonas, destaca-se o desacordo na divisão das despesas entre os Estados e a indefinição das fronteiras marítimas em determinadas zonas da região.

De facto, relativamente aos números da pirataria e assalto armado no mar, houve uma queda abrupta no ano de 2021, conforme demonstra a Figura 4. Segundo, os entrevistados e a investigação efetuada, a redução pode ser devida fundamentalmente a dois fatores (L. Joubert, *op. cit.*):

- Investimento da Nigéria em novos meios, essencialmente o DBP;
- Impacto da implementação de mecanismos de cooperação internacional.

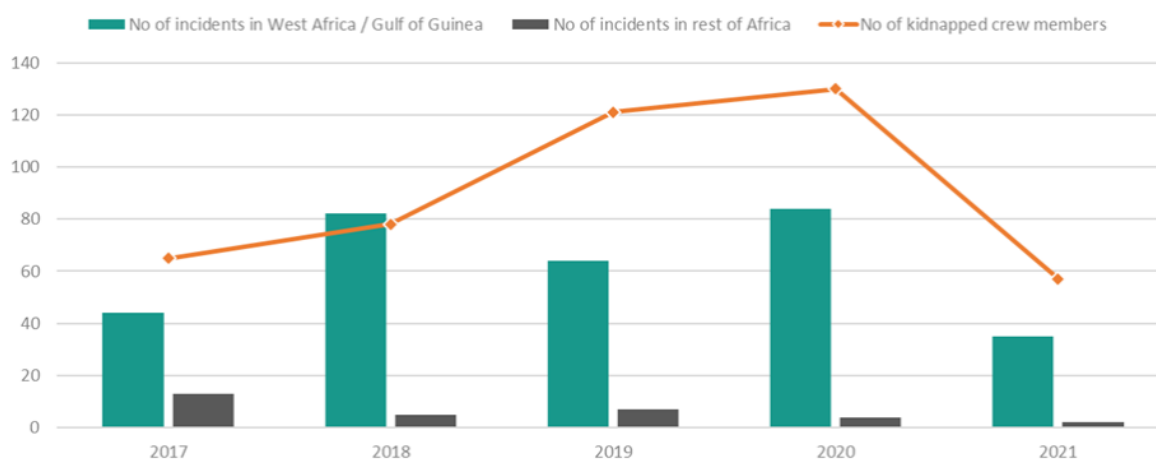


Figura 4 - Evolução dos eventos relacionados com a pirataria em África 2017-2021

Fonte: Gard (2022)

Conforme referido, os eventos de pirataria têm ocorrido cada vez mais longe de costa. Esse aspeto deve-se essencialmente ao investimento efetuado pelas marinhas da região e incremento das ações de patrulha junto a costa, destacando-se a Nigéria. (I. Okafor-Yarwood, *op. cit.*).



No entanto, o crédito da redução dos números não se deve só à atuação da Nigéria, mas também devido aos mecanismos cooperativos estudados, que envolveram a União Europeia e outras organizações, tendo como ator regional principal o ICC da YAMS: UE CMP, BMP-WA, GoG-MCF/SHADE e G7++FoGG. Fruto desses mecanismos, verificou-se o incremento da presença naval estrangeira na região, tendo tido impacto positivo na melhoria dos números em 2021 (L. Joubert, *op. cit.*).

Adicionalmente, tendo estes dois fatores levado à redução do número de eventos em 2021, verifica-se que ocorreram cada vez mais longe da costa. Se por um lado existiu maior controlo e menor liberdade de movimento para exercer as atividades ilícitas, por outro, o aumento da distância de operação a costa poderá ser um fator que tem levado os criminosos a considerar, se o lucro de fazer um ataque a 200 milhas náuticas compensa a exposição ao risco associada (I. Ralby, *op. cit.*).

O incremento de medidas e mecanismos de apoio relativamente à segurança e proteção da navegação, segundo L. Joubert (*op. cit.*), beneficia em larga escala os armadores e as companhias de navegação, mas também a imagem da região para a comunidade internacional.

Neste sentido, a melhoria dos números em 2021, associada aos fatores apresentados anteriormente, também beneficia a YAMS que, a nível operacional, tem mecanismos de cooperação entre os Estados, mais precisamente nas zonas E, F e D, através dos respetivos MMCC. Estas áreas, são as que evidenciam maior atividade da pirataria e assalto armado no mar, sendo que os memorandos de entendimento e os Acordos Internacionais estabelecidos, contribuem para o sucesso das organizações africanas, no âmbito da segurança e proteção da navegação.

4.3 As organizações da Cimeira de Yaoundé na perspetiva da partilha de informação

Apesar da pirataria e assalto armado no mar estar bem documentada e estudada, continuam a existir questões relacionadas com o relato de incidentes e eventos relacionados com esta problemática (Joubert, 2020).

De acordo com I. Ralby (*op. cit.*), o fluxo da partilha de informação é um fator crítico. No entanto, constata-se que a velocidade varia de país para país. Conforme referido no capítulo anterior, se o delta do Níger era o epicentro da pirataria no GdG, os esforços da Nigéria, nomeadamente através do DBP, fizeram alterar o *modus operandi* dos piratas e a



sua atividade começou a ser exercida noutras áreas, afetando indiretamente os países das áreas adjacentes.

Ainda assim, os Memorandos de Entendimento das zonas E e F de 2018 e 2019, assinalam a importância da partilha de informação e das operações conjuntas entre os países que as constituem, mais precisamente (ECOWAS, 2018):

- Recolha de *intelligence* e partilha de informação no meio marítimo;
- Vigilância aérea e marítima;
- Intervenção de unidades operacionais se necessário.

No caso da zona E, este só foi operacionalizado em dezembro de 2021, apoiado e financiado pela UNODC, Portugal, Dinamarca e Noruega. A UNODC considera que as sinergias entre países do GdG são necessárias, incluindo as patrulhas conjuntas, de forma a demonstrar não haver fronteiras para crimes como a pirataria (UNODC, 2021).

Todavia, estes tipos de iniciativas estão circunscritas a três zonas da YAMS. I. Ralby (*op. cit.*), indica que a Nigéria apresenta uma dinâmica diferente do esperado, demonstrando relutância em partilha informação. Por outro lado, de acordo com L. Joubert (*op. cit.*), a maioria dos incidentes são reportados através do *International Maritime Bureau Piracy Reporting Center* (IMB PRC), que posteriormente partilha a informação com a IMO e informa as autoridades da região do evento, mais precisamente os MOC ou MMCC do GdG.

A capacidade de resposta de cada Estado aos incidentes relacionados com a pirataria, depende da operacionalidade de cada MMCC (I. Okafor-Yarwood, *op. cit.*). As zonas G e A não têm os respetivos MMCC totalmente operacionais e não funcionam da mesma forma que os restantes, havendo maiores dificuldades na partilha de informação (I. Okafor-Yarwood, *op. cit.*).

Na YAMS, a partilha de informação ocorre a velocidades diferentes. Segundo I. Ralby (*op. cit.*), a zona D, que iniciou os processos que foram adaptados para a Arquitetura, tem mecanismos de partilha de informação mais célere que as restantes.

Apesar das diferenças apresentadas, de acordo com K. Ali (*op. cit.*), o processo funciona nas zonas operacionalizadas. Por outro lado, a ocupação de cargos nos dois centros regionais está praticamente preenchida, o que significa que as zonas D, E e F, as mais ativas, partilham ativamente informação entre elas através dos dois centros regionais e consequentemente, o ICC. No entanto, o ICC apresenta a sua lotação de pessoal abaixo dos 50%, o que se traduz em limitações implementação da Arquitetura no seu todo, onde áreas como o treino são afetadas (K. Ali, *op. cit.*).



Segundo K. Ali (*op. cit.*), os órgãos que melhor funcionam são os MMCC. Tendo o órgão representantes de cada Estado-membro, a partilha de informação é feita em dois sentidos e de forma célere.

Porém, I. Okafor-Yarwood (*op.cit.*) refere que alguma da informação chega à Arquitetura proveniente de atores externos como o MDAT-GoG ou o IMB PRC, o que levanta questões sobre o tempo que demora a informação a ser partilhada. Poderá ser necessário avaliar se a capacidade de reposta a um incidente não será afetada por haver informação a percorrer externamente à Arquitetura, ao invés de ser diretamente disseminada para órgãos operacionais.

No sentido de reforçar a capacidade de resposta da YAMS, a UE adotou uma estratégia para aumentar a segurança marítima e promover o desenvolvimento económico no GdG. O projeto *Gulf of Guinea Inter-regional Network* (GoGIN) é o mecanismo de implementação desta iniciativa (Stable Seas, 2020). Assim, através do desenvolvimento colaborativo com a UE, em resposta à necessidade de garantir a segurança marítima na região, foi edificada uma plataforma de partilha de informação. Concebida primariamente como uma ferramenta de conhecimento situacional marítimo, a *Yaoundé Architecture Regional Information System* (YARIS), que permite obter informação sobre o que está a acontecer no mar e coordenar operações em situações de crise (GoGIN, s.d.).

A plataforma YARIS, desenvolvida pelo projeto GoGIN, assegura a integração de forma segura de vários sistemas de informação marítima numa só plataforma, permitindo a análise, planeamento e condução de operações. Em constante evolução e procurando ir de encontro às perspetivas e ambições do utilizador, tem por objetivo ficar disponível para os navios e aeronaves em operações marítimas. Adicionalmente, esta plataforma que será entregue definitivamente, após a sua integração, à YAMS que ficará ligado aos seus parceiros internacionais e MOC da região (Gachie, 2021).

Procurando responder à QD3, respeitante à partilha da informação, a YAMS, evoluiu positivamente desde a sua criação. I. Ralby (*op. cit.*) refere que a comunicação entre os MOC e MMCC tem sido exercitada diariamente, levando a uma atmosfera de confiança entre os atores envolvidos no processo. Desta forma, em situações de crise, relacionadas com incidentes, o processo de partilha de informação fica facilitado, sendo mais expedita a coordenação operacional.

Apesar do ICC apresentar limitações, nomeadamente pela falta de pessoas, as estruturas regionais CRESMAC e CRESMAO, funcionam na sua plenitude com as zonas de



maior atividade (E, F e D). Existem no entanto desafios, como a falta de recursos, financeiros e materiais, assim como aspetos relacionados com a vigilância e monitorização, segundo K. Ali (*op. cit.*) a organização funciona bem.

Contudo, para tornar o processo mais eficiente, existe a necessidade de incrementar a partilha de informação, de forma a aumentar o tempo de reação desde o momento em que o alarme é despoletado até os meios serem ativados para ocorrerem ao local. Por conseguinte, torna-se importante a criação de SOP, para se obterem respostas rápidas, dependendo da situação que precisa de ser atendida (I. Ralby, *op. cit.*).

Levando em consideração esses aspetos, entende-se que a ferramenta YARIS, do projeto GoGIN, poderá ser a resposta necessária. Com a integração de todos os MOC e MMCC e a respetiva formação adequada, os Estados da região têm a base necessária para que a partilha de informação seja célere. O facto de agregar a informação de vários sistemas e sensores de cada MOC, permite obter um panorama esclarecido do conhecimento situacional marítimo e assim, a alocar os recursos necessários, de acordo com padrões de comportamento da navegação, o tempo e alertas de emergência. Por outro lado, o facto de integrar informação de entidades externas como a IMO, IMB PRC, MDAT-GoG ou SHADE, poderá reduzir atrasos entre o emissor e recetor final, permitindo responder mais rapidamente aos incidentes.

4.4 O contributo da Cimeira de Yaoundé no combate à pirataria e assalto armado no mar no GdG

Procurando responder à QC deste TII - De que forma é que as organizações africanas presentes na Cimeira de Yaoundé têm contribuído na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG? – o estudo efetuado permitiu obter conclusões sobre a evolução da YAMS.

A YAMS é um mecanismo que permite aos Estados cooperarem entre si sem a perda de soberania que um acordo poderia implicar, pelo facto de não ser vinculativo, apesar de acordado pelos signatários. Assim, um MOC pode efetuar exercícios de comunicações ou efetuar um pedido de informação sobre um navio suspeito, a outro MOC, sem que tenha de o processo seguir a burocracia política e demorada (Stable Seas, 2020). Por outro lado, as condições da Arquitetura que requerem abdicação da soberania, como preenchimento de cargos nos órgãos com *staff* multinacional ou conduzir patrulhas combinadas sob um comando multinacional, não foram adotadas com a mesma rapidez.



Desde a sua criação, a estrutura tem evoluído e recentemente foi atingido um marco importante na região, como a acusação de suspeitos de pirataria. Espera-se que esta tendência aumente e que se estenda aos restantes Estados da região (K. Ali, *op. cit.*) No entanto, as questões legais são um constante desafio porque o regime internacional de segurança marítima é baseado na soberania dos Estados (Stable Seas, 2020). Como tal, o sucesso da cooperação internacional assenta na capacidade de aplicação do direito marítimo em consonância com uma estrutura de lei nacional implementada de acordo com as estruturas internacionais, dos quais são signatários. Apesar do suporte de organizações como a UNODC e G7++FoGG, ainda não foi possível implementar mecanismos e processos transversais integrados na Arquitetura.

A presença de meios de marinhas estrangeiras e a sua cooperação com autoridades regionais tiveram impacto positivo no decréscimo dos números de incidentes no GdG. Paralelamente, o DBP lançado pela Nigéria, com o seu investimento significativo em meios e recursos humanos, contribuiu para o incremento da segurança marítima na região (INTERCARGO¹³, 2022). De acordo com o que foi referido, verifica-se que o sucesso dos aspetos apontados se resume a uma causa: o empenhamento de meios (K. Ali, *op. cit.*).

No seguimento desta avaliação, K. Ali (*op. cit.*), indica outro aspeto que poderá ter influenciado a redução de incidentes, a acusação e condenação dos piratas, já referida anteriormente. No entanto, I. Okafor-Yarwood (*op. cit.*), refere que ainda é cedo para considerar esta questão, tendo em conta que são casos recentes e que já ocorreram no ano de 2021, não havendo uma amostra de dados significativa para fazer uma avaliação consolidada.

Relativamente à segurança e proteção da navegação, assim como da monitorização e vigilância têm sido dados importantes no período em estudo. Os armadores e restante comunidade marítima acreditam que as iniciativas decorrentes do esforço de países como a Nigéria, ou a nível regional, através da YAMS, terão um impacto positivo na diminuição da pirataria e outras atividades ilícitas (INTERCARGO, 2022). Paralelamente, o projeto SHADE, onde a Nigéria e a Arquitetura assinaram um Memorando de Entendimento, de forma a criar sinergias para assegurar a coordenação militar entre meios e a partilha de informação, revela o comprometimento dos atores envolvidos no combate à pirataria.

É ainda de realçar, o apoio da comunidade internacional na criação de mecanismos cooperativos. Programas como o BMP-WA, EU CMP, MDAT-GoG, permitem responder

¹³ Em inglês: *International Association of Dry Cargo Shipowners*



aos desafios provocados pela pirataria e assalto armado no mar. Ao manterem contacto com a Arquitetura, permitem que os MOC consigam ativar os meios necessários para responderem a uma ocorrência, eliminando atrasos na resposta a incidentes.

No entanto, persistem zonas com níveis de operacionalidade dos MMCC diferentes entre elas. As zonas A e G carecem de investimento de forma a serem operacionalizadas atingirem capacidades similares às restantes. No sentido de mitigar estas diferenças, o projeto GoGIN, financiado pela UE, criou a ferramenta YARIS para que todos órgãos da YAMS, estejam conectados através de uma ligação segura de internet, para coordenação operacional e partilha de informação na região (GoGIN, 2021).

Resumidamente, existem um conjunto de fatores que contribuíram para a redução de ataques relacionados com a pirataria:

- Aumento da presença de meios de marinhas estrangeiras;
- DBP;
- Condenação de piratas no Togo e Nigéria.

Porém, pode-se verificar que a Arquitetura não é contemplada nos três pontos acima mencionados. Os aspetos identificados decorrem da presença internacional e do esforço individual de países do GdG. No entanto, isso não indica que a Arquitetura não esteja envolvida nos processos. Na realidade, é a única organização da região que contempla a segurança marítima, que permite que os MOC e MMCC comuniquem entre si, desde o nível tático até ao estratégico, sendo a justificação para que a nível político os Estados mantenham o compromisso de contribuir para o seu desenvolvimento.

Apesar de ter sido lançada em 2013, a YAMS ainda não está verdadeiramente implementada e persistem zonas que não estão operacionalizadas. A operacionalização das áreas A e G, afigura-se essencial na questão da aplicação da lei, no sentido de fazer com que a Arquitetura se transforme num instrumento juridicamente vinculativo, o que só poderá acontecer através de um compromisso efetivo regional.

De acordo com a Stable Seas (2021), o orçamento da Arquitetura é financiado por Estados-membros (40%), setor privado e organizações internacionais, como as Nações Unidas. Porém, a meta orçamental não tem sido cumprida, sendo de destacar que o financiamento tem sido na ordem dos 20% da necessidade total identificada.

É por isso, importante manter o *momentum* criado com as notícias recentes da ferramenta YARIS, assim como os acordos de cooperação que têm sido assinados nos últimos anos, onde a Arquitetura se encontra envolvida. No entanto, os recentes eventos do



mundo atual, poderão levar à necessidade de revisitar a documentação e adaptar aos tempos modernos, de forma a tornar os processos mais eficientes. Apesar de afetarem diretamente o continente africano, a pandemia e a guerra na Ucrânia poderão divergir atenções para outras áreas de interesse ou regiões do globo. A questão do abastecimento de comida, com maior incidência nos cereais, poderá vir a ser seriamente afetada e ter consequências graves na segurança marítima da região, considerando que o fenómeno da pirataria está normalmente associado à pobreza.

Assim sendo, a falta de capacidade dos Estados é normalmente citada como a principal razão para a sua ineficiência na região, no combate a atividades criminosas no mar. No entanto, é também importante olhar para outros fatores, como a falta de consciência marítima e a ausência de um quadro político abrangente, para que se possam dar passos mais consistentes na mitigação deste fenómeno regional.



5. Conclusões

A importância do GdG é destacada pelo facto de ser um ponto de confluência de interesses - comerciais, energéticos, políticos, securitários e militares – numa só região. Todavia, a vastidão e a riqueza da área, assim como a falta de capacidade dos Estados costeiros de manter um ambiente marítimo seguro, torna o GdG uma das zonas mais desafiantes do globo para o comércio marítimo e seus operadores, afetando a estabilidade e colocando em risco o desenvolvimento sustentável na região.

O fenómeno da pirataria e assalto armado no mar enquadra-se na temática da insegurança marítima e, na região do GdG, apresenta-se como uma ameaça para a atividade comercial, com repercussões à escala mundial. Ano após ano, tem merecido maior atenção da comunidade internacional, que tem procurado impulsionar e sensibilizar os Estados da região do sentido de edificarem mecanismos de controlo e mitigação deste fenómeno.

Assim, as Nações Unidas, através de duas Resoluções do Conselho de Segurança, recomendaram aos países do GdG, a considerarem uma resposta global na região e incentiva o desenvolvimento de uma estratégia comum, de forma a coordenarem esforços, no combate à pirataria, assalto armado e outros atos ilícitos cometidos no mar. O resultado foi a realização da Cimeira de *Yaoundé* em 2013, na qual foi criado o quadro para as organizações económicas da região – CEDEAO, ECCAS e CGG – criarem uma estratégia regional de segurança marítima e combater eficazmente os crimes marítimos no GdG, conhecida como YAMS.

Nesta investigação procurou-se analisar o contributo das organizações africanas presentes na Cimeira, analisando as ações tomadas, o funcionamento da estrutura, as parcerias criadas, os mecanismos de combate à pirataria e assalto armado e os resultados obtidos.

A metodologia seguida nesta investigação delimitou o objeto de estudo em tempo e, por forma a responder à QC, foram diferentes vetores, traduzidos em QD, procurando analisar a sua contribuição dos atores no combate ao fenómeno em estudo. A discussão de resultados foi elaborada com base na análise documental e realização de entrevistas semiestruturadas a especialistas de renome, reconhecidos internacionalmente na área do objeto de estudo.

Do estudo efetuado concluiu-se que numa ótica de governança, existem muitas limitações no processo de elaboração de um quadro jurídico, dentro da Arquitetura, ratificado por todos os Estados da região. Desta forma, poderão definir-se padrões de



manuseamento de prova, transferência de detidos suspeitos de atos de pirataria e critérios de acusação. Os projetos SWAIMS e G7++FoGG apresentam-se como o maior suporte para que esta questão se concretize, sendo essencial que os Estados na região mostrem a abertura necessária para que se crie este quadro legal comum, em linha com as leis internacionais que contemplam estas atividades ilícitas. Nesta abordagem ainda há um longo caminho a percorrer.

Na dimensão da proteção e segurança a realidade é um pouco diferente. A nível operacional, tem havido esforços no sentido de proporcionar o trânsito seguro da navegação nas zonas E, F e D. A elaboração de Memorandos de Entendimento, permite a realização de operações conjuntas por forma a garantir a segurança marítima nas suas áreas de responsabilidade, assim como garantir o direito de perseguição entre mares territoriais e estabelecer SOP no sentido de criar procedimentos comuns de operação.

Por outro lado, a Nigéria apresenta-se como ator em destaque, decorrente do investimento efetuado em meios e formação de pessoal para a edificação do DBP. Assim, sendo o epicentro da pirataria da região, o país dá o exemplo aos restantes, do seu comprometimento no combate à pirataria e a YAMS beneficia indiretamente da sua ação. Pese embora o facto de os números terem reduzido acentuadamente no ano de 2021, existem outras organizações a contribuir para o garante de maior proteção e segurança na região, que se traduziu na criação de mecanismos de coordenação com a Arquitetura e envio de meios navais para garantir a segurança marítima na região.

Considerando a partilha de informação, destaca-se a necessidade de todos os MOC e MMCC estarem devidamente operacionalizados, o que não acontece nas zonas A e G. No entanto, a criação da ferramenta YARIS entre a UE e o ICC, para aplicação na estrutura, afirma-se como um salto exponencial, na ótica da partilha de informação entre MOC e MMCC e a coordenação operacional em resposta a incidentes. Prevê-se que durante o presente ano fique completamente operacional, ligada a todos os MOC da região. Esta ferramenta será gerida pela YAMS e permite receber e compilar informação de diversas fontes, sendo elas sensores ou bases de dados de entidades organizações internacionais.

No entanto, aspetos como a falta do financiamento previsto para a estrutura funcionar na sua plenitude afeta a sua capacidade de operar devidamente. Destaca-se a falta de elementos no nível mais elevado da organização, o ICC, que compromete o treino e a supervisão sobre os órgãos subordinados.



Das limitações identificadas para elaboração do TII, destaca-se a quantidade de organizações africanas e a sua relação com organizações internacionais. A perspetiva inicial da pesquisa levou a que fosse reestruturada a ambição e adaptar especificamente para o papel da YAMS.

Para futuro, será importante estudar a evolução dos mecanismos cooperativos relativamente à criação do quadro jurídico para acusação de suspeitos de pirataria, pois este poderá ser o ponto de charneira aliado às restantes necessidades identificadas no combate à pirataria. Em segundo lugar, avaliar a implementação da ferramenta YARIS e resultados obtidos, no seio da Arquitetura. Em terceiro, verificar se a redução de casos é uma tendência ou um caso isolado, e finalmente se o contexto global, de conflito na Europa poderá ter impacto na implementação das medidas vigentes. A documentação estratégica poderá ter de ser revista e adaptada aos tempos recentes, assim como o impacto que a pandemia poderá ter proporcionado na estrutura da organização.



Referências bibliográficas

- Anderson, M. (2021, 7 de dezembro). West Africa: Where the pirates have gone? [Versão PDF]. Retirado de <https://channel16.dryadglobal.com/west-africa-where-have-the-pirates-gone>
- Bruce-Lockart, A. (2016, 26 de fevereiro). What do we mean by “Governance”? World Economic Forum [Página Online]. Retirado de <https://www.weforum.org/agenda/2016/02/what-is-governance-and-why-does-it-matter/>
- Bueger, C. (2015). What is maritime security? *Marine Policy*, 53, pp. 159–164. doi: 10.1016/J.MARPOL.2014.12.005
- Carmona, P. S. (2020). A Pirataria no Golfo da Guiné. Em L. E. Saraiva, & S. Fernandes (Coord.), *Após as Novas Guerras: Repensar a Violência em Relações Internacionais*, (pp. 147-166). Coleção “ARES”, 35. Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- CEMLAWS (2021, abril). Gulf of Guinea: Piracy-Graphics 2020. Maritime Governance Brief [Versão PDF]. Retirado de https://www.cemlawsafrica.com/wp-content/uploads/2021/04/CEMLAWSAFRICA_Gulf_of_Guinea_Piracygraphics_2020.pdf
- CEU (2021, 25 de janeiro). Council Conclusions launching the pilot case of the Coordinated Maritime Presences concept in the Gulf of Guinea. [Página Online]. Retirado de <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-5387-2021-INIT/en/pdf>
- CNUDM. 1982. Retirado de https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf
- ECOWAS (2018, 30 de julho). Memorandum of Understanding (MOU) Concerning the Implementation of Joint Maritime Operations and Patrols Between the Member States of the Maritime Zone E and ECOWAS: Relating to the Implementation of Joint Maritime Operations. ECOWAS.
- ECOWAS (2019, 25 de julho). Memorandum of Understanding (MOU) Between the State Parties of the Maritime Zone F and the Commission of the Economic Community of West African States (ECOWAS): Relating to the Implementation of Joint Maritime Operations. ECOWAS.
- EEAS (2021, 25 de janeiro). EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea [Página Online]. Retirado de https://www.eeas.europa.eu/eeas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en



- EPRS (2020, 12 de março). Piracy in the Gulf of Guinea: EU and International Action. Bruxelas: European Parliament [Versão PDF]. Retirado de [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI\(2020\)649333_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2020/649333/EPRS_BRI(2020)649333_EN.pdf)
- Euronews (2022, 8 de janeiro). Danish frigate releases suspect of Gulf of Guinea pirates in a dinghy. Retirado de <https://www.euronews.com/2022/01/08/nigeria-security-piracy-denmark>
- Fraende, M. (2022, 7 de janeiro). Gulf of Guinea must act and prosecute suspected pirates. BIMCO [Página Online]. Retirado de <https://www.bimco.org/news/priority-news/20220107-gulf-of-guinea-press-release>
- Gachie, I. (2021, 21 de outubro) YARIS, the tool of the Yaoundé Architecture to strengthen maritime security in the Gulf of Guinea. GoGIN [Página Online]. Retirado de <https://www.gogin.eu/en/2021/10/21/yaris-the-tool-of-the-yaounde-architecture-to-strengthen-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>
- Gard (2022, 23 de fevereiro). Piracy trends and hotspots [Página Online]. Retirado de <https://www.gard.no/web/updates/content/33156646/piracy-trends-and-hotspots>
- GoGIN (s.d.) The YARIS Platform [Página Online]. Retirado de <https://www.gogin.eu/en/information-sharing/yaris-yaounde-architecture-regional-information-sharing/>
- GoGIN. (s.d.). Yaoundé Architecture [Página Online]. Retirado de <https://www.gogin.eu/en/about/yaounde-architecture/>
- GOGMI (s.d.) Heading Strengthening Counter-Piracy Responses: The Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum [Página Online]. Retirado de <https://www.gogmi.org.gh/gog-mcf-shade>
- Gronholt-Pedersen, J., Skydsgaard, N. & George, L. (2021, 25 de novembro). Danish frigate kill four pirates in Gulf of Guinea [Página Online]. Retirado de <https://www.reuters.com/world/danish-frigate-kills-four-suspected-pirates-gulf-guinea-2021-11-25/>
- Guedes, H. P. (2014). *A Pirataria Marítima Contemporânea: As Últimas Duas Décadas*. Lisboa: Edições Revista de Marinha.
- IMO (s.d.). West and Central African Regional Agreements and Information Sharing [Página Online]. Retirado de <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Code-of-Conduct-against-illicit-maritime-activity.aspx>



- IMO. (2009). Resolution A.1025(26) - Code of Practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships. International Maritime Organization [Versão PDF]. Retirado de <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/A.1025.pdf>
- INTERCARGO (2022, 21 de janeiro). Global Piracy and Armed Robbery Situation in 2021 [Página Online]. Retirado de <https://www.intercargo.org/global-piracy-and-armed-robbery-situation-in-2021/>
- Jacobsen, K. L. (2015, 8 de agosto). Maritime security and capacity building in the Gulf of Guinea: On comprehensiveness, gaps, and security priorities. *African Security Review*, 26(3), pp. 237-256. doi:10.1080/10246029.2017.1291441
- Joubert L. (2020) *What We Know About Piracy* [Versão PDF]. doi:10.18289/OEF.2020.046
- Karamperidis, S. (2022). *The Gulf of Guinea (GoG) and Maritime Security*. Retirado de https://issuu.com/spp_plp/docs/the_gulf_of_guinea_gog_and_maritime_security?fr=sOTBhMDQ1MTE0NTU
- Okafor-Yarwood, I., & Allison, E. H. (2021, 22 de novembro). Africa doesn't reap the rewards of its \$24 billion marine fisheries industry. [Página Online]. Retirado de <https://qz.com/africa/2092998/who-benefits-from-africas-24-billion-marine-fisheries-industry/>
- Otto, L. (2020). Global Challenges in Maritime Security: An introduction. [Versão PDF]. doi: 10.1007/978-3-030-34630-0
- Rittberger, V., Zangl, B., Kruck, A., & Dijkstra, H. (2019). *International Organization* (3^a ed.). London: Bloomsbury Publishing.
- Santos, L.A.B., & Lima, J.M.M. (Coord.). (2019). Em 8. Cadernos do IUM, Orientações metodológicas para a elaboração de trabalhos de investigação (2.ª ed., revista e atualizada ed.). Lisboa: Instituto Universitário Militar.
- Seyle, C., & Madsen, J. V. (2015). Non-State Actors in Maritime Security. Em I. Chapsos, & C. Kitchen, *Strengthening Maritime Security Through Cooperation* (pp. 23-34). [Versão PDF]. doi:10.3233/978-1-61499-536-4-23
- Silva, J. F. (2016). Uma Visão Global da Pirataria Marítima no século XXI. Em J. V. Borges, & T. F. Rodrigues, *Ameaças e Riscos Transnacionais no novo Mundo Global* (pp. 71-108). Porto: Fronteira do Caos Editores Lda.
- Stable Seas (2020, março). Stable Seas: Gulf of Guinea [Versão PDF]. Retirado de <https://www.researchgate.net/profile/Ibukun->



dewumi/publication/340952763_Stable_Seas_Gulf_of_Guinea/links/5ea72eada6fdcc
d79459cc59/Stable-Seas-Gulf-of-Guinea.pdf?origin=publication_detail

Stable Seas. (2021, 7 de dezembro). Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States [Versão PDF]. Retirado de <https://www.stableseas.org/post/pirates-of-the-gulf-of-guinea-a-cost-analysis-for-coastal-states>

UK Government (2022, 16 de março). Group of Friends of the Gulf of Guinea (G7 ++ FoGG): 2nd Ministerial Session 2021, final report. [Página Online] Retirado de <https://www.gov.uk/government/publications/group-of-friends-of-the-gulf-of-guinea-g7-fogg-2nd-ministerial-session-2021-final-report/group-of-friends-of-the-gulf-of-guinea-g7-fogg-2nd-ministerial-session-2021-final-report>

UNODC (2020, 26 de outubro). UNODC set to tackle maritime piracy in the Gulf of Guinea [Página Online]. Retirado de <https://www.unodc.org/nigeria/en/unodc-set-to-tackle-maritime-piracy-in-the-gulf-of-guinea.html>

UNODC (2021). Pirates of the Niger Delta: Between Brown and Blue Waters [Versão PDF]. Retirado de https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf

UNODC (2021, 8 de dezembro). The Economic Community of West African States (ECOWAS) operationalizes an MOU on Implementation of Joint Maritime patrols in Zone E [Página Online]. Retirado de: <https://www.unodc.org/westandcentralafrica/en/08-12-2021-the-economic-community-of-west-african-states-ecowas-operationalizes-an-mou-on-implementation-of-joint-maritime-patrols-in-zone-e-.html>

UNODC (2022). UNODC Global Maritime Crime Programme (Briefing Package) [Versão PDF]. Retirado de: https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_GMCP_Briefing_Package.pdf



Apêndice A - Modelo de análise

Tema	O papel das organizações africanas na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar contemporâneo, no Golfo da Guiné.					
Objeto de Estudo	A influência das organizações africanas na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar no mar contemporâneo, no GdG.					
Problema de Investigação	Analisar de que forma as organizações africanas presentes na Cimeira de <i>Yaoundé</i> contribuem na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado, no GdG.					
Objetivo Geral (OG)	Analisar o contributo das organizações africanas presentes na Cimeira de <i>Yaoundé</i> na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado, no GdG.					
Questão Central (QC)	De que forma é que as organizações africanas presentes na Cimeira de <i>Yaoundé</i> têm contribuído na resposta ao fenómeno da pirataria e do assalto armado no mar, no GdG?					
Objetivos Específicos (OE)		Questões Derivadas (QD)	Conceito	Dimensões	Indicadores	Técnicas de Recolha
OE1 Analisar o papel das organizações africanas na resposta à pirataria e assalto armado no mar do GdG, no âmbito da governança.		QD1 Qual o papel das organizações africanas na resposta da pirataria e assalto armado no mar do GdG, no âmbito da governança?	Pirataria e assalto armado no mar no GdG	Governança	- Normativo - Criminalização	Análise documental Entrevistas semiestruturadas
OE2 Analisar o papel das organizações africanas na resposta à pirataria e assalto armado no mar do GdG, no âmbito da proteção e segurança.		QD2 Qual o papel das organizações africanas na resposta da pirataria e assalto armado no mar do GdG, no âmbito da proteção e segurança?		Proteção Segurança	- Acordos internacionais - Regular	
OE3 Analisar o papel das organizações africanas na resposta à pirataria e assalto armado no mar do GdG, numa perspetiva da partilha da informação.		QD3 Qual o papel das organizações africanas na resposta da pirataria e assalto armado no mar do GdG, numa perspetiva da partilha da informação?		Partilha de informação	- Monitorização - Vigilância	
Delimitação		Espaço	GdG			
		Conteúdo	O contributo das organizações africanas constituintes da Cimeira de <i>Yaoundé</i> na resposta ao fenómeno da pirataria e assalto armado no mar..			
		Tempo	Janeiro de 2019 a março de 2022.			
Metodologia da investigação			Metodologia de Raciocínio		Estratégia de Investigação	Desenho de Pesquisa Horizonte Temporal
			Indutivo		Qualitativa	Transversal



Apêndice B - Modelo e guião das entrevistas



INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO PROMOÇÃO A OFICIAL SUPERIOR DA MARINHA PORTUGUESA
2021/2022 2.ª EDIÇÃO

ENTREVISTA
(Realizada em língua inglesa)

A presente entrevista foi elaborada no âmbito da realização do Trabalho de Investigação Individual (TII) do Curso de Promoção a Oficial Superior (CPOS) 2021/22, 2ª edição pelo Primeiro-tenente Tiago Emanuel Lopes Monteiro. No total foram efetuadas as mesmas perguntas aos entrevistados, tendo em conta as dimensões de cada QD e a QC do trabalho. Apresenta-se assim o guião do modelo de entrevista usado.

The course's academic final paper is about "The role of African organizations in responding to the phenomenon of piracy and armed assault in the Gulf of Guinea"

.

Concerning the execution of this interview, I would like to ask you if you allow me to record and transcript all the conversation to translate it later properly and, adding that, do you allow me to quote you in the paper? If not, I can assure the confidentiality of the information.

Thank you for your collaboration.



Quadro 2 - Guião das entrevistas

Dimensões	Questão
Q1 Governança	One of the main issues among the States of the GoG is the weak capability of Law enforcement and corruption. The Yaoundé Code of Conduct (YCoC) is applicable to transnational organized crime in the maritime domain, maritime terrorism, IUU fishing and other illegal activities. The YCoC reports that the signatories intend to develop and implement “Appropriate national maritime security policies to safeguard maritime trade from all forms of unlawful acts”. - Is there a coordinated regional framework to prosecute the piracy and armed robbery at sea, or have they just isolated each country's efforts?
Q2 Proteção Segurança	MoUs concerning the implementation of Joint Maritime Operations and Patrols on ECOWAS Zones E and F (2018 and 2019) are implemented to ensure maritime safety and security as well as the eradication of Illicit activities in West Africa. One of the significant achievements is that the Joint Maritime Operations are applied for both territorial waters and EEZ, which includes piracy and armed robbery, covering the concept of hot pursuit. However, once again, Nigeria launched the Deep Blue Project (DBP), a significant assets investment that is integrated into the maritime security strategy aimed at counter-piracy. - Is the DBP associated with ECOWAS? - Regarding the ECCAS, is it expected any coordinated effort from the States? - Considering the numbers of piracy and armed robbery, how is it working for maritime security in the GoG?
Q3 Partilha da informação	The Yaoundé Architecture exists to provide a piece of coordinated information sharing between the Regional Centers (CRESMAO and CRESMAC) and the ICC. According to article 11 of the YCoC, regarding the information sharing, “the States should be responsible for disseminating any imminent threat or incident related to piracy or armed robbery to the Centers”. - Is this being enforced by the States through the MOC to the MMCC of each region or some coastal States are not acting in the same way?
	Questão Central
Q4 QC	The number of incidents was steadily increasing until 2020, but in 2021, there was a drop of about 60% of the incidents in the region. However, naval vessels in region have increased due to international agreements. – Do you consider that the strategic documents produced at the Yaoundé Summit and the creation of the Yaoundé Architecture for Maritime Security contribute to fighting piracy and armed robbery or there is a long way to go until it has good results?



Apêndice C - Sinopse das entrevistas

Entrevistados: Dr. Ian Ralby (IR); Dr. Kamal-Deen Ali (KA); Dr. Ife Okafor-Yarwood (IO); Dr. Lydelle Joubert (LJ)

Quadro 3 - Sinopse das entrevistas

Q1	IR	In terms of prosecution, there is progress being made at the national level and in a lot of different countries, but there is no coordinated response and so far as there is no regionalized system.
	KA	I tend to answer the question we can put it in 3 levels. United Nations Convention on the law of the sea. So that convention itself, especially in the articles dealing with piracy, can be seen as a framework for cooperative action on the part of states (...) once you are staying, practice the law of the Sea Convention. You are expected to cooperate, and the Convention provides a cooperative mechanism for you to be able to come back piracy collectively. So, in that sense, at a much global by general level, we can say that the law of the Sea Convention provides a framework for regional action on the path of the Member States of the Gulf of Guinea. (...) The second level. The number of Security Council resolutions edge for states to act and come back in piracy. So, on the basis of Security Council resolutions, I think 2018 and 2039 states do have another framework within which they are supposed to take action in combat piracy. (...) The third significant level is the Yaoundé architecture itself. States are to take all necessary action in combating and prosecuting piracy, so architecture provides that cooperative mechanism also, and it is based on the Yaoundé architecture that we have there CREMAC and CREMAO, and we also have the zones that are meant to monitor and combat piracy. Of course, the prosecution is always a particular activity, and every legal system has very specific things when combating piracy. I see when the Council prosecution, every legal system, do have certain very specific requirements to meet. In this regard, you require more specific means of handling the evidence success and then bringing them before a judicial body for trial. So, in such a very specific way, you may say there is no regional framework. So, all these are or if people are being prosecuted, how is evidence going to be procured and witnesses, so all these are very much specific issues. And in that regard, there is not a framework asset. What we have is recent attempt by UNODC to support the Member States of the Gulf of Guinea to draft what is called a handover agreement.
	IO	It is currently countries' individualized efforts. So, for example, you have to go have they needed maritime laws to prosecute, which is why recently we see that they were able to prosecute some criminals relating to the incident from 2019. The same thing applies to Nigeria however in recent times, as recent as a couple of months, and I could say this because the incident with Esbern Snare has shown as best now highlighted the importance of having sort of a regional consensus, at least from the West African perspective. That would allow criminals to be tried in countries with the legal capability to do so. (...) So, I guess it did not show. I would say that they don't have it currently, but they are working on something, at least not from the GoG perspective, but from



		the West African perspective. They're working on something that would facilitate handover agreement, which would mean that, you know, the legal divide or legal limitation of a country would not inhibit their ability to try pirates.
	LJ	We had the first prosecutions that resulted (...) there were 26 pirates prosecuted last year (...) There was also the one in Togo of the G Donna one. I don't know if you know about the incident. Then there's a lot of work done by the UNODC Global Maritime Crime program to coordinate regional efforts in the legal field in the region (...) a legislative review to see if they're there are laws in place, and they assist ECOWAS and ECCAS member states (...) also would have helped with the development of harmonized standard operating procedures on evidence collecting and handling. (...) They also train prosecutors and judges in the region, and I think there have been trying to 1571 judges, prosecutors and other law officials. They've now six countries that have a legal framework up to date two more last year and so Togo and Nigeria that already prosecuted pirates, and in Liberia and Gabon and Cape Verde and Senegal have laws in place now. (...) Assistance by the G7++FoGG and the working Group One is based on legal proceedings then ECOWAS, had this supplementary act that will provide a framework for transfer transfers of the suspected pirates. (...) ECOWAS Supplementary Act will provide the framework for the transfer of suspected pirates, and it will also include key meetings and of independent and government expert groups.
Q2	IR	So let me start with the deep blue. That project is purely Nigerian. That is a Nigerian national level project and they have procured a substantial amount of technology and other support services to implement that project. That project has shifted. It is not tied to ECOWAS, it's not tied to any kind of regional efforts, but it's created new regional challenges because what the DBP did was essentially push the piracy out into all the other countries, and so there's still the Nigerian pirates, but they just they have changed the risk-reward calculus for actually trying to attack ships within Nigeria and waters. And so, most of the piracy incidents following the implementation of deep blue started appearing in Cameroon, Equatorial Guinea, Gabon, São Tomé, Benin, and Togo. (...) I think we are seeing a mix of different factors contributing to a downturn in piracy. First, you have more prosecutions, which is an essential piece. If, for years, it was possible to commit piracy, get caught and still face no real consequences, and so that's not much of a deterrence. And so, you know, most people didn't get caught. The ones who didn't face penalties. (...) So, the Deep Blue Project did change things. And so, if you have to attack a vessel more than 200 miles away from the coast, it changes how much you are willing to risk and how frequently you're willing to risk going out and engaging in that activity. (...) And the persistent action of the cooperation mechanisms, and this is where there is activity. So Central African states have been focused on coordination for much longer than the ECOWAS states. So they set up in 2009, I believe CRESMAC, the regional center in pointe noire, Congo (...) have been



		coordinating on a daily basis and doing combined operations at sea every day, and that is partly why they that zone has been more successful and that's why the problem stayed in ECOWAS more for the early days because there was not that same level of cooperative action information sharing, intelligence sharing, combined operations at sea. (...)
	KA	DBP Nigerian project is not an ECOWAS project. It involves substantial investment by Nigeria Just to control his maritime domain. The DBP is very new, but the assets have been acquired and it is very much active on water and in air in in Nigeria. Of course, the debate is over the impact, although it is a Nigerian project, it is expected that it will have a region wide impact on maritime security. (...) First and foremost, the reason is that Nigeria is the epicenter of Gulf of Guinea piracy, so once they've been able to address piracy within their own waters or come back piracy, it will have a larger effect in the subregion. (...) Secondly with the assets that they have acquired, they should have an extended reach and she'll be able to go further and will be able to incorporate in with other countries to be able to contribute to maritime security largely within the sub region (...) We have seen some decline, but of course, we have also seen that within the same period, there has been substantial foreign deployment as well, and the foreign deployment equally has contributed to declining piracy in the sub-region. Now when you come to zone E and zone F. Yeah, zone E&F have MU. That's substantially contributed to combating piracy. Within those zones out areas, It should be recalled that in the ECCAS region, you have the Zone D there and that is the oldest zone in the whole of the Yaoundé architecture (...) And you will see that Zone D was what gave birth to zone E and zone F in the ECOWAS region. With the support of the likes of you and ODC, for instance, and the ECOWAS is working to have like an MOU ready that would allow for sort of an intercountry arrangement where maybe pirates are caught in, say, Ghana, and they do not currently have the legal capability to prosecute because they are limitations around their laws then they might be able to transfer so sort of transfer agreement.
	IO	However, in addressing Nigerian piracy, you are equally addressing piracy in the region, so I guess you could say that when it comes to the function ability of DBP, you could say it is beneficial to the Gulf of Guinea as a whole. It is advantageous to a course, but it is a Nigerian project. (...) The mandate of the EU doesn't say piracy Nigeria, the CMP says Gulf of Guinea pirates, so this explicitly tells you that any positive result that DBP is able to get is a positive result for not only echo as but also the Gulf of Guinea at large. The success story of the operationalization of the own the architecture because Zone D, which started with Cameroon, started first. (...) I can also say that DDP which is the deep blue is not explicitly linked to ECOWAS, so I guess they're not sure. It's more like an individualized country's effort. So, their ability to be bigger and better at the national level allows them to then come as a collective at the MMCC levels. So,



		So, if for example, when this happens that deep blue can be credited for it, you can then say how beneficial it is, not only for MMCC zone E for example but for West African. I guess the argument around the course indirect benefit because it's so MMCC zone E MMCC is on F working together for that success story to happen. For example, the fact that Nigeria has deep blue means that it is beneficial for MMCC zone.
	LJ	We know that incidents are way down, but some of the positive results were already before the deployment of the Deep Blue project. You know the fact that the incidents moved wider from the coast means there was an activity in the coastal waters, especially in Nigeria and other countries, that pushed piracy out of the EEZ. I mean, I know in 2018 Nigerian Navy acquired many vessels that was used in the Niger Delta. (...) Overall, this is not to do with the DBP, but overall I know the Nigerian seat with the Deep Brew project, they will be responses and the region (...) we've seen lower incidents, but a lot of these lower incidents will not only be through responses and the region, but I don't know if you know of the European Union coordinated Maritime Presence initiative in the region. (...) So, this is doing because you've seen lower incidents in 2021 and this year, we saw very few incidents. And that's also because the presence of these navies we've seen as a result of the measures that countries did in the region, incidents moving out of the EEZ to an area where there was not a security gap, basically so the effect of this Navy's and responses of attacks steer. (...) based security of a practices BMP West Africa that initiatives, the use of citadels. The use of citadels proved very helpful in the region. It gave navies time to respond to incidents where crew was able to lock themselves in citadels. (...) You know about the initiative. I mean in April 2021, a regional coordination centre in Yaoundé with the Nigeria announced the formation of the international framework to provide shared awareness; it's called the Gulf of Guinea Maritime Collaboration Forum, or SHADE/GoG. So, this SHADE forum is also in progress, and every few months, they will be meetings to see this region and any other region you have to engage the shipping community as well because they have lots of leverage and at the end its crew of ships that were attacked.
Q3	IR	It varies greatly from country to country in zone to zone, and the speed of information flow is the critical factor. So, zone F has been very fast at sharing information, and whose own E has been slower. Zone D is it's a long-standing process. (...) It varies from country to country and location, location a state like. (...) Nigeria doesn't want to really share information with the others as much, so there are a lot of different national dynamics at play and there are many sorts of power dynamics that are inherent in having a multinational structure. Organizations CRESMAC and CRESMAO do talk to all of their member States, and that actually is a critical lesson worldwide for how to build trust and operational cooperation, because initially no one spoke and they started, they started doing an exercise a few years ago (...) They kind of had a report with the people on the other side, they started sharing more and then it became a



		systematized experience of not just, communicating but actually communicating substance. (...) There is a lot of work that needs to be done on that and the speed of not just sharing the information, but as you say, sharing the information to get to the fastest response possible has not been worked out. There needs to be effort towards creating standard operating procedures for assessing what needs to be done so that then the information is shared as quickly as possible to get a response.
	KA	The MMCC's where are supposed. OK. Remember MOC are supposed to work through the MMCC and the MMCC are supposed to work through. CRESMAO and CRESMAC and then they will then work through the ICC in Yaoundé. In practice, the structure is there, and the structure is. working because it's very bureaucratic and a lot of investment has been put in place. CRESMAC is active and CRESMAO is active. CRESMAO has become even more active this year since Nigeria has now posted a two-star to CRESMAO. (...) I think that is fine at the level of ICC. What we see is that I C rather tend to have very limited personnel in terms of its structure. The ICC is perhaps having less than 50% of the personnel that is supposed to structure the ICC. (...) ICC hasn't been a full complement of personnel. In practice, it doesn't really affect zone D, E and F perhaps, where it affected most is the political requirements for implementing the Yaoundé architecture. Because ICC is supposed to lead that process and in other areas like training. (...) The structure from the Member States through zone to regional are working, and it is working largely. There are resource issues, and there are constraints.
	IO	I'll press the inability of the MMCC's right. So, for example, we know that zone A has not been fully operationalized, so they might not function in the same way that zone F, zone D and zone E will work. We also know that zone G it's also not fully operationalized, so you don't expect the information sharing to be at the same level. However, I can say that, especially with YARIS and with what I've seen when I've visited and been talked to all sort of speaking to law enforcement, but they are sharing information not only from the country, that's the MOC. But also, at the CRESMAO level and sometimes at the only architecture level, a lot of this information, however, is coming from the outside or some of this information sometimes like from, and that GoG, which raises the question sometimes whether how successful the region is at all times to successfully use the information that is given to them, then you could ask questions about how quick are the information coming? Would it be different if that information is coming directly to region to the region than going through MDAT-GoG, for instance, which is not based in the region? (...) There are still questions to be asked around the efficacy of this process, but today seems to think that YARIS is actually a more effective real time asset or eye in terms of what's happening, and they can get the information themselves and help spread it. (...) The extent to which they are able to share information depends on how functional the mock are. If they are ready and up and going, then there is likely the case that they share information. The question then is what kind of information.



	LJ	What they tell me is about 90% of incident is reported to them through the ship. A monster or the company and often daily to regional, you know, offer incident occurring all the donate, the navies and region they are operational 24/7. See at the end you can see if this is happening when you find interception when this interception and I mean this very few and far in between unfortunately and the Gulf of Guinea because it did all three the code cases I mentioned yesterday was a result of exactly that vessel being followed through different zones. But you know it is the amount of interceptions. There are not enough cases. I think it can be improved.
Q4	IR	You know that have affected the number of attacks the most, but as I said before, you know there is a mix of things that are longer term prosecution, procurement presence, persistence, all of these different things are contributing towards decreasing the piracy attacks. The concern, though, is with the war in Ukraine, a lot of the vessels left a lot of the four Navy vessels have left a lot of the attention has left. It feels like there is perhaps a decrease in interest and motivation because we're coming up on the 10 year anniversary of the Yaoundé documents. They haven't quite met the initial expectations there. There's a lot of work still to be done.
	KA	We can attribute the decrease in the incidence to two clear developments One is the DBP has come into being and the other is there have also been foreign deployment in the sub-region. (...) The DBP and the foreign deployment we have seen the assets and the assets have spoken. So again, there was always this debate as to whether Gulf of Guinea countries are committed or not, how much they are doing and some good for Guinea countries will answer by saying that we are committed, but we don't have the assets. So, I can say that here we have seen three things. We have seen the fact that the DBP has contributed. We have seen that the foreign deployment has contributed. We have seen that when there are assets and these assets, whether from the DBP they also help. But we have also seen a prosecution taking place both in the context of Nigeria and in the context of Togo, so both executions have also been substantial, and we can see that there is a will, there is will to combat piracy.
	IO	The idea of the owned architectural have meant that the countries have seen the need for collaboration and cooperation, and this collaboration and cooperation, together with the support of international partners, have led to the reduction of the numbers. I can count some examples of, you know, successful in traditions by regional navies, not by international Navy. (...) It's too early to say that it has failed, or it is not. It is not effective because it has not been implemented in its entirety. You see, I told you about zone A is not fully operationalized and coincidentally zone A also happen to be areas where we see an increasing number of incidents, like in Angola, which is supposed to be the Luanda is supposed to be the headquarters of zone A.
	LJ	There are many Mariners, unemployed and former militants in that region. The economic circumstances in the Niger Delta for long-term results will need to improve. So that's the, you know, the main thing to where the problem is at this stage and that will need to be improved as well without changing poverty in



		that region, I don't think we'll see long term results as soon as this initiative and security measures are light off, it will return.
--	--	--



Apêndice D - Constituição das regiões económicas e zonas da YAMS

Quadro 4 - Países por Regiões Económicas

Organizações	Países
CEDEAO	Benim, Burkina Faso, Cabo Verde, Costa do Marfim, Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-Bissau, Libéria, Mali, Níger, Nigéria, Senegal, Serra Leoa e Togo
CEEAC	Angola, Burundi, Camarões, Chade, Congo, Guiné Equatorial, Gabão, República Centro-Africana, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe
CGG	Constituída por oito países membros: Angola, Camarões, República Democrática do Congo, o Congo, o Gabão, a Guiné Equatorial, a Nigéria e São Tomé e Príncipe

Quadro 5 - Países por zonas da YAMS

Zonas	Países
A	Angola, República Democrática do Congo e Congo
D	Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe
E	Benim, Níger, Nigéria e Togo
F	Gana, Burkina Faso, Costa do Marfim, Guiné-Conacri, Libéria e Serra Leoa
G	Cabo Verde, Gâmbia e Guiné-Bissau



Apêndice E - Caso HMDS *Esbern Snare*

Em novembro de 2021, a equipa de abordagem do HDMS *Esbern Snare*, ao interceder uma embarcação suspeita de atividades relacionadas com pirataria foi atacada por estes no decurso da ação. Na sequência do ataque resultaram a morte de quatro suspeitos e a detenção de outros quatro (Gronholt-Pedersen, Skydsgaard & George, 2021). Apesar do evento ter ocorrido ao largo da costa da Nigéria, fora do mar territorial, três dos detidos acabaram por ser libertados, em janeiro de 2022, por não haver um acordo com os países da região e a Dinamarca, no sentido de serem transferidos e julgados em um tribunal local. O quarto elemento, devidos aos ferimentos decorrentes da interceção, foi assistido no Gana e transferido por via aérea para a Dinamarca para ser julgado, encontrando-se detido até ao julgamento que ainda não se realizou (Euronews, 2022).