GRUPO INTERGOVERNAMENTAL DE ACÇÃO CONTRA O BRANQUEAMENTO DE DINHEIRO EM ÁFRICA OCIDENTAL

RELATÓRIO REGIONAL







BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS, FINANCIAMENTO DO TERRORISMO E FLUXOS FINANCEIROS ILÍCITOS LIGADOS À CRIMINALIDADE MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Maio 2025

O Grupo Intergovername ntal de Acção contra o Branqueamento de Dinheiro (GIABA) é uma instituição especializada da CEDEAO e um organismo regional do tipo do GAFI que promove políticas para proteger o sistema financeiro dos Estados membros contra o branqueamento de capitais, o financiamento do terrorismo e o financiamento da proliferação de armas de destruição maciça. As recomendações do GAFI são reconhecidas como como a norma mundial de luta contra o branqueamento de capitais (LBC) e de combate ao financiamento do terrorismo (CFT).
Para mais informações sobre o GIABA, visitar o website: www.giaba.org

Este documento e/ou qualquer mapa nele incluído não afetam o estatuto ou a soberania de qualquer território, a delimitação de fronteiras e limites internacionais e o nome de qualquer território, cidade ou zona.

Citar a referência:

Relatório de tipologias do GIABA (2025), Branqueamento de Capitais e Financiamento do Terrorismo Ligados à Criminalidade Marítima no Golfo da Guiné, GIABA, Dakar, Senegal

© 2025 GIABA. Todos os direitos reservados.

Não é permitida a reprodução ou tradução desta publicação sem autorização prévia por escrito.Os pedidos de autorização para divulgar, reproduzir ou traduzir a totalidade ou parte da presente publicação devem ser dirigidos ao GIABA, Complexe Sicap Point E Av Chiekh A. Diop, X Canal IV 1er Etage Immeuble A, BP 32400, Ponty Dakar (Senegal). Correio eletrónico: secretariat@giaba.org Fax: +221 33 824 17 45

ÍNDICE

ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS 4
AGRADECIMENTOS 6
SUMÁRIO EXECUTIVO 7

CAPÍTULO UM: INTRODUÇÃO 10
1.1. Contexto 10
1.2. Objetivos 11
1.3. Utilização das Normas de LBC/CFT/CFP para a segurança marítima 11
1.4. Terminologia 13
1.5. Metodologia 16

CAPÍTULO DOIS: SITUAÇÃO DA SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ 18
Introdução 18
2.1. Ameaças crescentes 18
2.2. Natureza e extensão dos fluxos financeiros associados 22
2.3. Relação entre a criminalidade marítima e outras categorias de crimes (incluindo o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo) 29
2.4. Respostas Legais e Institucionais dos Países 30
Conclusão 42

CAPÍTULO TRÊS: PANORAMA GERAL DAS REDES FINANCEIRAS CLANDESTINAS E DOS GRUPOS CRIMINOSOS 43
Introdução 43
3.1. Pirataria marítima e assaltos à mão armada 43
3.2. Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (Pesca INN) 46
3.3. Tráfico marítimo ilegal 49
Conclusão 53

CAPÍTULO QUATRO: DESAFIOS POLÍTICOS E OPERACIONAIS 54
Introdução 54
4.1. Inexistência de uma visão política e estratégica uniforme 54
4.2. Quadros jurídicos e operacionais inadequados 55
4.3. Baixa capacidade de deteção, investigação e ação penal 55
4.4. Desafios na investigação, ação penal e julgamento das infrações marítimas 56
4.5. Cooperação Internacional e Recuperação de Ativos 57

CAPÍTULO CINCO: CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES 58
5.1. Resumo de Indicadores de BC/FT e Sinais de Alerta 58
5.2. Conclusões Gerais 58
5.3. Recomendações (para todos os países costeiros da CEDEAO e intervenientes regionais) 61
5.4. Recomendações (para os países costeiros alvo do estudo) 63

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS/WEBOGRÁFICAS 67

ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

AAL:	Agência de Aplicação da Lei
ACMT:	Carta Africana do Transporte Marítimo
ANR:	Avaliação Nacional de Riscos
BC:	Branqueamento de capitais
BDC:	Casa de Câmbio
CEDEAO:	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
CEEAC:	Comunidade Económica dos Estados da África Central
CERMOC:	Organização Marítima da África Central e Ocidental
CGG:	Comissão do Golfo da Guiné
CIAPOL:	Centro Antipoluição da Côte d'Ivoire
CITES:	Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Selvagens
CNC:	Comissão Nacional de Câmbio
CONAC:	Comité Nacional de Coordenação de LBC/CFT
CRESMAC:	Centro de Coordenação para a Segurança Marítima na África Ocidental e Central
FAD:	Dispositivo de agregação de peixes
FAO:	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura
FED:	Fundo Europeu de Desenvolvimento
FFI:	luxos financeiros ilícitos
FMI:	Fundo Monetário Internacional
FoGG:	Amigos do Golfo da Guiné
FT:	Financiamento do terrorismo
GAFI:	Grupo de Ação Financeira Internacional
GdG:	Golfo da Guiné
GIABA:	Grupo Intergovernamental de Acção contra o Branqueamento de Dinheiro em África Ocidental
GRTM/GRP:	Grupo de Risco, Tendências e Métodos/Grupo de Revisão de Políticas
IMB:	Gabinete Marítimo Internacional
INN:	Pesca ilegal, não regulamentada e não declarada
LBC/CFT:	Luta contra o branqueamento de capitais / Combate ao financiamento do terrorismo
MARPOL:	Convenção Internacional sobre a Poluição Marinha, assinada em Londres em 2 de novembro de 1973, e o seu Protocolo de 1978
NEITI:	Iniciativa para a Transparência das Indústrias Extrativas da Nigéria
NFIU:	Unidade de Informação Financeira da Nigéria

OCDE:	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OCRTID:	Serviço Central de Luta contra a Droga e o Tráfico Ilícito
OIM:	Organização Internacional para as Migrações
OMAOC:	Organização Marítima da África Ocidental e Central
ONUDC:	Escritório das Nações Unidas contra a Droga e o Crime
ORGP:	Organizações regionais de gestão das pescas
PEP:	Pessoa Exposta Politicamente
RTC:	Relatórios de Transações em Numerário
SAR:	Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimo
SAS:	Ação do Estado no Mar
SUA:	Protocolo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, adotado em Londres a 14 de outubro de 2005 e que entrou em vigor a 28 de julho de 2010
SWAIMS:	Reforço da Proteção Marítima Integrada da África Ocidental
UIF :	Unidade de Informação Financeira
UNCLOS:	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (Convenção de Montego Bay)

AGRADECIMENTOS

Este relatório é o resultado de um trabalho de equipa e de uma enorme colaboração entre o Secretariado do GIABA e os seus Estados membros. Contou com o apoio fundamental do **Dr. Axel KLEIN**, Chefe da Equipa de Assistência Técnica do projeto SWAIMS, que dedicou tempo e atenção constante à concetualização e realização deste estudo em nome da "União Europeia".

O Secretariado também gostaria de agradecer à sua equipa de peritos nacionais que estiveram no centro deste projeto, ajudando o GIABA a recolher os dados necessários para a produção deste relatório regional. São eles: **Coronel Maxime AHOYO** (Benim), **Dr. Valère KOTCHI** (Côte d'Ivoire), **Sra. Stéphanie SCHANDORF** (Gana), **Sr. Francisco SANHA** (Guiné-Bissau), **Sr. Abimbola ADESEYOJU** (Nigéria) e **Sr. Kofi NYANDA** (Togo). A participação deles neste estudo, através da produção de relatórios por país, foi muito apreciada e reconhecida.

O estudo recebeu igualmente contributos consideráveis das autoridades competentes do sector marítimo a nível nacional e regional, das unidades de informação financeira, dos membros do Grupo de Trabalho do GIABA sobre Riscos, Tendências e Métodos (GRTM) e do Grupo de Revisão de Políticas (GRP), bem como dos parceiros técnicos, incluindo o GAFI, o FMI e o Banco Mundial. Todos eles contribuíram com a sua pedra para este edifício.

O Secretariado tem o prazer de felicitar toda a equipa do projeto, em particular **o Sr. Idrissa Ouattara** e **o Sr. Konan Djaha Benoit**, por terem trabalhado incansavelmente para produzir este relatório, sob a supervisão atenta do **Sr. Muazu Umaru**, Diretor de Políticas e Investigação. Que todos aqueles que contribuíram para este relatório, de uma forma ou de outra, encontrem aqui a expressão da nossa profunda gratidão.

Secretariado do GIABA

SUMÁRIO EXECUTIVO

1. É sabido que o mar é o verdadeiro palco da economia mundial. De facto, 90% do comércio realizado em todo o mundo é facilitado pelas rotas de navegação marítima. Além disso, três quartos (3/4) do planeta é ocupado pelos oceanos. É por isso que a questão da segurança no mar continua a estar no centro dos objetivos de desenvolvimento sustentável. Apesar de todos os esforços, o Golfo da Guiné continua a debater-se com a insegurança. De acordo com o Bureau Marítimo Internacional (IMB), foram registados sessenta e cinco (65) incidentes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios no primeiro semestre de 2023, um aumento em relação aos 58 incidentes registados no primeiro semestre de 2023, no mesmo período em 2022. Dos 65 incidentes registados, 57 navios foram abordados, quatro (4) foram atacados, dois (2) foram desviados e dois (2) foram alvo de disparos. Durante o mesmo período, a violência contra as tripulações continuou, nomeadamente com 36 tomadas de reféns e 14 sequestros.

2. O Golfo da Guiné (GdG) é uma parte do Oceano Atlântico que se estende do Senegal a Angola e cobre aproximadamente 2.874 milhas náuticas de costa. É uma zona marítima importante para o transporte de petróleo e gás, bem como de mercadorias de e para África e o resto do mundo. Cerca de 20.000 embarcações passam anualmente pelas águas marítimas do Golfo da Guiné e as condições climatéricas não são extremas. É um espaço marítimo também rico em **combustível, peixe e outros recursos**, o que faz dele um imenso potencial para o **comércio marítimo, a extração de recursos, o transporte marítimo e o desenvolvimento**.

3. As receitas geradas pela criminalidade marítima podem constituir uma fonte de facilitação e de abastecimento para que os bandos criminosos organizados alarguem as suas redes e façam prosperar as suas atividades criminosas no mar e em terra. No entanto, até à data, poucos estudos tinham sido realizados para explorar as ligações entre os fluxos financeiros associados e a criminalidade marítima, e para propor medidas de combate adequadas. Este estudo, totalmente financiado pela União Europeia (UE) no âmbito do 11º FED, é uma tentativa nesse sentido. Pretende ser uma contribuição importante para o Projeto Integrado de Apoio à Segurança Marítima na África Ocidental (SWAIMS)[1] , sensibilizando o sector marítimo para a necessidade de dar prioridade ao confisco dos produtos e instrumentos da infração marítima e ao desmantelamento dos grupos que operam em rede.

4. Em suma, os resultados deste estudo, que se apoiou em grande medida nos conhecimentos especializados do GIABA, dos seus Estados membros e da rede mundial de intervenientes na luta contra o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo, revelam uma fraca aplicação dos quadros jurídicos existentes em matéria de proteção e segurança marítimas, mas sobretudo uma notória falta de cooperação interministerial e de colaboração entre agências. Esta situação não só enfraquece o potencial de deteção de atividades criminosas no mar, como também dificulta a deteção da origem dos fundos gerados por tais atividades, que podem ser escondidos em contas offshore complexas ou movimentados através de várias jurisdições.

1 *O Plano de Ação da UE para o Golfo da Guiné foi lançado para apoiar a implementação da Estratégia da UE para o Golfo da Guiné. Através da Estratégia e do Plano de Ação, a UE pretende apoiar os esforços regionais para ultrapassar os muitos desafios colocados pela segurança marítima e pelo crime organizado transnacional através do seu trabalho com a África Ocidental e Central.*

5. Este relatório faz um inventário da situação em seis (06) países do Golfo da Guiné, nomeadamente: **Benim, Côte d'Ivoire, Gana, Guiné-Bissau, Nigéria e Togo.** No entanto, espera, através das conclusões e recomendações pertinentes que contém, inspirar todos os outros países costeiros da região.

6. Este relatório regional mostra, aproximadamente, que a maioria dos atos ilícitos cometidos parcial ou totalmente no mar geram receitas para os seus autores. Tem o mérito de salientar a fragilidade das respostas jurídicas, institucionais e operacionais à criminalidade marítima, bem como a ausência de parcerias públicas e privadas para ultrapassar este fenómeno. Tendo em conta os desafios e as vulnerabilidades identificados através de uma análise documental e de uma análise aprofundada dos estudos de caso apresentados pelos países, foram formuladas as seguintes recomendações:

Os Estados costeiros membros do GIABA devem, nomeadamente

- Efetuar uma avaliação dos riscos sectoriais para determinar em que medida os criminosos podem utilizar indevidamente os seus sectores financeiros e não financeiros para dissimular e branquear os lucros da criminalidade marítima e aplicar medidas de atenuação.
- Desenvolver ou atualizar as estratégias nacionais de segurança e proteção marítima a fim de garantir a participação adequada das Unidades de Informação Financeira (UIF) e de outros intervenientes relevantes no domínio de LBC/CFT. Adotar um documento de política nacional para combater todas as formas de crimes cometidos no mar.
- Rever as estratégias nacionais existentes em matéria de LBC/CFT de modo a incluir os profissionais do sector marítimo e todos os intervenientes diretos na segurança marítima.
- Efetuar reformas legislativas para garantir que todas as formas de criminalidade marítima sejam criminalizadas em conformidade com as normas internacionais aceitáveis, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS).
- Definir, através de leis, regulamentos ou quaisquer diretivas relevantes, mecanismos através dos quais as principais agências e instituições marítimas colaborariam com as Unidades de Informação Financeira, a fim de facilitar a supervisão do sector e criar uma rotina de partilha de informações para efeitos de LBC/CFT.
- Sensibilizar todos os intervenientes que operam nos sectores portuário e marítimo para que apliquem rigorosamente as normas do GAFI como instrumento eficaz de combate ao branqueamento de capitais provenientes da criminalidade marítima.
- Apoiar os sistemas de arquivo em todos os organismos marítimos e desenvolver um mecanismo de partilha espontânea ou de acesso sistemático à informação por parte das Unidades de Informação Financeira (UIFs) e das autoridades de investigação e ação penal.
- Reforçar as capacidades operacionais das autoridades de investigação criminal e do Ministério Público para detetar formas de criminalidade marítima e efetuar investigações financeiras paralelas.
- Adotar uma política penal específica em matéria de LBC/CFT que sistematize as investigações conjuntas, as investigações financeiras, o confisco e o recurso à cooperação regional e internacional.
- Dotar os serviços de luta contra a criminalidade marítima de dispositivos de intervenção rápida (motores de alta potência) e de equipamentos de ponta (drones).
- Criar um sistema de alerta e denúncia de atos de corrupção no meio marítimo, bem como um regime de proteção dos denunciantes.
- Reforçar os poderes e as responsabilidades dos serviços marítimos competentes, a fim de garantir que estes contribuam para os esforços de deteção, investigação e acusação de fluxos financeiros provenientes de LBC/CFT.
- Tomar medidas adequadas para garantir o confisco de todos os produtos de atividades criminosas (incluindo as cometidas no mar) e dos bens dos seus autores (contas bancárias, bens imóveis e outros valores) quando a sua culpabilidade for estabelecida.

- Prosseguir e intensificar a formação dos intervenientes no sistema de justiça penal (polícia, gendarmerie, Secretarias Judiciais , funcionários dos serviços de registo e magistrados), a fim de os preparar para atuar em rede com novos métodos de trabalho e técnicas de investigação especiais e inovadoras.
- Reforçar as capacidades das principais agências marítimas em matéria de investigações financeiras e de todos os tribunais marítimos em matéria de LBC/CFT.
- Estabelecer quadros jurídicos e mecanismos institucionais para coordenar o recurso à cooperação internacional de forma mais eficaz na investigação e ação penal relativas ao BC/FT relacionado com a criminalidade marítima.
- Estabelecer um mecanismo de controlo regulamentar e de supervisão das companhias marítimas privadas e das suas atividades, a fim de garantir o cumprimento do direito do mar.
- Dar seguimento ao projeto da UE de apoio à criação de um Fórum Regional das Principais Agências Marítimas para a troca de informações e conhecimentos sobre questões críticas emergentes em matéria de LBC/CFT.
- Explorar a oportunidade de criar um tribunal regional para o direito do mar que se concentre no julgamento de atos criminosos marítimos cometidos na zona marinha do Golfo da Guiné.

CAPÍTULO UM:

INTRODUÇÃO

1.1. Contexto

7. O Golfo da Guiné (GdG) é uma das zonas marítimas mais afetadas pela insegurança. Esta zona é diariamente sujeita a diversas formas de criminalidade, incluindo a pirataria marítima, os assaltos à mão armada contra navios, o tráfico ilícito de droga no mar, a pesca INN, etc. De acordo com o Gabinete Marítimo Internacional (IMB – sigla em inglês), foram registados sessenta e cinco (65) incidentes de pirataria e assalto à mão armada contra navios no primeiro semestre de 2023, um aumento em relação aos 58 incidentes registados no mesmo período em 2022. Dos 65 incidentes registados, 57 navios foram abordados, quatro (4) foram atacados, dois (2) foram desviados e dois (2) foram alvo de disparos. Durante o mesmo período, a violência contra as tripulações continuou, nomeadamente com 36 tomadas de reféns e 14 sequestros.

8. Tal como estes crimes, que ameaçam constantemente a segurança dos navios, bem como a segurança de pessoas e bens, está a desenvolver-se uma economia subterrânea, alimentada por fluxos financeiros ilícitos. Estes fluxos gerados pelas atividades ilícitas no mar são acompanhados de diversas manobras, como as transferências eletrónicas, a utilização de contas bancárias no estrangeiro, o recurso a empresas de fachada e a entidades sem fins lucrativos, as despesas consagradas a projetos de filantropia, os investimentos em imóveis e outros bens imobiliários, etc., que visam impossibilitar a deteção das suas origens ou destinos.

9. Embora algumas das infrações marítimas no Golfo da Guiné possam parecer fragmentadas e oportunas, particularmente em grandes zonas portuárias como Lagos, que podem ser resolvidas através da melhoria das defesas passivas, elas são frequentemente de âmbito transnacional. De facto, os ataques a navios são por vezes obra de grupos criminosos organizados. Estes têm adquirido competências marítimas e operacionais cada vez mais apuradas, com a utilização de navios-mãe e de equipamentos técnicos que lhes permitem atravessar o Golfo da Guiné cada vez mais longe. Bem armados, não se deixam dissuadir pela presença de guardas armados e têm uma habilidade considerável para abordar e ir abordo navios grandes e rápidos. Estes operadores especializados estão ligados à economia criminosa mais alargada através de uma série de serviços de apoio. A própria dimensão das suas operações sugere a existência de redes de informadores.

10. Não é impossível, dado o elevado grau de sofisticação técnica dos seus métodos de intervenção, que diferentes intervenientes possam estar envolvidos, incluindo membros corruptos das forças de segurança e grupos militantes regionais. Também não é de excluir que o financiamento das suas operações provenha, em grande parte, das receitas do petróleo roubado, que é transformado nas "refinarias de mato" locais e depois vendido diretamente aos grossistas, às estações de serviço ou à beira da estrada. Embora os produtos petrolíferos nigerianos ilícitos sejam amplamente vendidos aos automobilistas no Benim, no Togo e na própria Nigéria, pouco se sabe **sobre os mecanismos financeiros utilizados para financiar este comércio. Também não se sabe muito sobre as ligações entre a criminalidade marítima e os fluxos financeiros ilícitos, o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo.**

11. Em resposta a esta lacuna, a União Europeia (UE) está a implementar o Programa Integrado de Apoio à Segurança Marítima da África Ocidental (SWAIMS), em colaboração com o Grupo Inter-Governamental de Acção contra o Branqueamento de Dinheiro em África Ocidental (GIABA), no âmbito da estratégia da UE para o Golfo da Guiné. A estratégia reconhece que os interesses da CEDEAO e da UE estão alinhados na promoção da segurança na região, uma vez que a UE tem apoiado a segurança através de uma série de outras iniciativas semelhantes.

12. O GIABA é uma instituição especializada da CEDEAO e um organismo regional do tipo do Grupo de Ação Financeira Internacional (ORTG). É responsável por promover nos seus Estados membros a implementação de políticas nacionais de LBC/CFT em conformidade com as normas internacionais. Para o efeito, o GIABA apoia o trabalho das Unidades de Informação Financeira (UIFs), cuja missão é receber, analisar e tratar as comunicações de operações suspeitas e outras comunicações de LBC/CFT, com vista a detetar infrações de BC ou FT. A Resolução 2462 do Conselho de Segurança das Nações Unidas apela justamente a todos os países para que valorizem as informações financeiras e apoiem as UIFs nas suas atividades de luta contra o financiamento do terrorismo.

13. Desde a criação das UIFs nos países membros do GIABA, importa notar que nenhum interveniente do sector marítimo contribuiu até agora, através de comunicações de operações suspeitas (COS), relatórios de transações em numerário (RTNs) ou da partilha de qualquer informação, para a deteção de um ato de BC ou FT relacionado com a criminalidade marítima, apesar da persistência da ameaça no Golfo da Guiné e do elevado potencial deste sector para conhecer informações suspeitas. É por todas estas razões que o programa SWAIMS, que é uma resposta coerente destinada a aumentar a capacidade das partes intervenientes da segurança e não-segurança na luta contra o crime marítimo, tem uma componente **que visa a forma como as redes criminosas branqueiam o produto dos crimes cometidos no mar.** Daí a essência da elaboração deste relatório.

14. A hipótese geral que prevaleceu na iniciativa deste estudo é que o desconhecimento dos produtos financeiros resultantes da pirataria marítima, dos assaltos à mão armada no mar, do *bunkering* (abastecimento ilegal de combustível), da poluição marinha, do tráfico ilícito de droga no mar, da pesca INN, etc. e da corrupção marítima, é suscetível de reduzir significativamente a qualidade das diferentes respostas políticas e operacionais ao fenómeno da criminalidade marítima no mundo em geral, e no Golfo da Guiné em particular.

1.2. Objetivos

15. O objetivo geral deste relatório é avaliar e compreender a forma como o branqueamento de capitais, o financiamento do terrorismo e os fluxos financeiros ilícitos estão ligados à criminalidade marítima no Golfo da Guiné, e fornecer recomendações relevantes que possam ser implementadas para combater mais eficazmente as atividades criminosas cometidas no mar e para enfrentar outros desafios relacionados.

16. Mais especificamente, o presente relatório visa atingir os seguintes objetivos

- Proporcionar uma melhor compreensão das redes clandestinas de branqueamento de capitais provenientes de atividades criminosas no mar e fazer uma avaliação dos fluxos financeiros gerados.
- Examinar outras redes financeiras ilegais da África Ocidental ligadas a outros crimes, como o contrabando de droga e de armas, a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada ou outras formas de crime ambiental.
- Avaliar e compreender a forma como o branqueamento de capitais, o financiamento do terrorismo e os fluxos financeiros ilícitos estão ligados à criminalidade marítima no Golfo da Guiné.
- Compreender as redes financeiras terroristas e criminosas, os seus métodos de branqueamento de capitais, fontes, redes e ligações.
- Rever e analisar as respostas políticas e operacionais à criminalidade marítima nos estados costeiros da CEDEAO.
- Fazer recomendações sobre adaptações institucionais ou operacionais para responder melhor à relação entre as redes financeiras e a criminalidade marítima.

1.3. Utilização das normas de LBC/CFT/CFP para a segurança marítima

17. As normas do GAFI constituem a referência mundial na luta contra o branqueamento de capitais e as suas infrações subjacentes, o financiamento do terrorismo e o financiamento da proliferação de armas de destruição maciça, bem como na prevenção da aquisição, transferência ou utilização ilegais de capitais. Exigem que os países adotem um conjunto coerente de medidas políticas, institucionais e operacionais destinadas a privar todos os infratores dos benefícios do crime. Entre estes requisitos, importa referir, nomeadamente, os seguintes:

- **Criminalizar o branqueamento de capitais** com base na Convenção de Viena e na Convenção de Palermo e aplicar o crime de branqueamento de capitais a todas as infrações graves, a fim de abranger o maior número possível de infrações subjacentes. Para a segurança marítima, a aplicação deste requisito é oportuna, na medida em que tornará mais fácil a deteção do fluxo de fundos associados a crimes cometidos no mar.

- **Identificar e avaliar os riscos, desenvolver políticas e mecanismos de coordenação entre agências** a nível nacional para os atenuar. A aplicação desta medida poderá permitir que as autoridades competentes do sector marítimo compreendam melhor as vulnerabilidades ligadas às diferentes formas de criminalidade marítima (pirataria, pesca INN, poluição marinha, etc.), apliquem uma abordagem baseada nos riscos com vista a otimizar os recursos, reforcem o sistema de prevenção dos abusos no mar e contribuam para a deteção de fluxos ilícitos e para as investigações através de devida vigilância, da manutenção de registos e da partilha de informações com as autoridades competentes, nomeadamente com as Unidades de Informação Financeira. Poderá também conduzir a algumas reformas de políticas, segundo as quais certos profissionais do sector marítimo estão sujeitos aos requisitos em matéria de LBC/CFT/CFP, uma vez que são os únicos com capacidade para apresentar comunicações referentes aos crimes marítimos.
- **Dotar as autoridades competentes** (por exemplo, as autoridades responsáveis pela aplicação da lei e as autoridades de supervisão) **dos poderes e responsabilidades necessários**. A aplicação deste requisito pode contribuir para sensibilizar as autoridades competentes para a importância das investigações financeiras e para o confisco dos produtos e instrumentos do crime.

- **Aplicar medidas preventivas para os sectores financeiro e não financeiro**. Este requisito exige uma série de medidas destinadas a promover parcerias público-privadas para agir contra o BC e o FT. Estas medidas fornecerão aos investigadores do sector marítimo uma variedade de fontes de informação para obter provas de infrações cometidas no mar e facilitar a localização e o repatriamento de bens apreendidos ou confiscados.

- **Reforçar a transparência e a disponibilidade de informações sobre a propriedade efetiva** das pessoas coletivas e das estruturas jurídicas. A implementação deste requisito possibilita garantir a integridade dos intervenientes do sistema marítimo, nomeadamente em termos de propriedade real dos navios de pesca, de concessão de autorizações de exploração, de luta contra a corrupção marítima, etc.

- **Facilitar a cooperação internacional.** A implementação deste requisito pode ajudar as autoridades competentes do sector marítimo a dispor de uma vasta gama de instrumentos de cooperação internacional, tanto formais como informais, para dinamizar a investigação em matéria de auxílio judiciário mútuo e de extradição. Pode igualmente proporcionar um quadro operacional para o exercício do direito de perseguição marítima reconhecido pela Convenção de Montego Bay (1982).

Figura 1 : Mapeamento do mecanismo ABC/CFT



Source: GIABA

18. Na maior parte das vezes, a criminalidade marítima não diz respeito apenas ao produto de crimes cometidos no mar, mas também, e sobretudo, a redes criminosas com ligações dentro e fora das fronteiras do país. Tal como todos os outros crimes, cada uma das formas de criminalidade marítima é alimentada por fluxos financeiros ilícitos que funcionam não só como impulsionadores e facilitadores, mas também como um fim para as atividades criminosas na região.

19. Portanto, embora a regulamentação eficaz do sector marítimo e a aplicação coerciva constituam um primeiro passo crucial para fazer face às ameaças marítimas em tudo os países, estão longe de ser suficientes. Os atos criminosos continuarão a ocorrer no nosso espaço oceânico enquanto existirem fluxos financeiros ilícitos, de modo que os ganhos para os criminosos valham bem o risco de detenção e ação penal.

20. Embora tenha havido uma abundância de iniciativas e intervenções relativamente à segurança marítima no Golfo da Guiné em geral (tais como o G7++ Amigos do Golfo da Guiné (FoGG) e o Fórum de Colaboração Marítima do Golfo da Guiné "Shared Awareness and Deconflication" (GdG -MCF/SHADE)), cada uma destas intervenções centrou-se em elementos como a partilha eficaz de informação, a melhoria do conhecimento do domínio marítimo e o aumento da capacidade dos estados de realizarem operações de regulamentação e aplicação coerciva do direito do mar. Muito poucos esforços foram dedicados à identificação dos fluxos ilícitos que agravam estes crimes marítimos ou à criação sistemática de inibições a estes fluxos de modo a aumentar o custo de oportunidade de cometer tais crimes.

1.4. Terminologia

21. O termo "**criminalidade marítima**" é muito abrangente e designa várias formas de violação do direito do mar. Este conceito, por si só, é suscetível de envolver uma multiplicidade de sectores na sua gestão (minas, ambiente, pescas, transportes, comércio, etc.). Por conseguinte, é difícil encontrar uma definição jurídica universal. O direito penal dos países dedica-se a um tratamento específico de cada forma de crime cometido no mar. O ONUDC define **o crime marítimo** como um "crime cometido total ou parcialmente no mar e proibido pelo direito nacional e internacional aplicável".

22. O Código de Conduta de Yaoundé relativo à prevenção e eliminação de atos de pirataria, de assaltos à mão armada contra navios e de atividades marítimas ilícitas na África Ocidental e Central identifica doze (12) atos criminosos transnacionais no domínio marítimo, que constituem a base do presente estudo. (Ver gráfico abaixo).

23. "**Embarcação**", uma embarcação marítima de qualquer tipo que não esteja permanentemente fixada ao fundo do mar e que inclua embarcações com suporte dinâmico, embarcações submersíveis e todas as outras embarcações flutuantes[2] .

24. Entende-se por "**Embarcação Pirata"** o navio que as pessoas que o controlam efetivamente tencionam utilizar para cometer um ato de pirataria, ou que foi utilizado para cometer tal ato, enquanto permanecer sob o controlo dessas pessoas;

25. Uma **Embarcação Suspeito** é uma embarcação relativa à qual existem sérios indícios de que não tem nacionalidade e que pode ser visitado ao abrigo do direito internacional do mar. Este termo pode abranger os casos em que a nacionalidade de uma embarcação é desconhecida, incerta, suspeita ou inexistente.

26. Entende-se por pirataria qualquer ato de violência ou de detenção, cometido para fins privados pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privada e dirigido: (i) no alto mar contra um navio ou uma aeronave, ou contra **pessoas** ou bens a bordo desses navios ou aeronaves; (ii) contra um navio, uma aeronave ou bens num local fora da jurisdição de um Estado. Daqui decorre que um ato de pirataria só pode ser considerado como tal se tiver sido cometido no alto mar, numa zona marítima que não esteja sob a jurisdição de qualquer Estado ou na zona económica exclusiva. Fora destas zonas, é mais adequado falar de assalto no mar.

27. O assalto à mão armada é definido na Resolução A.1025(26) da OMI, Código de Conduta para a Investigação de Crimes de Pirataria e Assalto à Mão Armada contra Embarcações, como (i) qualquer ato ilícito de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e diretamente contra uma embarcação ou contra pessoas ou bens a bordo dessa embarcação, em águas interiores, águas arquipelágicas e mar territorial; (ii) qualquer ato destinado a incitar à prática dos atos definidos em (i) ou cometido com a intenção de os facilitar.

28. O Estado do Pavilhão representa o Estado em que o navio está registado. A jurisdição do Estado do Pavilhão é a que é exercida principalmente a bordo de qualquer embarcação que arvore legalmente o pavilhão (bandeira) desse Estado. Os Estados sem litoral também podem ser Estados do Pavilhão.

29. O mar territorial é a faixa de água cuja largura não excede 12 milhas náuticas em direção ao mar, medidas a partir das linhas de base de um Estado e consideradas parte das águas territoriais desse Estado.

30. Zona marítima é uma área do oceano à qual se aplica pelo menos um dos regimes descritos na Convenção sobre o Direito do Mar ou reconhecidos no direito internacional consuetudinário. Os direitos e obrigações específicos associados ao Estado costeiro, por um lado, e ao Estado do Pavilhão, por outro, e entre os quais foi estabelecido um equilíbrio, podem diferir consoante as zonas marítimas.

31. O *bunkering* ilegal é a venda ilegal de petróleo bruto ou refinado, que não dá lugar ao pagamento de qualquer imposto, taxa ou direito, nomeadamente no caso de o produto ter sido roubado ou ter sido objeto de contrabando.

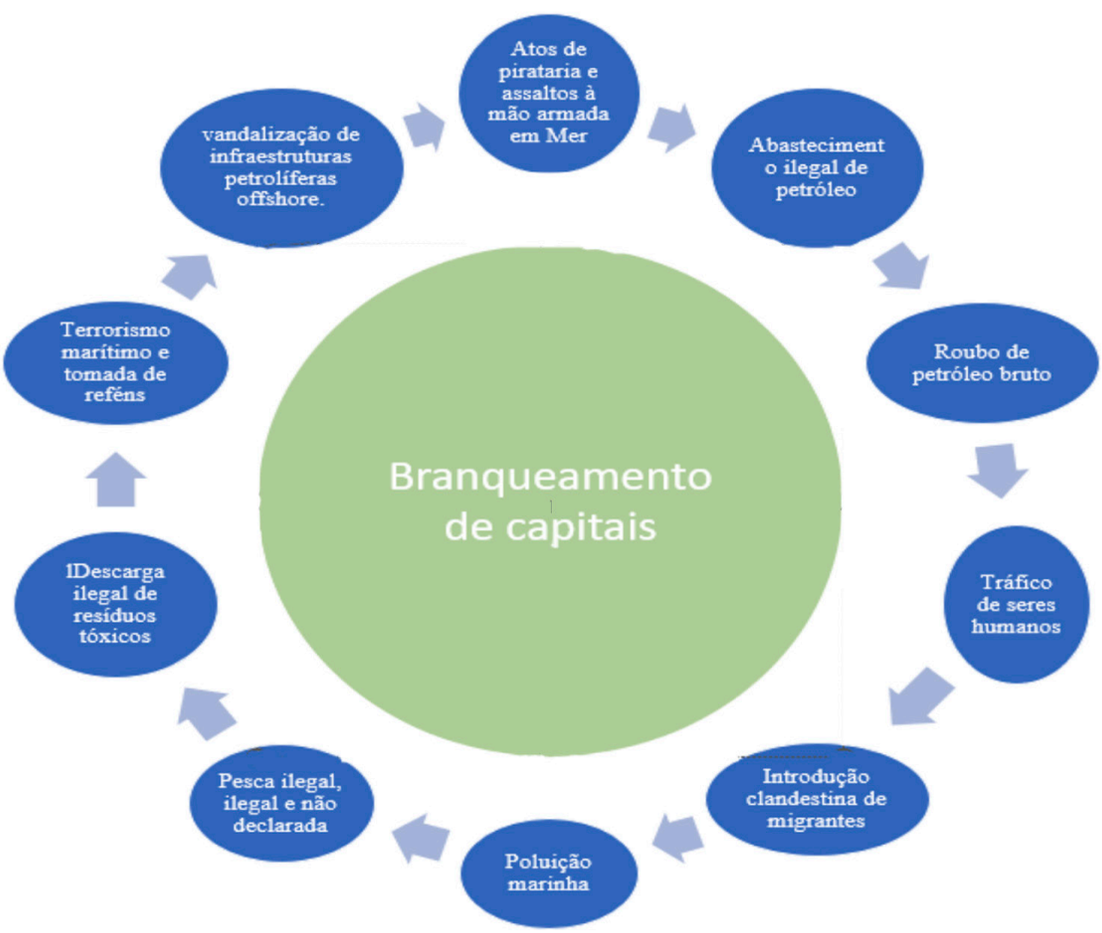
32. Pesca ilegal refere-se às atividades (i) exercidas por embarcações nacionais ou estrangeiras nas águas territoriais de um Estado, sem a autorização desse Estado ou em violação das suas leis e regulamentos; (ii) exercidas por embarcações que arvoram pavilhão de Estados membros de uma organização regional relevante, mas que operam em violação das medidas de conservação e de gestão adotadas por essa organização e que são vinculativas para os Estados membros, ou das disposições pertinentes do direito internacional aplicável ou (iii) em violação da legislação nacional ou das obrigações internacionais, incluindo as que obrigam os Estados a cooperar numa organização regional relevante de gestão das pescas.

2 O Artigo 1º da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, que entrou em vigor a 1 de março de 1992 (Série de Tratados, vol. 1678, n.º 29004)

33. A pesca não declarada refere-se às atividades de pesca (i) que não são declaradas, ou que são incorretamente declaradas às autoridades nacionais competentes, em violação das leis e regulamentos nacionais ou (ii) exercidas em áreas de jurisdição de uma organização regional competente de gestão das pescas, que não são declaradas ou são declaradas incorretamente às autoridades nacionais relevantes, em violação dos procedimentos de declaração dessa organização.

34. A pesca não regulamentada refere-se a atividades de pesca (i) na zona de jurisdição de uma organização regional de pesca relevante, por embarcações estrangeiras ou por embarcações que arvoram pavilhão de um Estado que não é parte nessa organização, ou por uma entidade de pesca, de uma forma que não cumpre ou viola as medidas de conservação ou de gestão dessa organização; (ii) ou em zonas ou para unidades populacionais de peixes relativamente às quais não existem medidas de gestão da conservação aplicáveis, e em que as atividades são exercidas de uma forma incompatível com as responsabilidades do Estado em matéria de conservação de recursos marinhos vivos ao abrigo do direito internacional.

35. O conceito de "**pesca INN** " é utilizado para caraterizar todos estes atos ilegais relacionados com a exploração dos recursos haliêuticos.



1.5. Metodologia

36. Este estudo foi dirigido pelo Secretariado do GIABA em colaboração com a equipa de assistência técnica do projeto SWAIMS e um grupo de peritos do Benim, da Côte d'Ivoire, do Gana, da Guiné-Bissau, da Nigéria e do Togo. A equipa do projeto também contou com os contributos dos membros da Comissão Técnica/Plenário do GIABA, do GAFI e da Rede Mundial.

37. A investigação foi conduzida em várias fases (ver figura abaixo) e utilizou uma abordagem mista envolvendo principalmente dados qualitativos, mas com alguns conjuntos de dados quantitativos úteis fornecidos nos estudos de caso. A equipa do projeto começou por realizar uma análise detalhada da literatura, a fim de identificar publicações e artigos de imprensa relevantes sobre a criminalidade marítima no Golfo da Guiné. O objetivo desta revisão era obter uma avaliação clara da medida em que este tópico tinha sido documentado publicamente e identificar as lacunas que este projeto poderia preencher (ver a lista de referências bibliográficas no Anexo). Em seguida, foram recrutados e supervisionados peritos nacionais para efetuar a recolha de dados no terreno e produzir relatórios nacionais, que foram discutidos em seminários e sincronizados num relatório regional.

38. Antes deste estudo, tinham sido estabelecidas as seguintes hipóteses:

- A luta contra a criminalidade marítima é regida por instrumentos jurídicos internacionais, cujas disposições ainda não foram integralmente transpostas para o direito interno dos países.
- Os países do Golfo da Guiné não dispõem de políticas nacionais específicas de proteção marítima. Nos Estados do GdG que dispõem de uma estratégia integrada de luta contra a insegurança marítima, subsistem desafios como o quadro jurídico inadequado de prevenção e repressão, a fragilidade das instituições existentes, a inexistência de uma verdadeira política de coordenação e harmonização das medidas de controlo e a falta de capacidades operacionais a nível nacional.
- Os sistemas de LBC/CFT e de luta contra a criminalidade marítima funcionam separadamente, sem que os seus aspetos operacionais sejam coordenados e articulados de forma a privar os infratores do produto do crime. Não são efetuados inquéritos e investigações financeiras conjuntas neste domínio. Apesar dos elementos estrangeiros e das ramificações transnacionais das infrações marítimas, o potencial de cooperação internacional não é suficientemente explorado.

39. À luz dos pressupostos e das questões acima referidos, foram preparados termos de referência para os peritos nacionais darem prioridade a: (i) identificação das disposições relevantes dos instrumentos jurídicos internacionais a incluir na legislação nacional; (ii) uma análise dos textos nacionais existentes com base nas disposições relevantes do direito internacional relativas à criminalização, jurisdição, definição de infrações, medidas coercivas e cooperação; (iii) descrição das áreas disfuncionais no quadro institucional e operacional de supervisão da Comunidade, bem como do quadro de supervisão harmonizado adotado noutras regiões do mundo; (iv) descrição das limitações de implementação nos Estados membros do GdG e das medidas de combate ao branqueamento de capitais, ao financiamento do terrorismo e ao financiamento da proliferação.

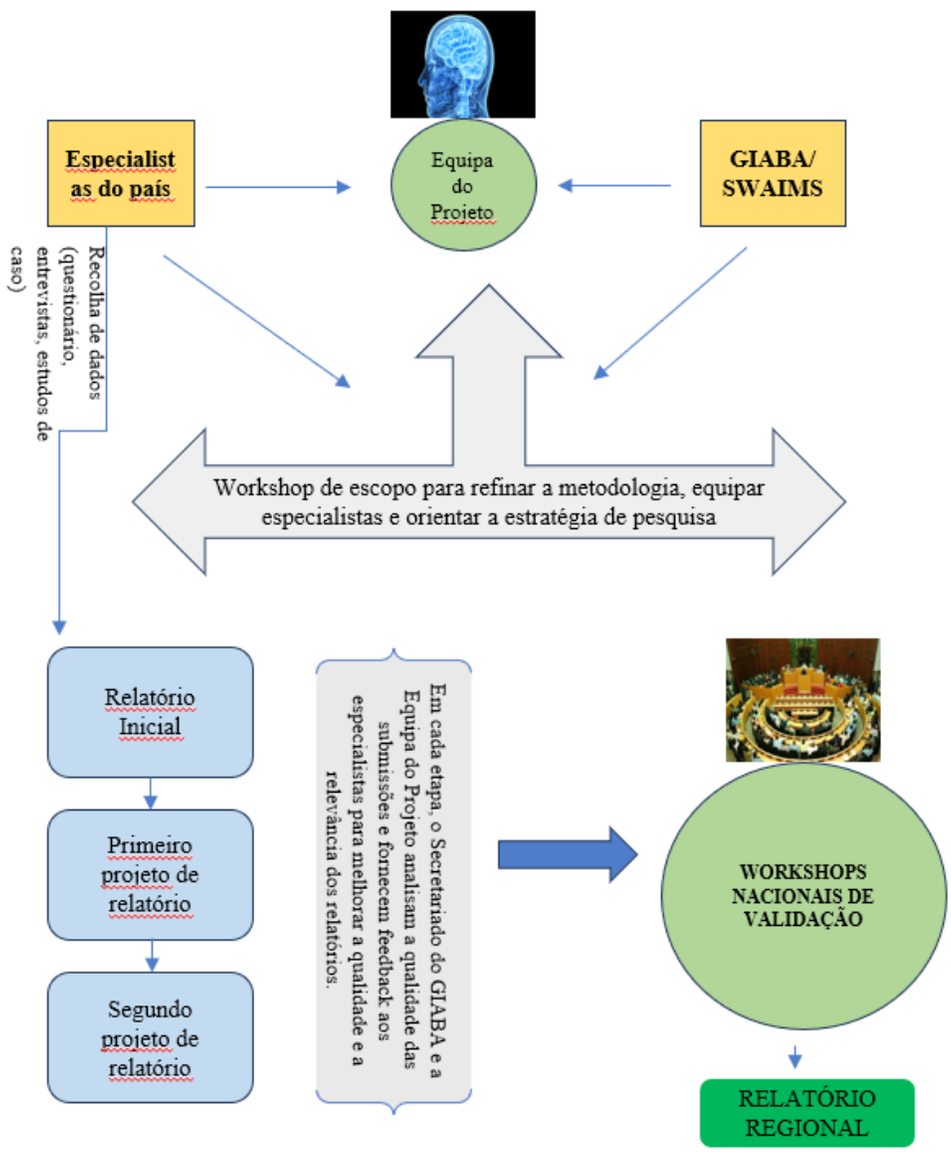


Figura 2: *Diagrama descritivo da metodologia do relatório.*

CAPÍTULO DOIS:

SITUAÇÃO DA SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Introdução

40. As águas do GdG são albergam muitos recursos. As suas reservas petrolíferas aumentam a sua produção e geram fluxos significativos, particularmente ligados ao eixo marítimo costeiro, dando-lhe a esperança de se tornar gradualmente, apesar dos conflitos e da ação nefasta dos piratas, um novo centro de gravidade energética e, portanto, uma área de interesse estratégico.

41. Na sua definição mais ampla, a região estratégica[3] do GdG é composta por 25 Estados, incluindo 17 estados costeiros, 2 ilhas e 6 estados sem litoral, e apresenta caraterísticas bastante favoráveis às relações comerciais: países relativamente estáveis politicamente, com taxas de crescimento económico acima da média continental e políticas de atração de investimento estrangeiro. Além disso, sendo a segunda maior região do mundo em termos de energia, a seguir ao Médio Oriente, o GdG representa quase 50% da produção de petróleo do continente africano ou 10% da produção mundial[4]. Cobre cerca de 40% das necessidades europeias, 25% das necessidades americanas (2015) e contém mais de 24 mil milhões de barris de reservas de hidrocarbonetos. A riqueza da pesca completa este quadro com uma capacidade de mil milhões de toneladas por ano. O GdG é uma região potencialmente muito rica que, no entanto, não consegue fazer prosperar os seus Estados. Isto significa que o GdG é uma região de todas as contradições, com 86,8 milhões de pessoas a viverem em extrema pobreza só na Nigéria e 59 milhões nos restantes Estados da CEDEAO .[5]

42. Este capítulo analisará a forma como a ameaça tem evoluído ao longo dos anos e, sobretudo, como as respostas dos países se adaptaram continuamente para conter os fatores de risco.

2.1. Ameaças crescentes

43. A insegurança no mar foi muitas vezes considerada como o resultado da instabilidade em terra. Está a ganhar terreno no Golfo da Guiné e as organizações criminosas altamente estruturadas prosperam, alargando progressivamente o seu raio de ação, tirando partido das deficiências que caracterizam muitos Estados da região: insuficiente coordenação intra e inter-estatal, quadros jurídicos inadequados, conhecimento e domínio insuficientes da área marítima, corrupção que facilita o escoamento em terra dos produtos roubados e lentidão na aplicação das decisões tomadas. A título de exemplo, em matéria de pirataria, o raio de ação dos piratas, inicialmente situado na costa nigeriana, desenvolveu-se progressivamente, de tal forma que o fenómeno se alargou e abrange atualmente o Benim, a Côte d'Ivoire, os Camarões, a Guiné Equatorial, o Gabão e o Togo.

44. Embora fosse frequentemente dirigida contra navios ou estruturas marítimas, a criminalidade marítima tem continuado a evoluir de ano para ano. São cada vez mais observadas novas formas de criminalidade nas águas do GdG, incluindo o rapto de membros da tripulação para obtenção de resgate, o desvio de embarcações para servirem de embarcações-mãe, o roubo de carga e o abastecimento de combustível (*Bunkering*), o roubo (*equipamento de convés, objetos pessoais dos membros da tripulação*), a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (*conhecida como pesca INN*), o contrabando de migrantes, o contrabando de armas e de estupefacientes, as descargas ilegais e a poluição marinha.

---

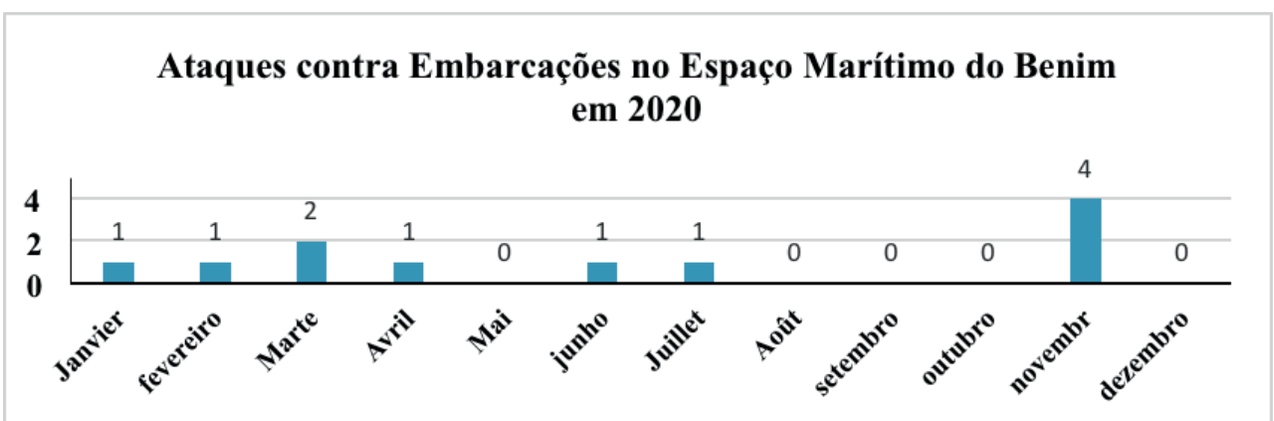
3 Michel, Luntumbue . . *Piracy and insecurity in the Gulf of Guinea: challenges and issues of regional maritime governance* . GRIP Analysis Note, 30 September 2011, Brussels. URL: http://www.grip.org/fr/siteweb/images/notes_analyse/2011/na_2011-09-30_fr_m-luntumbue.pdf

4 Abdelhak, Bassou. *The Gulf of Guinea, zone of contrasts: Wealth and vulnerability* . In: OCP Policy Paper, September 2016, 32 p

5 Curtis, Bell. *Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States.* Nov. 2021

45. Inicialmente, os grupos de piratas procuravam em geral roubar carga, mas as organizações criminosas nigerianas e os piratas estão agora a avançar para o rapto de membros da tripulação; visam frequentemente navios-tanque e raptam os membros mais valiosos da tripulação para exigir um resgate pela sua libertação. Sabe-se que os piratas da África Ocidental estão interessados em produtos petrolíferos refinados, como a gasolina. O tráfico de petróleo é extremamente lucrativo para os piratas. Além disso, os piratas que operam no Golfo da Guiné têm uma péssima reputação por utilizarem um modus operandi violento, que envolve frequentemente o rapto, a tortura e o assassinato de membros da tripulação. Os métodos cada vez mais violentos utilizados por estes grupos são considerados como parte de um modelo de negócio de baixo risco e elevada recompensa que privilegia a violência e a intimidação .[6]

46. As principais ameaças à segurança marítima na região do GdG provêm principalmente de ataques contra navios e embarcações. No **Benim,** os primeiros atos de pirataria marítima foram cometidos em 2008 na sua Zona Económica Exclusiva (ZEE). Devido à fraqueza operacional da marinha nacional, a ameaça deslocou-se da ZEE para as águas territoriais, contra petroleiros atracados no porto de Cotonou, cujos conveses são relativamente baixos e, por conseguinte, de fácil acesso, em comparação com os navios porta-contentores. As estatísticas dos incidentes registados ao longo de vários anos revelaram que os ataques variam com as condições meteorológicas ao longo do ano.



47. A Marinha do Gana revelou que o país registou 39 ataques de piratas só entre janeiro e outubro de 2021, com uma mudança crescente do sequestro de navios-tanque para o sequestro de marinheiros para pedidos de resgate. Comparando este número aos dez (10) incidentes de pirataria distintos que ocorreram ao largo da costa do Gana entre 2015 e 2019, é evidente que a ameaça está a crescer nas águas ganesas. Embora, em conformidade com o direito internacional, vários ataques registados nas águas territoriais e na ZEE do Gana sejam, de facto, assaltos à mão armada no mar e não pirataria, é altamente provável que sejam perpetrados pelos mesmos grupos ou redes de piratas.

48. De acordo com a Organização Marítima Internacional (OMI), foram registados sessenta e cinco (65) incidentes de pirataria e assaltos à mão armada contra navios no primeiro semestre de 2023, um aumento em relação aos 58 incidentes registados no primeiro semestre de 2023. mesmo período em 2022. Dos 65 incidentes registados, 57 embarcações foram abordadas, quatro (4) foram atacadas, duas (2) foram desviadas e duas (2) foram alvejadas. Durante o mesmo período, a violência contra os membros da tripulação continuou, com 36 tomadas de reféns e 14 sequestros.

6 Fonte: Estudo sobre a Pesca Ilegal ao Largo da Costa da África Ocidental, setembro de 2014, INTERPOL

49. A pirataria marítima é uma das formas mais formidáveis de criminalidade marítima na Nigéria devido às suas interligações com o crime organizado. Assim, o país é considerado o epicentro da atual vaga de pirataria no Golfo da Guiné. A figura abaixo mostra a evolução do fenómeno entre 2017 e 2021. Estas estatísticas referem-se exclusivamente a atos de pirataria, rapto e assalto à mão armada no mar.



Figura 3 : Dados recolhidos junto da Agência de Segurança da Administração Marítima da Nigéria (NIMASA)

50. Para além dos ataques contra embarcações, que constituem um aspeto essencial da criminalidade marítima, existe também uma elevada prevalência da pesca INN, que causa uma enorme perda económica aos Estados. **A nível mundial, a pesca ilegal e não declarada representa 26 milhões de toneladas de peixe por ano, no valor de 23,5 mil milhões de USD. Isto representa mais de 816 kg de peixe selvagem roubado no mar a cada segundo. Com cerca de 90% dos stocks mundiais explorados na sua capacidade máxima ou sobre explorados, é agora mais crucial do que nunca tomar medidas contra a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN).**

51. Em maio de 2021, na Nigéria, a Câmara dos Representantes decidiu investigar a alegada pesca ilegal no valor de 70 milhões de USD por ano por arrastões chineses e europeus nas águas nigerianas. O país perdeu esse montante nas suas águas nacionais, como observou a Marinha da Nigéria em 2017, apesar do acordo de proibição de pesca da Nigéria com países distantes como a China e a União Europeia.

52. Segundo um estudo de 2014 realizado pela INTERPOL sobre a pesca ilegal na África Ocidental, os tipos de ilegalidade e de crime que afetam o sector das pescas atualmente incluem:

- A aplicação de táticas para iludir a vigilância, por exemplo, a interrupção dos sistemas de vigilância eletrónica e a ocultação dos sinais distintivos e da identidade dos navios;
- O transbordo no mar, que pode facilitar o branqueamento de pescado capturado ilegalmente através da transferência das capturas para navios de carga, que depois descarregam o pescado em portos marítimos distantes;
- Registos fraudulentos, na região e noutros locais, para facilitar as atividades de pesca ilegal em todo o mundo (um problema agravado pela falta de transparência da maioria dos registos de embarcações);
- Infrações ao licenciamento, por exemplo, pesca com licenças fraudulentas (um problema agravado pela falta de transparência no licenciamento na região);
- A cumplicidade com o sector local, que se traduz, por exemplo, em transbordos ilegais de embarcações locais para embarcações industriais;
- Pesca ilegal nas zonas de pesca local por embarcações industriais.

53. No que diz respeito ao **tráfico marítimo**, os incidentes relacionados com o contrabando e o tráfico de droga, de combustível, de vida selvagem e de armas estão a intensificar-se no Golfo da Guiné. No **Togo,** o fenómeno da criminalidade ligada às espécies protegidas assumiu uma escala alarmante entre 2012 e 2014 e diz respeito principalmente ao marfim, às barbatanas de tubarão e às escamas de pangolim. De facto, de acordo com o relatório da Avaliação Nacional de Riscos de BC/FT (ANR) realizada no Togo entre 2018 e 2019, pelo menos 3,815 toneladas de marfim em dois contentores de exportação no porto de Lomé foram apreendidas em janeiro de 2014 envolvendo um vietnamita.

54. **No Benim**, o comércio ilícito de combustível adulterado, vulgarmente conhecido por "gasolina kpayo", aumentou drasticamente em 1980, quando o país enfrentava uma crise socioeconómica e política que provocou níveis de desemprego sem precedentes, deixando poucas oportunidades a muitos trabalhadores. Este combustível de contrabando provém da Nigéria, o primeiro produtor de petróleo da África Ocidental, que partilha uma fronteira de 780 quilómetros com o Benim. Neste país, os subsídios governamentais tornam o combustível mais barato e, por conseguinte, facilmente acessível aos contrabandistas.

55. A atividade ilícita de roubo de petróleo (através da perfuração de oleodutos) para revenda contribui para o comércio ilícito de combustível, uma vez que os revendedores do Benim o compram no mercado negro. Mesmo o encerramento da **fronteira entre o Benim e a Nigéria** entre 2019 e 2021 não afetou estas redes de tráfico, uma vez que foram identificados dezenas de pontos de entrada informais e mal controlados da Nigéria para o Benim. Este combustível, revendido cerca de 30 a 40% mais barato do que o preço na bomba, atrai muitos cidadãos do Benim, apesar da sua má qualidade. Neste comércio estão envolvidos homens, mulheres e mesmo crianças de todas as idades, em idade escolar, estudantes ou não. O rendimento obtido com este comércio permite a vários milhares de famílias construir uma casa, prestar cuidados médicos e pagar a educação dos seus filhos. Num outro registo, não seria exagerado pensar que uma parte da gasolina de contrabando entra num circuito formal e financia atividades políticas ou alimenta os grupos armados, alimentando assim o caos no Sahel ou financiando as suas atividades criminosas.

56. O panorama da criminalidade marítima no Golfo da Guiné é apresentado no mapa que se segue.



2.2. Natureza e extensão dos fluxos financeiros associados

57. É geralmente aceite que o crime é motivado pela atração do lucro. De acordo com o relatório sobre Fluxos Financeiros Ilícitos publicado pela OCDE em 2018[7], os custos anuais da pirataria na África Ocidental rondam os 565 milhões a 2 mil milhões de USD. Os roubos de bens orquestrados por piratas ascendem a mais de um (01) milhão de USD por ano, de acordo com o relatório *Pirates of the Gulf of Guinea,* publicado em dezembro de 2021 por Stable Seas[8]. Este estudo revelou que várias infrações marítimas proporcionam rendimentos significativos aos seus autores.

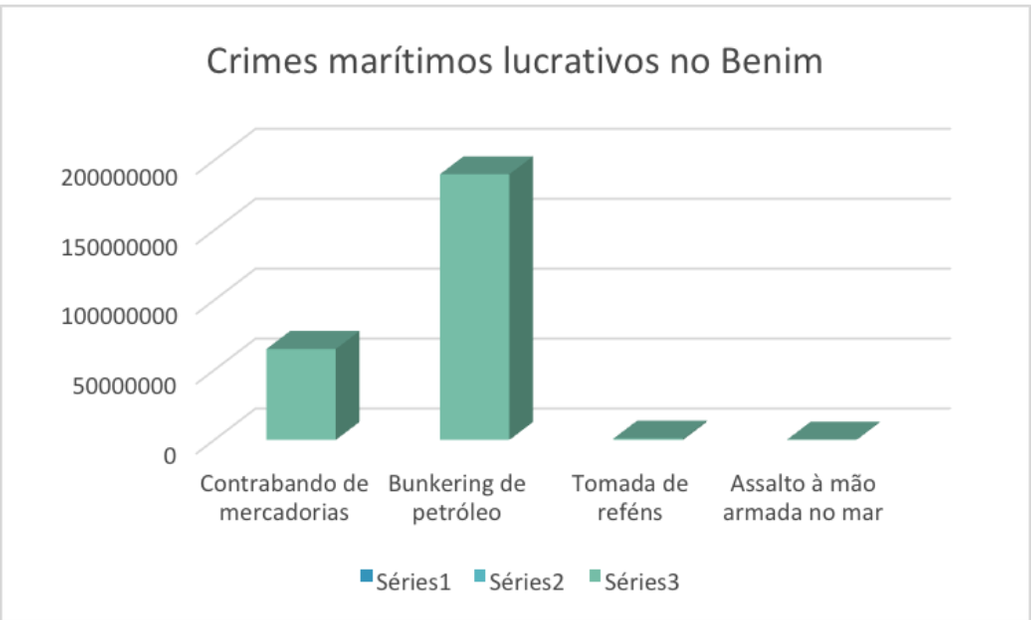
BENIM

58. Os benefícios lucrativos da criminalidade marítima não são irrisórios no Benim. De facto, o contrabando **de mercadorias** nas águas do Benim gera um produto do crime estimado em cerca de [9]625 milhões de USD por ano, **o roubo de combustível (sifonagem)** em 190 milhões de USD e a tomada de reféns em 1 milhão de USD por grupo de reféns. Os **assaltos à mão armada, por seu lado,** rendem aos criminosos 250 000 USD por ano. Uma vez que não existem estatísticas sobre a revenda de combustível resultante do **desvio de petroleiros**, as perdas financeiras podem facilmente ser avaliadas em várias dezenas de milhões de USD.

59. Os serviços gerais de informação informaram recentemente que, no norte do Benim, tinham sido destruídos dois grandes depósitos clandestinos de combustível. Este tráfico abastece homens armados que se abastecem em motociclos, numa zona que atravessa o Burkina Faso e o Benim. Este canal de escoamento de combustível de origem

7 OCDE (2018), Illicit Financial Flows: The Economics of Illicit Trade in West Africa
8 https://www.stableseas.org/post/pirates-of-the-gulf-of-guinea-a-cost-analysis-for-coastal-states
9 CMMC, abril de 2022

duvidosa gera muito dinheiro porque, sendo este combustível vital para a circulação das motos e outras carrinhas, os terroristas enriquecidos por outros tráficos (estupefacientes, armas, seres humanos, crime organizado, etc.) não hesitam em comprá-lo a um preço elevado. O combustível é mais frequentemente transportado legalmente em camiões-cisterna, a partir de vários portos marítimos do GdG (Nigéria, Benim, Togo), nas mesmas condições que os que, em princípio, se destinam regularmente aos países do interior (Burkina Faso, Níger, Mali).



COTE D'IVOIRE

60. Na Côte d'Ivoire, as receitas da criminalidade marítima provêm principalmente da pesca INN, do tráfico marítimo de produtos ilícitos (cálculo falso das médias, estupefacientes, medicamentos contrafeitos, etc.) e da corrupção. A análise dos diferentes dados recolhidos permitiu estimar as perdas em termos de FFIs, limitadas às saídas de FFIs, entre 685 e 950 mil milhões de francos CFA nos últimos anos (2018/2021), ou seja, representando um aumento médio de 104,4% do montante de FFIs, em comparação com há cerca de dez anos. Em média, este montante representa 62,9% da ajuda pública ao desenvolvimento recebida pelo país em 2020. De acordo com as taxas retiradas de estudos recentes relativos aos riscos de branqueamento de capitais, de financiamento do terrorismo e de tráfico de armas de destruição maciça, dos relatórios do ONUDC sobre estupefacientes e corrupção, **o sector marítimo contribuiu, em média, com cerca de 35% dos FFIs, ou seja, cerca de 286,1 mil milhões de francos CFA por ano, nos últimos três anos.**

1. Caixa 1: Utilização do tráfego marítimo para a importação fraudulenta de notas falsas.

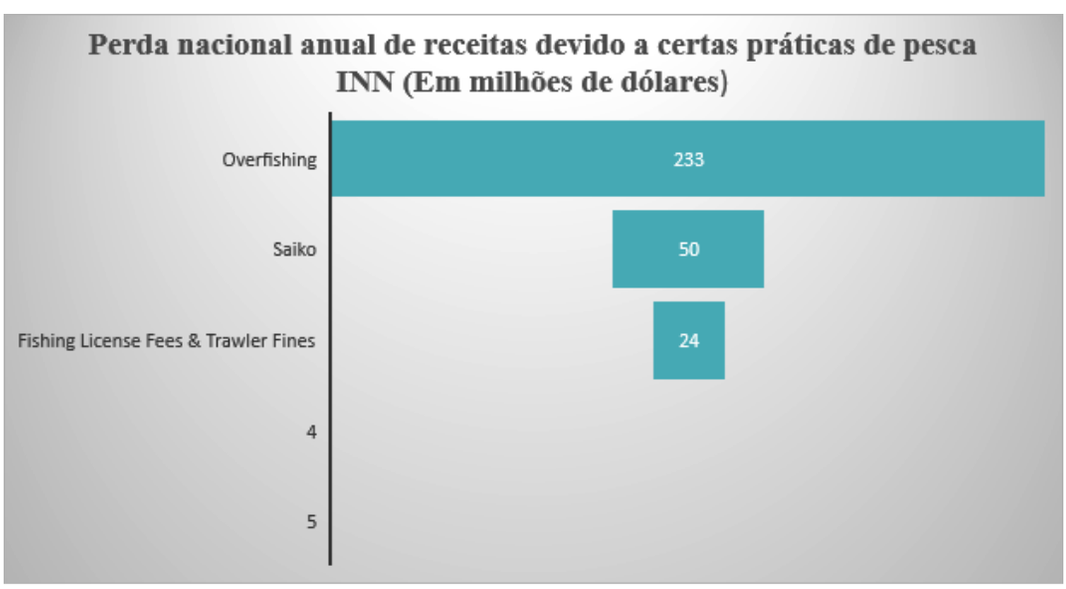
O Sr. AT, um empresário europeu no seu país, foi contactado pelo Sr. ZB em África, através de um dos seus colegas, para uma operação que envolvia fundos denominados «notas falsas verdadeiras». Na realidade, tratava-se de notas que tinham passado sem qualquer dificuldade pelas máquinas de verificação de notas, mas que já não podiam circular no espaço monetário de origem, que é a União Europeia.
A operação consistia na compra de 50 milhões de euros a 50% do seu valor. Assim, o Sr. ZB enviou através do sistema «Hawala» o equivalente a 50 milhões de euros. Em contrapartida, o Sr. AT, através de um navio-tanque, enviou os fundos. Após a sua chegada, algumas embarcações locais de bunkering residual transportaram os fundos para o Sr. ZB.

61. Mais de 90% do comércio externo da Côte d'Ivoire transita pelos dois portos marítimos de Abidjan e de San Pedro, que asseguram igualmente o tráfego de trânsito para países como o Níger, o Mali e o Burkina Faso; só o porto marítimo de Abidjan e o de San Pedro geram 88% das receitas aduaneiras do país (2015); o porto de pesca de Abidjan é o principal porto atuneiro da costa ocidental africana, com um volume anual superior a 100 000 toneladas, gerando mais de 30 000 postos de trabalho.

GANA

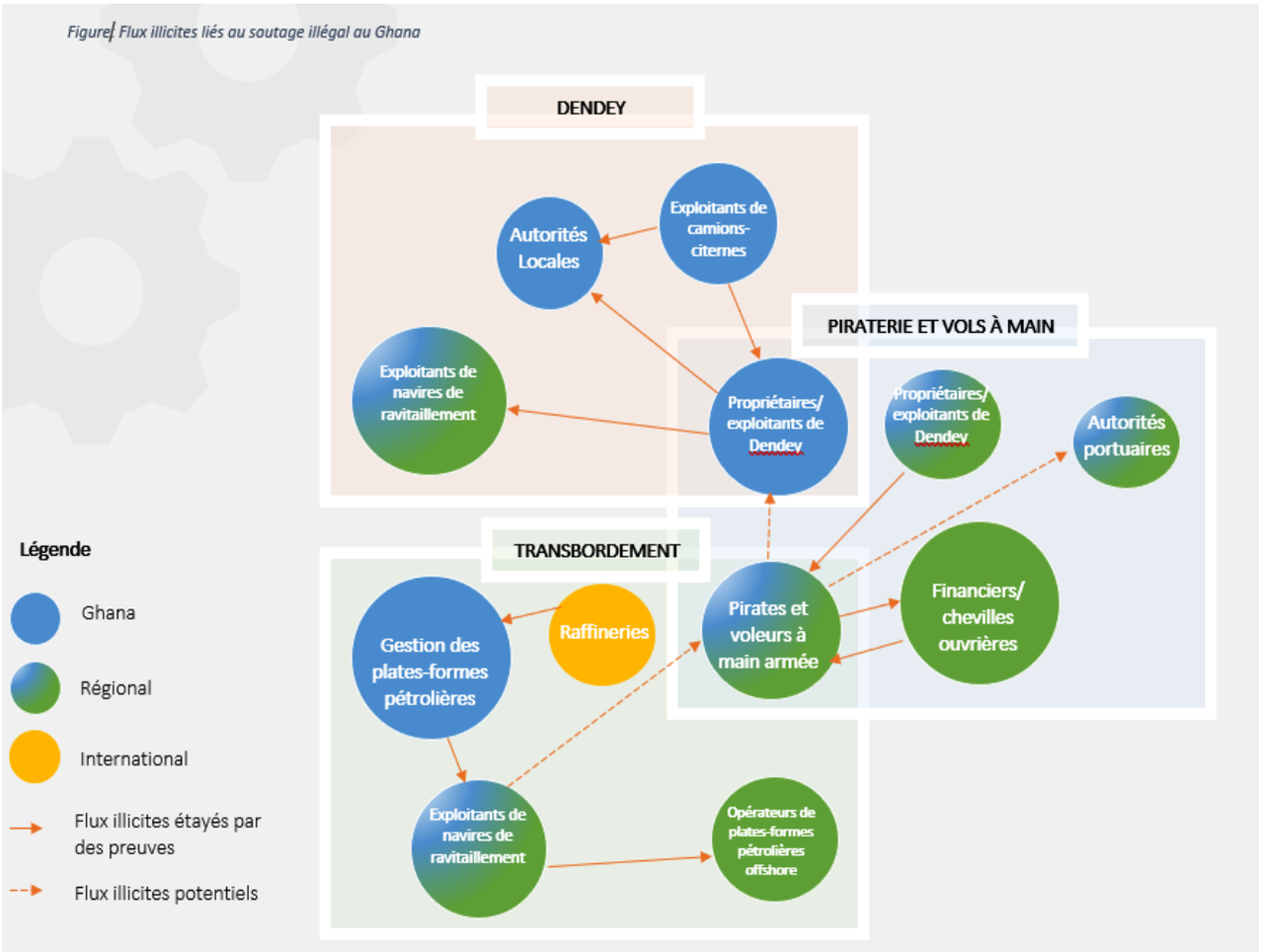
62. Entrevistas com pessoal naval diretamente envolvido em operações no Gana revelaram que o *bunkering* (juntamente com a pesca INN) é um dos crimes marítimos mais preponderantes no domínio marítimo do país. A figura abaixo ilustra as perdas anuais de receitas nacionais registadas devido a determinadas práticas de pesca INN, conforme estimado pela *Environmental Justice Foundation* (2019 e 2021) e pelo Banco Mundial [autoria de Srivastava e Pawlowska (2020)]. Neste caso, a sobrepesca pode ser considerada bastante global (como evidenciado pelo valor significativamente mais elevado), uma vez que *saiko ,* a perda de taxas de licença de pesca e as multas aplicadas aos arrastões podem conduzir à sobrepesca nas águas do Gana.

63. Os números podem não ter sido diretamente comunicados como representando fluxos ilícitos. No entanto, as perdas de receitas para o Estado acabam muitas vezes em lucros acumulados/receitas do crime e podem fornecer informações úteis sobre a magnitude dos fluxos ilícitos resultantes da pesca INN no Gana.



64. Em termos de *bunkering*, de acordo com o atual Vice-Presidente do Gana, Dr. Mahamudu BAWUMIA, o país perde mais de 200 milhões de USD por ano em receitas fiscais devido a atividades ilícitas como o *bunkering* e o roubo de petróleo no sector petrolífero a jusante. Descreveu-as como "uma ameaça emergente que está a ter um impacto negativo na segurança marítima [do Gana], bem como nos esforços do país para mobilizar receitas fiscais provenientes da venda de produtos petrolíferos" (Markwei, 2020).

Figure Flux illicites liés au soutage illégal au Ghana



65. Um estudo recente efetuado pelo Centro para o Desenvolvimento Democrático do Gana (CDD-Gana) sobre as ligações entre os fluxos financeiros ilícitos e o financiamento de campanhas políticas no Gana, identificou que alguns financiadores de partidos políticos estavam envolvidos em crimes organizados graves, incluindo o *bunkering* (Nyarko, 2022).

66. De acordo com o Wall Street Journal, mais de 470 000 barris de petróleo foram desviados desta forma em menos de três (3) meses e enviados juntamente com o petróleo de Saltpond como produção legítima do Gana para refinarias italianas (Faucon & Hinshaw, 2014). **Só estes incidentes resultaram provavelmente em mais de 47 milhões de USD em fluxos ilegítimos entre a Nigéria, o Gana e a Itália, que seriam quase impossíveis de rastrear.**

GUINÉ-BISSAU

67. Em termos de criminalidade marítima, as várias autoridades contactadas consideram que a principal atividade ilícita no mar, geradora de rendimentos na Guiné-Bissau, é o tráfico internacional de estupefacientes, devido à estensa costa do país, às suas numerosas ilhas, ao volume das suas águas e aos limitados meios colocados à sua disposição pelas várias estruturas do Estado responsáveis pela prevenção e repressão penal deste fenómeno. O país continua a ser um centro de trânsito de cocaína da América do Sul para o território europeu. Além disso, o ambiente tornou-se permissivo para as operações de tráfico graças à corrupção latente. Apoiados por alguns cúmplices nacionais, os barões da droga continuam a fazer do país o centro de transbordo deste produto com o apoio dos seus colaboradores na região e noutros locais.

68. São praticadas no país várias formas de criminalidade marítima com forte dinâmica de crescimento. Estas incluem o tráfico internacional de droga por via marítima, a pirataria marítima e o rapto de marinheiros, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, o contrabando de migrantes, o contrabando de moeda por via marítima, o abate ilegal de árvores transportadas por via marítima e a extração ilegal de minerais transportados por via marítima. O aumento da criminalidade marítima no país tem sido amplamente atribuído à diminuição da autoridade do Estado, à corrupção generalizada e à falta de orientações políticas claras para o sector marítimo. **Em termos absolutos, nada menos que 45 mil milhões de FCFA foram gerados através da prática destes crimes entre 2006 e 2022, e apenas 0,73% deste montante foi apreendido ou confiscado.**



NIGÉRIA

69. As estatísticas disponíveis não permitem avaliar a rentabilidade da criminalidade marítima ao ponto de deduzir quais as infrações marítimas mais lucrativas na Nigéria. No entanto, as estimativas da quantidade de petróleo que a Nigéria está a perder todos os dias para os ladrões na região marítima continuam a aumentar diariamente (Waziri Adio , Arise News, 2022). Em 2020, a NEITI relatou uma perda de aproximadamente 200,000 barris por dia, avaliada em cerca de 4,1 mil milhões de USD em receitas por ano. No último trimestre de 2021, os números tinham subido para cerca de 500,000 barris, com o petróleo a ser vendido a mais de 90 USD por barril no mercado internacional. Este número não inclui o que tem sido amplamente descrito como "roubo de colarinho branco" envolvendo transportadores, compradores e vendedores de petróleo bruto nigeriano.

70. De acordo com a Nota Informativade Políticas da NEITI de novembro de 2019, o Comité Ad Hoc do Conselho Económico Nacional (NEC – sigla em inglês) para o Roubo de Petróleo Bruto revelou que a Nigéria tinha perdido aproximadamente 22 milhões de barris nos primeiros seis meses de 2019. Esta perda foi posteriormente estimada em 1,35 mil milhões de USD. Este montante já representa cerca de 5% do orçamento de todo o ano. Além disso, é superior às dotações de capital para a educação, saúde, defesa e agricultura combinadas. No entanto, este é o petróleo bruto perdido em apenas meio ano. Mas estes números são apenas uma fração das consequências. Embora os números divulgados pela comissão do NCE pareçam ser a primeira grande tentativa a nível governamental de avaliar empiricamente o volume de perdas ao longo do tempo, os números apresentados pela NEITI desde a sua auditoria de 2009 calcularam os volumes e valores das perdas brutas numa base de 12 meses.

71. No seu estudo, a NEITI apresentou os números relativos às perdas de petróleo bruto ao longo de dez anos (2009 a 2018). Em 10 anos, a Nigéria perdeu mais de 505 milhões de barris de petróleo bruto e 4,2 mil milhões de litros de produtos petrolíferos avaliados em 40,06 mil milhões de USD e 1,84 mil milhões de USD, respetivamente. Cumulativamente, as perdas totais de petróleo bruto e de produtos durante o período ascendem a 41,9 mil milhões de USD. **Em média, a Nigéria perdeu 11,47 milhões de USD por dia, 349 milhões de USD por mês e 4,2 mil milhões de USD por ano durante o período em análise.**

72. Os outros dois fatores, para além das perdas de produção, chamam a atenção para o facto de que o problema, mesmo em termos quantitativos, é muito mais do que uma dor de cabeça de 41,9 mil milhões de USD em 10 anos. As reparações nos oleodutos, resultantes diretamente do vandalismo, são um dos principais indicadores de perdas na indústria petrolífera. **Durante três anos, de 2014 a 2016, as despesas totais com reparações de oleodutos ascenderam a 363 mil milhões de Nairas.**

73. Do mesmo modo, a pirataria e, em especial, o rapto com pedido de resgate geram fluxos de fundos significativos na Nigéria. Nos últimos anos, o valor dos pagamentos de resgate também aumentou. De acordo com um relatório do ONUDC, o pedido inicial de resgate por pessoal raptado em 2008 situava-se entre 20 e 25 milhões de Nairas (100,000,00 a 150,000.00 USD). Em 2016, a soma acordada para um conjunto de cativos aumentou para aproximadamente 125,000,00 - 150,000.00 USD. Desde então, registou-se um aumento significativo do montante do resgate exigido pelos raptores.

74. As operações dos grupos organizados de piratas na região marítima também envolvem o uso de armamento sofisticado necessário para ataques de média e grande escala. Podem raptar grandes grupos de marinheiros e operar a distâncias longe das costas do país. **Os piratas também dispõem de amplos recursos, incluindo uma variedade de armas e barcos com motores turbo, que os ajudam a navegar e a escapar facilmente.**

TOGO

75. O contrabando de produtos petrolíferos no Togo gera enormes fluxos financeiros. É certamente difícil avaliar a dimensão destes fluxos, mas as estatísticas fornecidas pelo GIGM e pela Marinha Nacional indicam que o tráfico de combustíveis e de outros produtos petrolíferos nas águas sob jurisdição togolesa é recorrente e de importância significativa. As pessoas envolvidas no contrabando destes produtos são maioritariamente de

nacionalidade togolesa, ganesa, beninense e nigeriana, segundo os funcionários do GIGM[10]. De acordo com as apreensões efetuadas, uma única canoa motorizada pode transportar do mar para as costas, em média, 300 latas de vinte e cinco (25) litros de combustível ou outros produtos petrolíferos. No mercado togolês, o preço de um litro de combustível varia entre quinhentos (500) e seiscentos (600) FCFA. Resulta destas constatações que o contrabando de combustível pode render, pelo menos por canoa apreendida, uma soma de quatro milhões quinhentos e cinquenta mil (4,550,000) FCFA.

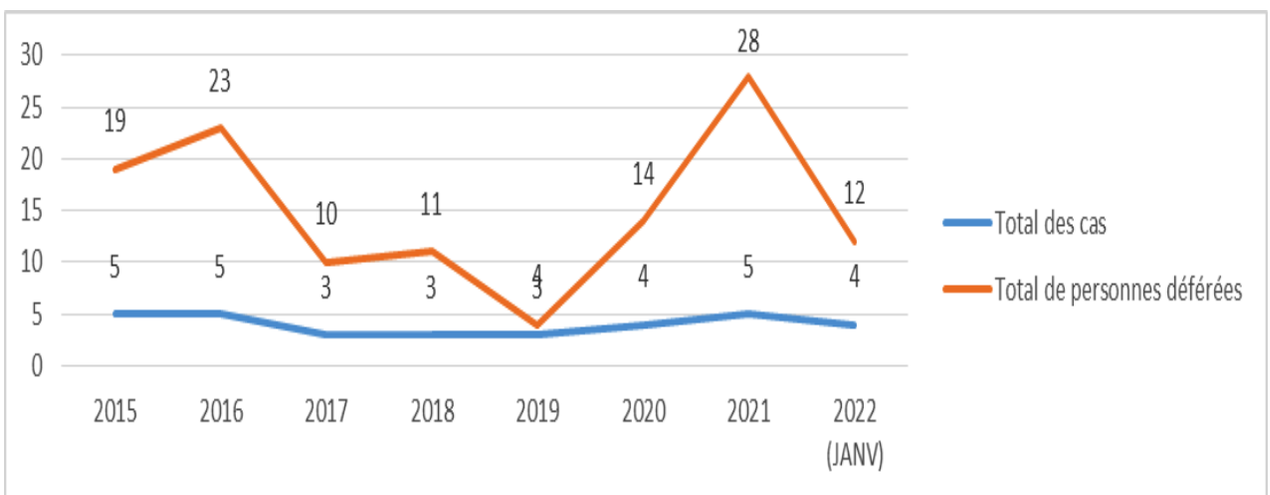


Gráfico: Tendências das apreensões de produtos petrolíferos ligados ao contrabando de 2015 a janeiro de 2022 (fonte GIGM)

76. O contrabando de produtos petrolíferos é seguido, em termos de rentabilidade económica, pela contrafação, muito difundida no Togo, como em todo o continente. Os produtos contrafeitos são de várias gamas e dizem respeito, nomeadamente, a produtos alcoólicos, medicamentos, eletrodomésticos, inseticidas, produtos alimentares, panos africanos, etc. Para poderem vender estes produtos, os traficantes estão constantemente a desenvolver novas técnicas e uma delas consiste em inscrever o nome dos países sem litoral, incluindo o Burkina Faso, o Níger ou o Mali, como destino final dos referidos produtos que chegam por via marítima ao porto de Lomé. Isto ajuda-os a escapar ao controlo aduaneiro e, quando os produtos saem do porto, os carregamentos são simplesmente desviados.

77. Entre 2016 e 2021, pelo menos 192,000 caixas de inseticidas, 248,28 kg de pasta de dentes, 3,800 pacotes de pensos higiénicos, 2,470 garrafas de licores, para citar apenas alguns, foram apreendidos pelo OCRTIDB[11].

78. É bastante difícil avaliar o custo financeiro dos produtos contrafeitos que atravessaram o espaço marítimo togolês, uma vez que a maioria destes produtos não é detetada. No entanto, para se ter uma ideia da sua dimensão, um frasco de inseticida é vendido a cerca de 1,000 FCFA no mercado togolês. Com as 192,000 garrafas apreendidas, as somas recolhidas ascendem a 190,000,000 FCFA. Isto representa o aspeto lucrativo deste tipo de crime no Togo.

79. Em suma, a natureza dos fluxos de fundos gerados por várias formas de criminalidade marítima nos seis (6) países-alvo do estudo e a sua importância confirmam a necessidade de ter em conta a ligação entre o BC/FT e a criminalidade marítima, bem como as interligações entre a criminalidade marítima e outras categorias de crimes.

10 Informações recolhidas junto do GIGM e da Marinha francesa aquando da recolha de dados quantitativos.
11 Relatórios de atividade do OCRTIDB 2016 a 2021

2.3. Relação entre a criminalidade marítima e outras categorias de crimes (incluindo o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo)

80. No que respeita à ilegalidade e à criminalidade, os crimes apoiam-se mutuamente. Alguns geram lucros financeiros, outros, pelo contrário, geram os meios para manter a ilegalidade, a informalidade e a criminalidade. Os ganhos financeiros resultantes de todos os tipos de tráficos branqueados são reinjetados na economia formal e permitem aos seus autores reorientá-los para outras atividades. Alguns intervenientes investem em obras públicas, o que faz desaparecer o rasto do branqueamento de capitais. Outros reforçam os seus meios logísticos de ataque no mar (embarcações mais robustas, motores mais rápidos, comunicações por satélite, binóculos de visão noturna, etc.). Assim, estes meios permitem aos infratores levar a cabo as suas atividades criminosas em zonas cada vez mais remotas da costa, para além das capacidades da maioria das estruturas navais do Estado costeiro do GdG.

81. Com frequência, os casos de abastecimento ilegal e de roubo de petróleo cruzam-se profundamente com os incidentes de pirataria e de assaltos à mão armada no mar. No Gana, vários navios-tanque que transportavam petróleo bruto e produtos petrolíferos refinados foram atacados por piratas no Golfo da Guiné. O petróleo destes navios é depois vendido ao largo para outros países fora da região do ataque, o que torna muito mais difícil a sua localização.

82. Nos últimos anos, as atividades informais no sector marítimo conheceram um desenvolvimento rápido. Estas atividades envolvem mais frequentemente o tráfego marítimo, a pesca local, o abastecimento ilícito de petroleiros, o abastecimento ilícito de certos navios, etc. As investigações realizadas por vários autores (Forent Gohourou e seguintes, 2019; AHUA Émile Aurélien, 2019) destacam um certo número de determinantes, incluindo a atração de recursos hídricos, a ausência de controlos administrativos perto destes recursos e a perceção que os comerciantes informais têm das águas (por exemplo, acessível, não regulamentado e gratuito) no que diz respeito ao surgimento de práticas informais. Estes estudos mostraram também o desenvolvimento de uma economia informal não negligenciável que abrange constantemente a economia formal.

83. A prática de atividades informais no sector marítimo pode constituir uma verdadeira brecha para a proliferação e o desenvolvimento de atividades ilícitas orquestradas por bandos criminosos. As atividades informais serviriam então de disfarce ou de fachada para o desenvolvimento de verdadeiras atividades criminosas em benefício dos bandos organizados. Assim, os inquéritos efetuados junto de certas associações ou cooperativas de pescadores revelaram a utilização de canoas de pesca local para transportar drogas e substâncias psicotrópicas. O mesmo se aplica à utilização das referidas canoas para o contrabando de migrantes da costa para navios no alto mar, o abastecimento ilícito de navios, etc.

84. O desenvolvimento de atividades informais pode impor-se, se não tivermos cuidado, como um verdadeiro canal para o desenvolvimento de redes criminosas de BC/FT/FFI.

Caixa: Inter-relações entre atividades informais, criminalidade marítima e outras infrações

O Sr. XL era conhecido no seu ambiente de origem, especialmente nas margens das praias togolesas, como um homem de negócios. A sua verdadeira atividade conhecida era a pesca, a compra e venda de canoas. Mas as pessoas que o rodeavam suspeitavam que ele também se dedicava à recuperação ilegal de sucata metálica do fundo do mar togolês. Na noite de 11 para 12 de maio de 2019, juntou-se a um grupo de criminosos para cometer um ato de pirataria marítima.

Com efeito, seis (6) cidadãos de um país da sub-região reconhecido por acolher um grande grupo jihadista muito radicalizado deslocaram-se ao Togo em maio de 2019 com o único objetivo de cometer um ato de pirataria marítima. Para atingir o seu objetivo, depois de terem associado dois outros togoleses e um ganês e de terem preparado cuidadosamente o seu ataque, solicitaram os serviços do Sr. XL, que lhes alugou uma canoa a motor e provavelmente outro equipamento. Durante a noite fazem a abordagem de um petroleiro de pavilhão togolês, que se encontrava atracado no ancoradouro do porto. Sob a ameaça das armas de que dispunham, obrigam o comandante a fazer-se ao mar e a dirigir-se para o alto mar, a fim de monopolizarem o petróleo e o conteúdo do navio. As forças de intervenção rápida da marinha francesa, tendo detetado um movimento anormal do navio que se fez ao mar alto sem autorização, partiram em perseguição deste e, após uma troca de tiros, os piratas foram controlados e entregues à justiça. Foram-lhes imputados os crimes de «pirataria», «violência intencional» e «associação criminosa».

O Sr. X e os seus cúmplices foram condenados a penas de prisão de 12 a 20 anos, multas de 50 a 25 milhões de francos CFAF e uma proibição de entrada de 5 anos como estrangeiros. No entanto, não foi efetuada qualquer investigação financeira e não foi investigada a probabilidade de os arguidos estarem ligados a um grupo terrorista ou ao financiamento de um grupo terrorista.

2.4. Respostas Legais e Institucionais dos Países

85. O Golfo da Guiné (GdG) é um espaço marítimo geoestratégico. Conscientes do impacto negativo da pirataria, dos assaltos à mão armada, dos roubos e da pesca INN no seu desenvolvimento económico e social, bem como na segurança alimentar das populações, muitos Estados costeiros tomaram medidas enérgicas. Estas incluem iniciativas jurídicas, institucionais e operacionais a nível internacional, regional e nacional.

86 Também no plano jurídico, as Nações Unidas estabeleceram um conjunto de instrumentos jurídicos internacionais que, se considerados na legislação nacional, deverão contribuir para prevenir e reprimir, de forma eficaz e sustentável, todos os atos ilícitos perpetrados no espaço marítimo a nível nacional e internacional.

87. A análise dos quadros jurídicos nacionais e regionais, no que se refere às exigências do direito internacional, revelou que **as legislações nacionais dos países abrangidos pelo presente estudo devem ainda ser melhoradas, a fim de se conseguir uma luta eficaz contra a criminalidade marítima.**

2.4.1. Instrumentos jurídicos internacionais e regionais

a) Instrumentos Internacionais de 1ª Geração

88. Os primeiros instrumentos no domínio da criminalidade marítima são:

- A Convenção de Genebra de 1958 sobre o Direito do Mar, que inclui quatro tratados complementares: (i) a Convenção sobre o Mar Territorial e a Zona Contígua; (ii) a Convenção sobre o Alto Mar, (iii) a Convenção sobre a Pesca e a Conservação dos Recursos Vivos do Alto Mar e (iv) a Convenção sobre a Plataforma Continental. Estes instrumentos de primeira geração apresentam deficiências, nomeadamente: (i) a possibilidade de um Estado ratificar a Convenção em função dos seus interesses; (ii) a falta de acordo sobre os limites do mar territorial e da zona de pesca; (iii) codificação e consenso insuficientes sobre o direito marítimo consuetudinário.
- A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10 de dezembro de 1982, que define o regime jurídico

das diferentes zonas marítimas (Águas Interiores, Mar Territorial, Águas Arquipelágicas, Zona Contígua, Zona Económica Exclusiva, Plataforma Continental e Plataforma Continental Alargada, Alto Mar e Fundos Marinhos Profundos) e que estabelece procedimentos para a gestão e exploração dos recursos situados sob qualquer jurisdição dos Estados costeiros.

- Instrumentos internacionais subsidiários na luta contra os crimes subjacentes à pirataria. São eles a Convenção das Nações Unidas contra o Tráfico Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas, de 19 de dezembro de 1988; a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional, adotada em Palermo (Itália) a 15 de novembro de 2000, e os seus Protocolos Adicionais; o Protocolo Relativo à Prevenção, à Repressão e à Punição do Tráfico de Pessoas, em especial de Mulheres e Crianças; o Protocolo relativo à Luta contra o Tráfico Ilícito de Migrantes por Via Terrestre, Aérea e Marítima; e a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos, de 1979.
- Outros instrumentos internacionais de luta contra a pirataria (1) Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1 de novembro de 1974, conhecida por SOLAS; (2) Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (Convenção SUA), adotada a 10 de março de 1988, que entrou em vigor a 1 de março de 1992, e os seus três protocolos conexos, incluindo (3) o Protocolo de 2005 para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Instaladas na Plataforma Continental, adotado a 14 de outubro de 2005 e que entrou em vigor a 28 de julho de 2010;
- Instrumentos relativos à pesca, nomeadamente: (a) a Convenção da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO) para prevenir e combater a pesca ilegal, a fim de proteger os recursos marinhos contra os predadores; (b) a Convenção sobre o Comércio Internacional das Espécies da Fauna e da Flora Selvagens Ameaçadas de Extinção ou Convenção de Washington (Convenção CITES), adotada em janeiro de 1973; (c) a Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (Convenção SAR), adotada em Hamburgo a 27 de abril de 1979 e que entrou em vigor a 22 de junho de 1985; (d) a Convenção Internacional sobre a Poluição do Mar (MARPOL), assinada em Londres a 2 de novembro de 1973, e respetivo Protocolo de 1978 (e) o Protocolo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima (SUA 2005), adotado em Londres a 14 de outubro de 2005 e que entrou em vigor a 28 de julho de 2010; (f) o Protocolo para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Instaladas na Plataforma Continental (SUA PROT 2005), adotado em Londres a 14 de outubro de 2005 e que entrou em vigor a 28 de julho de 2010; (g) o Acordo relativo a Medidas do Estado do Porto para Prevenir, Impedir e Eliminar a Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada, adotado em Roma a 22 de novembro de 2009 e que entrou em vigor em 2016.
- Todos estes textos estão associados aos instrumentos jurídicos da OMI, com exceção da Convenção de Montego Bay, adotados em matéria de segurança da navegação, nomeadamente (i) a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (*Safety Of Life At Sea*, conhecida como Convenção SOLAS), com o apêndice e a ata final da Conferência Internacional sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974, concluída em Londres a 1 de novembro de 1974, entrou em vigor a 25 de maio de 1980; (ii) a Convenção de 1972 sobre os Regulamentos Internacionais para Evitar Abalroamentos no Mar (Regulamentos de Abalroamento - ColReg); (iii) a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos (STCW); (iv) o Código Internacional de Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (conhecido por Código ISPS), adotado em dezembro de 2002 e que entrou em vigor a 1 de julho de 2004.

b) Instrumentos regionais de luta contra a pirataria

- São elas: (a) a Carta Africana do Transporte Marítimo (CATM) adotada em 1994; (b) a Resolução de Durban de 2009 e o Plano de Ação sobre o Transporte Marítimo adotado em Abuja em fevereiro de 2007, revisto em abril de 2008 e em Argel e Durban em outubro de 2009; (c) a Resolução 2039 (2012) relativa à luta contra a pirataria e os assaltos à mão armada no mar do Golfo da Guiné e ao reforço da segurança marítima da CEEAC, da CEDEAO, da Comissão do Golfo da Guiné (CGG) e da Organização Marítima da África Ocidental e Central (OMAOC); d) a Resolução 67/78, de 5 de dezembro de 2012, sobre os oceanos e o direito do mar.

2.4.2. Iniciativas institucionais a nível regional

89. Estas incluem a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC), a Comissão do Golfo da Guiné (CGG), a Organização Marítima da África Ocidental e Central (OMAOC) e a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO).

a) CEEAC: É uma instituição sub-regional que reúne 11 Estados da África Central cujo objetivo é promover a paz, a segurança e a estabilidade e a integração regional. Tendo em conta a insegurança que reina no Golfo da Guiné, esta adotou em 2009 "uma estratégia para garantir os interesses vitais no mar dos Estados do Golfo da Guiné" com a assinatura de um protocolo que prevê a criação de um centro de coordenação regional para a segurança marítima na África Central. A estratégia adotada pela instituição baseia-se, entre outros aspetos, na partilha de informações, bem como nos meios para assegurar a vigilância e a intervenção civil e militar dos Estados da sub-região da África Central. Note-se que esta iniciativa foi um sucesso na sub-região da África Central, mas não abrange toda a região do Golfo da Guiné e, evidentemente, não conseguiu travar os atos ilícitos perpetrados na região do Golfo da Guiné. Além disso, é de notar que esta iniciativa está a encontrar algumas dificuldades devido ao elevado custo das operações e ao facto de alguns Estados membros não terem honrado o seu compromisso financeiro e material para a realização deste projeto. A CEEAC aplica a sua Resolução 193/12/2003 adotada em Luanda a 31 de outubro de 2003 sobre a proteção do transporte marítimo.

b) A CGG: Criada em 2001 em Libreville, Luanda, a CGG é uma instituição regional cujo objetivo é facilitar as consultas para prevenir, gerir e resolver os conflitos que possam surgir da exploração dos recursos naturais dentro das fronteiras nacionais dos Estados membros. A 29 de novembro de 2012, perante a triste realidade da violência sub-regional, assinou uma declaração com o objetivo de dar uma resposta operacional permanente através da cooperação regional e do diálogo inter-estatal. Importa realçar que, até à data, esta resposta operacional não foi concretizada.

A Comissão do Golfo da Guiné (CGG): O Centro de Coordenação Inter-regional que reúne os Estados da CEEAC, da CEDEAO e da CGG, inaugurado em Yaoundé a 11 de setembro de 2014, esforça-se por reforçar a cooperação operacional na luta contra a pirataria marítima no âmbito da implementação da Estratégia Regional de Luta contra a Pirataria Marítima.

c) OMAOC: Criada em 1975, esta organização regional reúne 20 Estados costeiros e 5 Estados sem litoral. O seu objetivo é fornecer um serviço económico de proteção marítima aos seus Estados membros, promover a segurança e combater a poluição marinha. Em outubro de 2003, em Luanda, adotou a resolução n.º 193/12/03 que estabeleceu um quadro jurídico para a cooperação na luta contra as ameaças à segurança marítima. O objetivo é estabelecer, sob os auspícios da OMI, uma rede sub-regional integrada de guardas costeiras com vista a proteger as zonas marítimas da região da África Ocidental e Central. Infelizmente, é evidente que, até à data, este projeto não viu a luz do dia.

d) A OMAOC apoia a implementação da Resolução 2039 sobre a Estratégia, o Memorando de Entendimento e o Código de Conduta para a Prevenção e Supressão da Pirataria e do Assalto â Mão Armada. O Código de Conduta assinado em junho de 2013 por 25 Chefes de Estado é um instrumento para reforçar a cooperação regional contra as atividades ilícitas de roubo de petróleo no Golfo da Guiné.

e) CEDEAO: Desde 2012, em resposta ao apelo do Conselho de Segurança das Nações Unidas, contido nas Resoluções 2018 e 2039, iniciou, em colaboração com a CEEAC, a CGG e a OMAOC, uma série de reuniões de peritos com o objetivo de desenvolver uma estratégia eficaz de luta contra a criminalidade marítima no GdG. A Estratégia Marítima Integrada da CEDEAO (EIMS) foi assim adotada em 2014 para complementar os esforços continentais e reforçar as sinergias com todas as partes interessadas, servindo assim como um instrumento de cooperação a nível nacional, bilateral e multilateral, envolvendo todas as partes interessadas que lidam com diferentes questões setoriais no domínio marítimo. De notar igualmente que, no âmbito desta luta regional em curso, os Chefes de Estado adotaram, a 25 de junho de 2013, um Código de Conduta transitório não vinculativo por um período de

três anos. Durante este período, os criminosos marítimos podem facilmente continuar os seus atos. A CEDEAO estabelece um Código de Conduta para a prevenção e repressão dos atos de pirataria, dos assaltos à mão armada contra navios e das atividades marítimas ilícitas na África Ocidental e Central.

f) Autoridade Administrativa Marítima (Ministério dos Assuntos Marítimos)

90. Nos Estados membros do Golfo da Guiné, existe um Ministério dos Transportes Marítimos cujas funções incluem, nomeadamente (a) conceção, execução, acompanhamento e avaliação da política geral do Estado em matéria de transportes terrestres, marítimos, fluviais e lagunares; b) observação de crimes e contraordenações cometidos no mar, nos lagos e nas partes navegáveis; c) administração dos navios e embarcações flutuantes, ilhas artificiais, estruturas marítimas ou lagunares, naufrágios e hipotecas marítimas e participação na defesa nacional; d) organização e coordenação dos transportes marítimos e fluviais e lagunares; (e) formação de marítimos em plataformas de perfuração; participação na gestão das plataformas de perfuração no que respeita ao policiamento, segurança e proteção do meio marinho; controlo e coordenação das regras de segurança marítima e portuária e aplicação dos regulamentos de segurança da navegação; aplicação das regras relativas e participação na manutenção da ordem nos portos marítimos, bem como participação no controlo e vigilância da pesca marítima.

91. Quanto às questões relacionadas com a pesca marítima, estas incluem (a) o desenvolvimento e a coordenação da execução da política do Estado no domínio das pescas marítimas e o desenvolvimento dos recursos; b) a contribuição para a elaboração de textos legislativos; c) o desenvolvimento da gestão das pescas e a aplicação da regulamentação da pesca marítima.

92. O tráfico marítimo ilícito envolve uma série de ministérios e agências, consoante a natureza do produto traficado (ambiente, segurança, finanças, etc.).

Quadro 1: Autoridades marítimas: leis, regulamentos na África Ocidental

Estados membros	Leis e regulamentos	Comentários
BENIM	- Lei n.º 2021-04 de 8 de julho de 2021 sobre a proteção e as regras relativas ao comércio internacional de espécies da fauna e flora selvagens ameaçadas de extinção na República do Benim - Lei-quadro 2014-19 de 07 de agosto de 2014 relativa à pesca e à aquacultura na República do Benim; - Lei 2020-25 de 2 de setembro de 2020 que altera a Lei de LBC/CFT 2018-17 de 25 de julho de 2018 na República do Benim e sobre a composição da UIF; - Decreto n.º 2011-394 de 28 de maio de 2011 que fixa as modalidades de conservação, desenvolvimento e gestão sustentável da fauna selvagem e dos seus habitats na República do Benim. - Decreto n.º 2013-551 sobre a Estratégia Nacional de Proteção e Segurança e Marítimas; - Decreto n.º 2014-785 sobre a criação, a organização, as competências e o funcionamento da autoridade nacional responsável pela ação do Estado no mar; - Decreto n.º 2020-270 de 6 de maio de 2020 sobre a obrigação de proteção armada nos navios comerciais com destino ao porto de Cotonou; - Decreto n° 2021-253 de 19 de maio de 2021 que fixa as coordenadas da carta náutica do Benim. - Elaboração do plano de ação nacional de luta contra a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada e do plano de preservação do ambiente.	- Foram igualmente adotadas inúmeras leis e decretos com vista à aplicação, quer de instrumentos internacionais e regionais, quer no âmbito da ação política do Estado. - Além disso, sem utilizar explicitamente o termo pirataria marítima, o Código Penal acabou por prever os elementos constitutivos da pirataria marítima e, sobretudo, uma pena de prisão (artigos 204 e 210). A partir de agora, a pirataria marítima, tal como definida pela UNCLOS, é sancionada pelo direito positivo do Benim. - Nos termos da Lei 2018-16 de 28 de dezembro de 2018 relativa ao Código Penal da República do Benim, o legislador beninense começou por incluir formalmente as zonas marítimas no território da República (artigo 11). Definiu como atos de terrorismo todas as infrações contra a segurança dos transportes aéreos, marítimos ou terrestres (artigo 162), ou o facto de propagar na atmosfera, no solo ou nas águas, incluindo as do mar territorial, qualquer substância suscetível de pôr em perigo a saúde das pessoas ou dos animais ou de degradar o ambiente natural (163 al 4), deu uma definição clara de embarcação (artigo 7) e de plataforma (artigo 8); a possibilidade de a administração marítima abordar qualquer embarcação apanhada em flagrante delito de derrame de contaminantes, incluindo combustível, no mar (artigo 851 al 2). - Além disso, sem utilizar explicitamente o termo pirataria marítima, o Código Penal acabou por prever os elementos constitutivos da pirataria marítima e, sobretudo, uma pena de prisão (artigos 204 e 210). A partir de agora, a pirataria marítima, tal como definida pela UNCLOS, é sancionada pelo direito positivo do Benim.

Estados membros	Leis e regulamentos	Comentários
COTE D'IVOIRE	- Lei n° 2017 - 442 de 30 de junho de 2017 que estabelece o Código Marítimo; - Lei n.º 96-766 de 3 de outubro de 1996 que estabelece o Código do Ambiente; - Lei n.º 96 - 669 de 29 de agosto de 1996 que estabelece o Código do Petróleo; - Portaria n.º 2012 - 369, de 18 de abril de 2012, que altera a Lei n.º 96 - 669 sobre o Código do Petróleo; - Lei n.º 95-553, de 17 de julho de 1995, relativa ao código mineiro; - Lei n.º 64-291 de 1 de agosto de 1964 relativa ao código aduaneiro; - Lei n.º 2016 554 ou 26 de julho de 2016 relativa à pesca e à aquacultura; - Lei n.º 88-686, de 22 de julho de 1988, sobre a repressão do tráfico ilícito de drogas e estupefacientes; - Lei n.º 61-349, de 9 de novembro de 1961, relativa ao estabelecimento de um código da marinha mercante; - Lei n.º 2018-975, de 27 de dezembro de 2018, que estabelece um Código de Processo Penal - Portaria n.º 2013-660, de 20 de setembro de 2013, relativa à prevenção e luta contra a corrupção e infrações similares; - Lei n.º 2016-410 de 15 de junho de 2016 relativa à repressão da fraude e da falsificação na venda de bens ou serviços.	Vários textos legais (leis, decretos, ordens, circulares, etc.), tanto a nível nacional como internacional, têm como campo de ação direta ou indireta as atividades no espaço marítimo da Côte d'Ivoire. Dizem respeito à organização e à gestão das atividades, destacando a supervisão, a monotorização e a sanção das violações da legislação e da regulamentação das atividades em geral e das relacionadas com os atos ilícitos, em particular. O código do ambiente não menciona em lado algum o conceito de BC/TF/FFI. Assim, o estudo do BC/FT/FFI relacionado com a criminalidade marítima deve, antes de mais, exigir a compreensão do conceito de crime específico ao setor, mas também conhecer a gravidade do mesmo - não só em termos de impacto ambiental, no caso do código do ambiente, mas sobretudo dos riscos relacionados com a suscetibilidade de o explorar para fins de BC/FT/FFI. Isto levanta a questão da geração de fundos sujos que podem resultar da prática de uma infração específica. Se a análise desta infração puder, de uma forma ou de outra, mostrar a possibilidade de gerar fundos sujos, direta ou indiretamente, fica provada a necessidade de avaliar a ocorrência de utilização para fins de BC/FT/FFI. Esta revisão não se limita à revisão dos textos jurídicos através da inclusão da noção de BC/FT/FFI, mas implica sobretudo uma apropriação da luta contra estes flagelos por parte das instituições que se regem por estes textos.

Estados membros	Leis e regulamentos	Comentários
GANA	- Marinha Mercante (Formação, certificação, lotação, manuseio e vigilância) Regulamento 2004 (LI 1790)	As presentes regras aplicam-se aos marítimos que prestam serviço a bordo de navios registados no Gana e de navios de outros países, com exceção dos que prestam serviço a bordo de navios de guerra, navios auxiliares da Marinha ou outros navios detidos e explorados por um Estado e que se dedicam exclusivamente a serviços governamentais não comerciais, navios de pesca, iates de recreio não comerciais e navios de madeira de construção tradicional.
	- Regulamentos sobre a navegação no Gana (trabalho marítimo), 2015 (IL 2226)	Os presentes regulamentos aplicam-se a qualquer embarcação registada no Gana que exerça atividades comerciais, exceto se a embarcação exercer atividades de pesca, for um navio de guerra ou estiver isento pelo Diretor Executivo da Autoridade Marítima do Gana.
	- Regulamentos do transporte marítimo do Gana (Proteção das Operações e dos Ativos Offshore) de 2012 (IL 2010)	1) Estabelecer zonas de segurança em torno de uma instalação *offshore* para proteger a estrutura instalada ou a ser instalada no fundo do mar no âmbito da jurisdição marítima do Gana; 2) Prescrever as medidas que o Ministro considera necessárias na zona de segurança estabelecida para a proteção da instalação ou dispositivo offshore relativamente ao qual a zona de segurança é estabelecida; e 3) Regulamentar ou proibir a entrada de um navio ou de uma classe específica de navios, embarcações ou pessoas na zona de segurança.
	- Regulamentos da Autoridade Marítima do Gana (Taxas e Encargos) de 2012 (IL 2009)	A autoridade é mandatada por esta lei para impor taxas de segurança marítima no que respeita ao seguinte: 1) Uma instalação offshore que opera no âmbito da jurisdição marítima do Gana 2) Navios, condutas, cabos e instalações de armazenamento sob a jurisdição marítima do Gana, 3) Navios petroleiros que visitam uma instalação offshore na jurisdição marítima do Gana para carregar petróleo, 4) Navios petroleiros que operam como batelões, graneleiros, navios científicos marítimos. 5) Ou qualquer navio comercial não incluído em qualquer outra categoria que faça escala num porto marítimo ou terminal sob jurisdição marítima do Gana

Estados membros	Leis e regulamentos	Comentários
GUINÉ-BISSAU	- Lei n.º 2 e 3/85; - Decreto n.º 21/2016, de 17 de fevereiro, que regulamenta as operações de pesca relevantes; - O Decreto n.º 4/96, de 2 de setembro, estabelece os princípios gerais da política de utilização dos recursos pesqueiros nacionais; - A Lei n.º 3/2018, de 7 de agosto, define medidas de natureza preventiva e repressiva de combate ao branqueamento de capitais e ao financiamento do terrorismo, transpondo para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 02/2015/CM/UEMOA - Decreto-Lei n.º 10/2011, de 7 de junho, estabelecendo as regras gerais de gestão e desenvolvimento da pesca; - Decreto-Lei n.º 14/99, de 27 de outubro, que cria a Administração dos Portos da Guiné-Bissau; - Decreto-Lei n.º 15/2011, de 11 de outubro, que cria o Instituto dos Portos Marítimos; - O Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho, aprova o regulamento geral das capitanias; - Decreto-Lei n.º 9/96, de 2 de junho de 1997, Regulamento da Comissão de Fiscalização Marítima - FISCMAR - complementado pelo decreto de 21 de julho de 1999 relativo à presidência da FISCMAR; - Ato Adicional à Convenção de 10 de março de 1988 relativa à supressão de atos ilícitos contra a segurança das plataformas instaladas na plataforma continental; - Despacho conjunto n.º 01/GMPEM/2006, de 16 de janeiro (BORGB, n.º 3, p. 18) - taxas relativas às operações de pesca conexas; - Resolução n.º 7/97, de 19 de junho, Protocolo de cooperação em matéria de vigilância das pescas e de operações de perseguição marítima entre a República da Guiné-Bissau e a Guiné-Conacri.	Não existe nenhuma disposição no Código Penal da Guiné-Bissau que qualifique especificamente o crime de pirataria marítima, nem disposições que especifiquem os crimes de roubo à mão armada no mar e atos contra a segurança da navegação marítima. A pirataria e o assalto à mão armada no mar, em particular, são crimes complexos, na medida em que um conjunto diversificado de atos criminosos pode ser integrado nos conceitos sem ser necessariamente cumulativo.

Estados membros	Leis e regulamentos	Comentários
NIGÉRIA	- Lei de 1991 relativa à jurisdição do almirantado (AJA) - Lei de 2003 relativa à navegação costeira e interior (cabotagem) - Lei da Autoridade Portuária da Nigéria (NPA) de 2004 - Lei de 2022 relativa ao branqueamento de capitais (prevenção e proibição) - Lei da Marinha Mercante de 2007 (MSA) - Lei de 2007 da Agência Nigeriana de Administração e Segurança Marítima (NIMASA) - Lei sobre a supressão da privacidade e outras infrações marítimas de 2019 - Lei do Terrorismo (Prevenção e Proibição) de 2022 - Lei de 2022 relativa aos produtos do crime (recolha e gestão) - Lei de 1975 relativa à produção e distribuição de petróleo (anti sabotagem)	- A falta de leis e regulamentos modernos e atualizados que estejam em sintonia com a realidade atual de várias atividades criminosas na região marítima da Nigéria é uma deficiência que é frequentemente explorada. Embora a nova lei sobre a Supressão da Pirataria e Outras Infrações Marítimas (SPOMO – sigla em inglês) tenha sido promulgada em 2019 para colmatar algumas das lacunas relacionadas com a pirataria, ainda há muito a fazer para resolver as questões relacionadas com o roubo de petróleo, o vandalismo dos oleodutos e a refinação ilegal de petróleo. - A lei de 1975 contém disposições contra a sabotagem de oleodutos e prevê sanções que podem ir até à pena de morte. No entanto, esta disposição aplica-se apenas ao transporte de produtos petrolíferos e não de petróleo bruto (Nota de orientação da NEITI, edição 5, novembro de 2019). - Os crimes relacionados com o BC/FT estão praticamente ausentes do quadro jurídico das estruturas e instituições que operam no espaço marítimo.
TOGO	- O Togo aderiu ao Protocolo à Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Localizadas na Plataforma Continental, celebrado em Roma a 10 de março de 1998 - Lei n.º 2016-004, de 11 de março de 2016, relativa à luta contra os atos de pirataria marítima e outros atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima cometidos no mar, tal como definidos nas disposições da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, assinada em Montego Bay em 10 de dezembro de 1982	- O Togo ratificou várias convenções ou acordos internacionais no domínio da luta contra a criminalidade marítima sob todas as suas formas. Para além da Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar, que visa, nomeadamente, combater o transporte de escravos e a pirataria e preservar os recursos biológicos no alto mar, o Togo ratificou a convenção relativa à cooperação para a proteção e o desenvolvimento do meio marinho e das zonas costeiras da região da África Ocidental e Central, adotada em Abidjan a 23 de março de 1981. O Togo aderiu igualmente ao Protocolo da Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança das Plataformas Situadas na Plataforma Continental, concluído em Roma a 10 de março de 1998. - Esta lei visa garantir o respeito, pelos navios, das disposições que se inscrevem no quadro da luta contra a pirataria e outros atos ilícitos cometidos no mar e que se aplicam no âmbito do direito internacional, bem como das disposições legislativas e regulamentares da República Togolesa.
	- Lei uniforme de LBC/CFT n°2018-004 de 4 de maio de 2018 nos Estados membros da União Monetária da África Ocidental	- Esta lei criminaliza o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo. Considera o tráfico de seres humanos e a introdução clandestina de migrantes por via terrestre, marítima e aérea como infrações subjacentes ao branqueamento de capitais e ao financiamento do terrorismo.

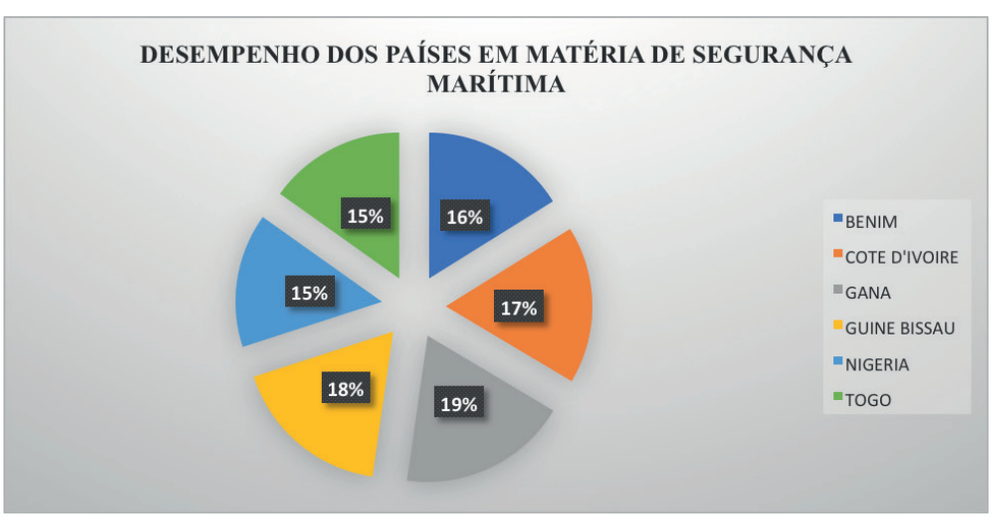
96. A nível institucional e operacional, enquanto as regiões do Mediterrâneo e das Caraíbas estão a desenvolver uma abordagem regional integrada na luta, baseada na cooperação, na colaboração, na coordenação de ações e na partilha de recursos, a abordagem adotada pelos Estados e pelo Governo da região do GgG é dificultada por uma fraca colaboração e coordenação de ações entre as agências e as administrações nacionais competentes, entre as organizações sub-regionais existentes, bem como por dificuldades financeiras, materiais e humanas que comprometem a sustentabilidade das medidas de segurança marítima iniciadas tanto a nível nacional como regional.

97. Tendo em conta as deficiências identificadas, os Estados da região do GdG, bem como as organizações sub-regionais, devem inspirar-se na experiência enriquecedora do Mediterrâneo e das Caraíbas para desenvolver uma nova abordagem de luta, baseada na criação de um quadro jurídico que responda às exigências do direito internacional e numa abordagem integrada baseada na colaboração, na coordenação das ações e na partilha dos recursos.

2.4.3 Panorama do Desempenho Regional em Matéria de Proteção Marítima

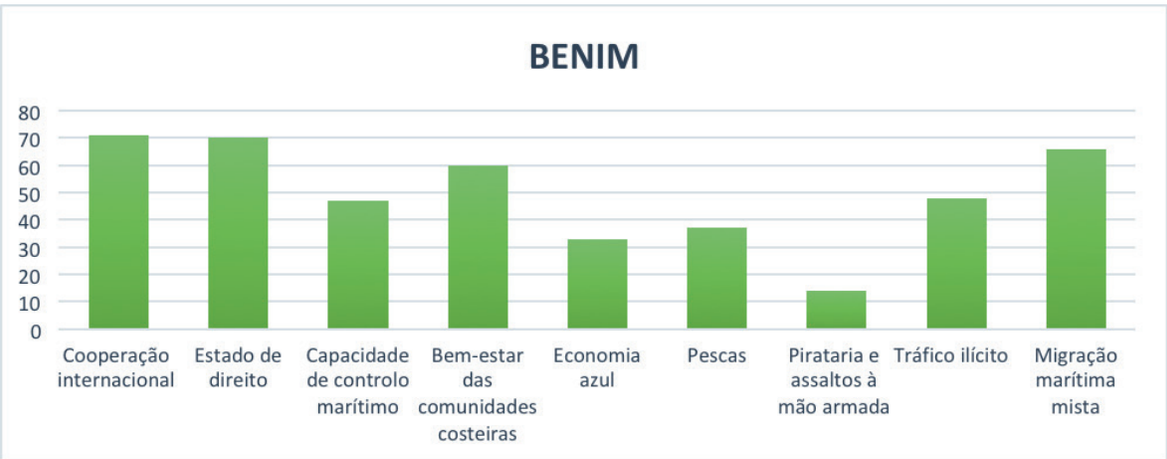
98. De acordo com o índice de segurança marítima publicado por *Stable Seas* em 2020, os países do Golfo da Guiné têm um desempenho relativamente fraco em matéria de segurança marítima. Este índice é o primeiro do seu género no mundo, permitindo medir e mapear os pontos fortes e as deficiências nacionais e regionais em função de determinados critérios específicos, ao mesmo tempo que demonstra como questões como o tráfico marítimo, a pirataria e os assaltos à mão armada, a migração marítima, etc., estão intimamente ligadas.

99. Este índice baseia-se principalmente em nove (9) áreas-chave para alcançar uma segurança marítima sustentável e uma boa governação marítima. O método utilizado por *Stable Seas* combina estudos de caso interessantes com dados qualitativos e quantitativos que fornecem classificações e, acima de tudo, uma visão sobre a forma como os requisitos internacionais são implementados para apoiar estas áreas. Esta avaliação é efetuada de acordo com as seguintes variáveis de segurança marítima: (i) cooperação internacional; (ii) estado de direito; (iii) capacidade de aplicação do direito do mar; (iv) bem-estar das comunidades costeiras; (v) economia azul; (vi) pescas; (vii) pirataria e assaltos à mão armada; (viii) tráfico ilícito; (ix) e migração marítima mista.

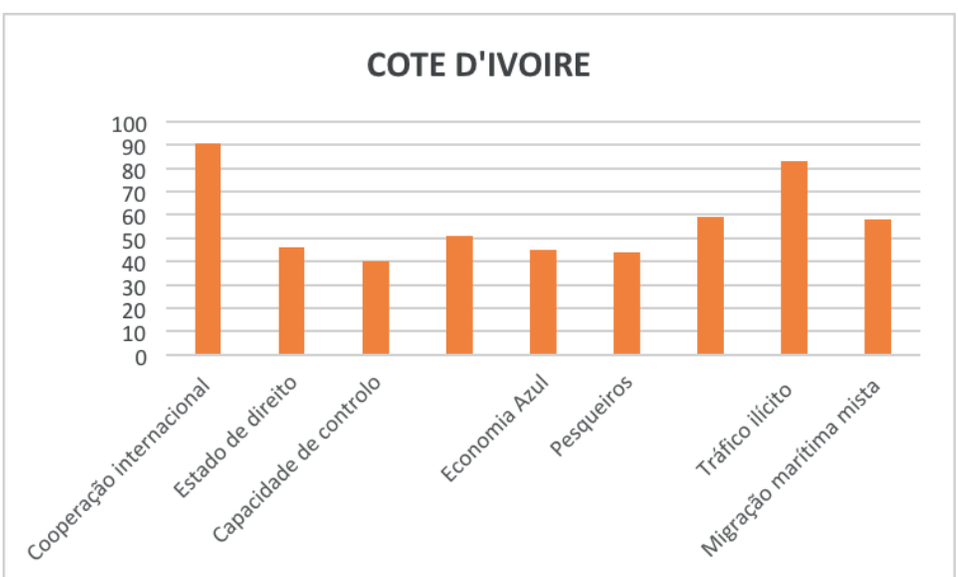


100. Tendo em conta as classificações atribuídas em 2020, o Gana, entre os seis (6) países alvo do estudo, parece ter o melhor desempenho, com 58/100 pontos, seguido da Guiné-Bissau e da Côte d'Ivoire.

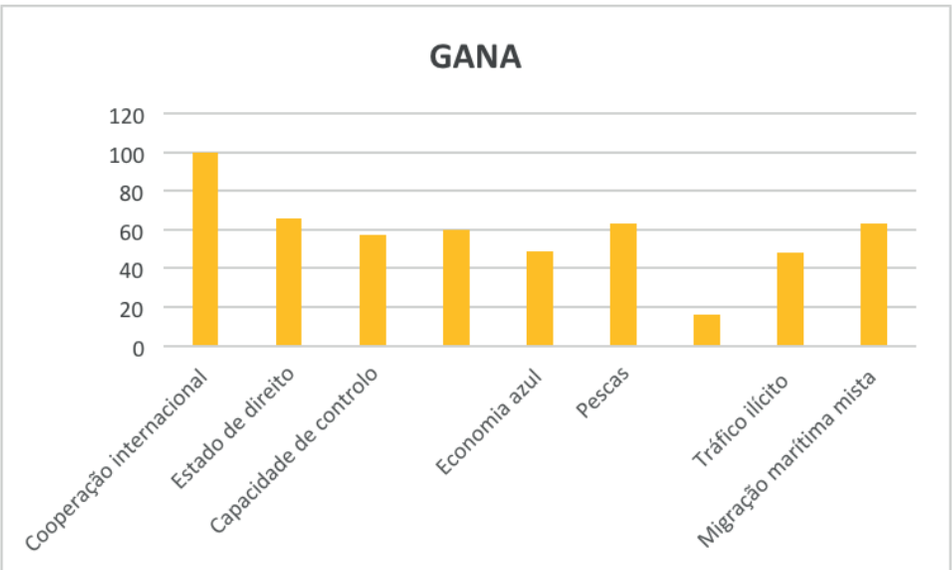
2.4.4 Panorama do desempenho da proteção do transporte marítimo por país



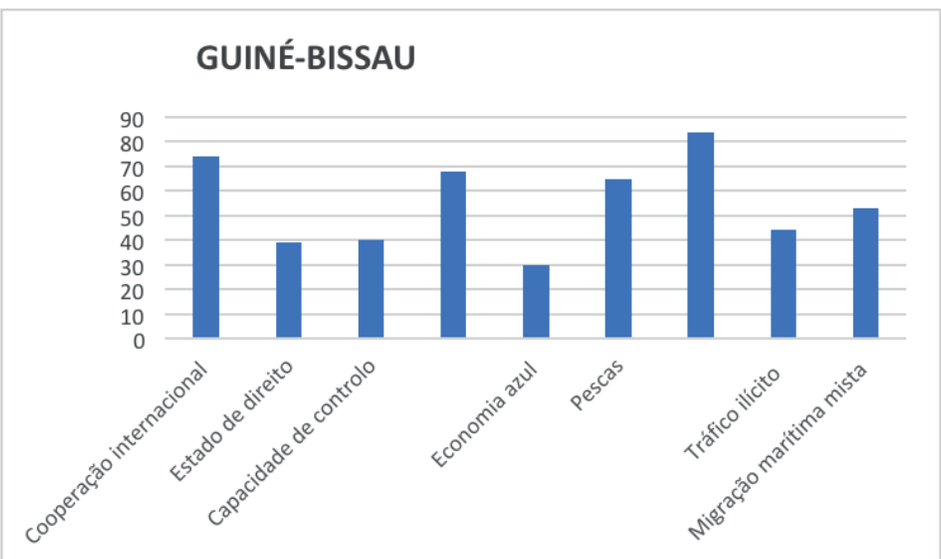
101. A análise das classificações do Benim revela os pontos fortes do país em termos de cooperação internacional e de estado de direito e os desafios muito importantes a enfrentar em matéria de prevenção dos atos de pirataria e dos assaltos à mão armada.



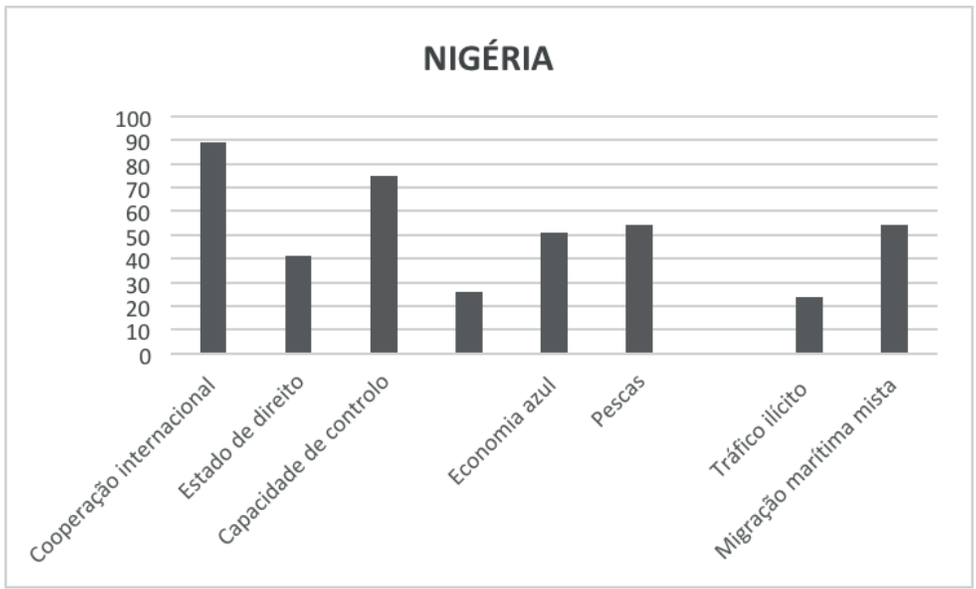
102. A análise das classificações da Côte d'Ivoire revela os pontos fortes do país em termos de cooperação internacional e de luta contra o tráfico ilícito, e desafios muito importantes a enfrentar em termos de respeito pelas leis e pelos regulamentos, bem como a nível da capacidade de repressão marítima.

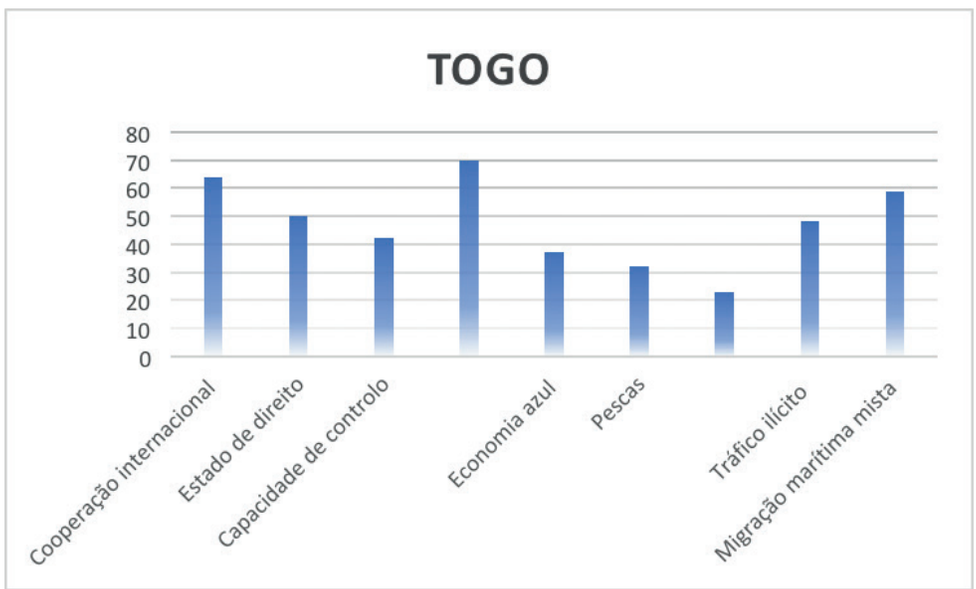


103. A análise da classificação do Gana revela os pontos fortes do país em termos de cooperação internacional e os desafios muito importantes a enfrentar em termos de prevenção de atos de pirataria marítima e de assaltos à mão armada.



104. A análise da classificação da Guiné-Bissau revela os pontos fortes do país em matéria de pirataria e de assaltos à mão armada no mar, bem como desafios muito importantes a enfrentar em termos de economia azul e de respeito por leis e regulamentos, bem como a nível da capacidade de aplicação do direito do mar.





105. A análise das classificações da Nigéria revela os pontos fortes do país em matéria de cooperação internacional e de aplicação do direito marítimo, bem como desafios muito significativos em termos de cumprimento da legislação e da regulamentação, do bem-estar das comunidades marítimas e do tráfico ilícito.

106. A análise da classificação do Togo revela os pontos fortes do país em termos de bem-estar das comunidades marítimas e os desafios muito importantes a enfrentar em matéria de pirataria e de assaltos à mão armada no mar.

Conclusão

107. O ambiente do Golfo da Guiné está sujeito a uma ameaça crescente de insegurança. Os diferentes tipos de infrações marítimas têm ligações comprovadas com o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo. Contudo, as respostas jurídicas e operacionais dos países, apesar da Cimeira de Yaoundé, continuam a ser inadequadas e inconsistentes com as exigências internacionais. É importante analisar em pormenor as capacidades de deteção, investigação e acusação, através de estudos de caso, para uma resolução mais eficaz das deficiências operacionais.

CAPÍTULO TRÊS:

PANORAMA GERAL DAS REDES FINANCEIRAS CLANDESTINAS E DOS GRUPOS CRIMINOSOS

Introdução

110. As redes financeiras clandestinas são sistemas informais e não regulamentados que facilitam o fluxo de dinheiro sem passar por canais financeiros e instituições bancárias tradicionais. São utilizadas por grupos criminosos para esconder e branquear os produtos das suas atividades ilegais. Estas redes podem ser constituídas por pessoas, comerciantes ou organizações criminosas que recolhem, transferem e ocultam fundos através de mecanismos como o transporte físico de dinheiro, a utilização de empresas de fachada, o câmbio informal de moeda, casinos, empresas offshore e muitos outros métodos.

111. Se é verdade que todas as formas de criminalidade marítima presentes no Golfo da Guiné constituem, de uma forma ou de outra, ameaças de branqueamento de capitais e de financiamento do terrorismo, não é menos certo que os indivíduos ou grupos criminosos que beneficiam destas receitas dispõem de métodos e técnicas sofisticados para se organizarem e preservarem a sua clandestinidade. Para cada uma das principais ameaças identificadas neste relatório, este capítulo tem como objetivo identificar e analisar casos práticos para evidenciar o modus operandi destes criminosos, os seus perfis e, sobretudo, as lacunas legais e operacionais de que tiram partido.

3.1. Pirataria marítima e assaltos à mão armada

3.1.1. Estudo de caso n.º 1: Ato de pirataria cometido através de uma rede de pesca.

O Sr. XL era conhecido no seu ambiente familiar, especialmente nas praias togolesas, como um homem de negócios. A sua verdadeira atividade conhecida era a pesca, a compra e venda de canoas. Mas as pessoas que o rodeavam suspeitavam que ele também se dedicava à recuperação ilegal de sucata metálica do fundo do mar togolês. Na noite de 11 para 12 de maio de 2019, juntou-se a um grupo de criminosos para perpetrar um ato de pirataria marítima.
Com efeito, seis (6) cidadãos de um país da sub-região reconhecido por acolher um grande grupo jihadista muito radicalizado deslocaram-se ao Togo em maio de 2019 com o único objetivo de cometer um ato de pirataria marítima. Para atingir o seu objetivo, depois de terem associado dois outros togoleses e um ganês e de terem preparado cuidadosamente o seu ataque, solicitaram os serviços do Sr. XL, que lhes alugou uma canoa a motor e provavelmente outro equipamento. Durante a noite abordam um petroleiro de pavilhão togolês que se encontrava atracado no ancoradouro do porto. Obrigam o capitão, sob a mira de uma arma, a fazer-se ao mar para se apoderarem do petróleo e do conteúdo do navio. As forças de intervenção rápida da marinha francesa, tendo detetado um movimento anormal do navio que se fez ao largo sem autorização, partiram em perseguição do mesmo e, após uma troca de tiros, os piratas foram controlados e entregues à justiça. Foram-lhes imputados os crimes de «pirataria», «violência intencional» e «associação criminosa».
O Sr. XL e os seus cúmplices foram condenados a penas de prisão de 12 a 20 anos, com multas de 50 a 25 milhões de francos CFA e uma proibição de entrada no país por 5 anos, como estrangeiros.
Comentários
- Não foi realizada qualquer investigação financeira ou patrimonial, tal como previsto nos textos de LBC/CFT, para desmantelar a rede e neutralizar os ativos e os produtos do crime.
- Não houve qualquer partilha espontânea de informações que permitisse à UIF continuar a investigar os produtos e os bens das pessoas envolvidas. Fonte: GIGM (TOGO)

INDICADORES CARACTERÍSTICOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS OU DE FINANCIAMENTO DO TERRORISMO "

- Proveniente de um país considerado de risco
- Utilização de atividades de pesca como fachada
- Aluguer informal de canoas e outros equipamentos de pesca
- Movimentos inusitados de navios em direção ao alto mar, sem autorização.

3.1.2. Estudo de Caso n.º 2: Ato de pirataria, assalto à mão armada e rapto com pedido de resgate cometido contra um navio de pesca.

A 26 de março de 2018, o Marine 711, um atuneiro registado no Gana, iniciou a sua expedição de pesca de rotina nas águas de Ada/Keta, no Gana. Por volta das 17h30, um outro navio, M/T Konstantinos, estava a dirigir-se para o Marine 711. A dada altura - e sem o conhecimento da tripulação do Marine 711 - o M/T Konstantinos tinha sido desviado por piratas, que tencionavam utilizar o navio para atacar o Marine 711. Os homens armados atacaram e abordaram o Marine 711. Na altura do ataque, o navio atingido tinha quarenta e sete (47) membros da tripulação, incluindo três cidadãos coreanos e um cidadão grego. Os piratas conduziram o Marine 711 até às águas do Benim e abandonaram o navio quando se aperceberam que estavam a ser perseguidos por um avião da marinha nigeriana. No entanto, antes de abandonarem o Marine 711, os piratas raptaram os três cidadãos coreanos. A embarcação, juntamente com os restantes membros da tripulação, foi mais tarde recolhida pela marinha do Gana e levada para o porto marítimo de Tema. Os objetos roubados pelos piratas durante a operação incluíam todo o equipamento de comunicações da embarcação, um conjunto de Furuno Fish Finder(localizador de Peixe Furuno) no valor de 773,66 USD, um conjunto de VHF marítimo no valor de 196,36 USD, quatro conjuntos de recetores CHF Marine Trans, no valor de 691,76 USD, dois conjuntos de telefones Iridium, no valor de 134 USD, um conjunto de Bait Boat, no valor de 75 700 USD, e quatro computadores portáteis Samsung no valor de cerca de 3 300 USD. A 26 de abril de 2018, os cidadãos coreanos feitos reféns foram libertados pelos piratas, na sequência de negociações com a Embaixada da Coreia no Gana e na Nigéria, os diretores executivos da Marine World e negociadores experientes na Nigéria.

Comentário
- Nem a Polícia Marítima do Gana nem as outras autoridades locais envolvidas tinham conhecimento das discussões durante as negociações, nem do montante que acabou por ser pago para garantir a libertação dos membros da tripulação raptados.
- Os pagamentos de resgate de marítimos não africanos foram estimados em 40,000USD por indivíduo (Bell, et al., 2022). Colocando a hipótese de uma estimativa mais baixa de 25,000USD, os piratas podem ter recebido até 75,000USD de resgate pelos três cidadãos coreanos.

INDICADORES CARACTERÍSTICOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS OU DE FINANCIAMENTO DO TERRORISMO

- Transações que envolvam indivíduos de alto risco ou jurisdições conhecidas por pirataria ou contrabando.
- Pagamentos efetuados através de intermediários sem documentação ou justificação clara.

3.1.3. Estudo de Caso n.º 3: Deteção e ação penal de atos de pirataria através da coordenação entre agências e da cooperação operacional

Em maio de 2020, a marinha da Nigéria resgatou os reféns e o arrastão de pesca chinês HAI LU FENG II, com licença para pescar na Côte d'Ivoire, e escoltou-os em segurança até Lagos. O navio fora sequestrado por piratas na quinta-feira, 14 de maio de 2020, na Zona Económica Exclusiva da Côte d'Ivoire, com 18 tripulantes a bordo - oito chineses, sete ganeses e três ivoirenses. O navio foi localizado através de um esforço coordenado de vários Estados africanos e organizações como a NIMASA. A marinha nigeriana bloqueou a traineira de pesca chinesa a 140 milhas náuticas a sul da boia do Canal de Lagos por volta das 22h10, hora local, na noite de 16 de maio de 2020. Quando acostaram, os piratas hesitaram em parar, mas o Serviço Especial de Barcos da Marinha da Nigéria embarcou no navio NGURU da marinha nigeriana e fez um embarque oposto enquanto este navegava a 9 nós. Os 10 piratas, na sua maioria jovens, foram acusados de 4 crimes de pirataria, cada um ao abrigo de uma nova lei antipirataria, a Lei de Supressão da Pirataria e Outras Infrações Marítimas (SPOMO – sigla em inglês), que entrou em vigor em 2019, perante o Supremo Tribunal Federal em Lagos, em julho de 2020. Numa decisão histórica, o Tribunal, a 23 de julho de 2021, no processo República Federal da Nigéria contra Frank Insort Abaka e 9 outros arguidos número FHC/L/170C/2020, condenou as 10 pessoas acusadas das 4 acusações de pirataria e sentenciou cada uma delas a 12 anos de prisão por cada uma das acusações, mas a serem executadas simultaneamente com uma multa adicional de N250, 000,00 em cada uma das acusações para cada um dos arguidos. A acusação foi conduzida pelo Gabinete do PGR com o apoio de advogados formados em direito do mar na marinha da Nigéria.

Comentário
- Esta é a primeira condenação por um crime relacionado com a pirataria na Nigéria e foi possível graças às disposições da nova lei SPOMO.
- O resultado do julgamento, de acordo com as autoridades nigerianas, enviará uma mensagem clara aos piratas do mar de que as suas atividades criminosas na zona marítima do país já não vão decorrer como habitualmente.

Fontes: Gabinete do PGR com informações adicionais da UIF-Nigéria (NIGÉRIA)

3.1.4 . Tendências e métodos observados

112. De acordo com os agentes de segurança e as agências de aplicação da lei entrevistados durante o estudo, a pirataria na Nigéria opera em grupos organizados bem estruturados e funciona como uma organização criminosa organizada. As atividades de pirataria são facilitadas por fundos e equipamento fornecidos pelos patrocinadores. Esta afirmação é corroborada por relatórios do GMI, segundo o qual a quadrilhas de piratas no GdG estão bem organizadas e têm como alvo todos os tipos de embarcações num largo espetro.

113. Os estudos de caso analisados acima revelam que os ataques de pirataria no ambiente marítimo do GdG seguem um padrão sazonal, com a maioria dos ataques a ocorrer entre novembro e abril devido às condições meteorológicas ideais. O sequestro também se tornou o principal objetivo da maioria dos ataques de pirataria. Na Nigéria, os relatos mostram que a carga costumava ser o principal alvo dos piratas, especialmente quando o petróleo estava a ser negociado acima dos 100 USD por barril. Quando o preço do petróleo baixou, os membros da tripulação passaram a ser mais valiosos do que o petróleo. Isto mostra como este sistema criminoso está estruturado em torno da procura do lucro económico.

114. O modus operandi das organizações de pirataria passou de operações quase exclusivamente noturnas para cerca de 50% de ataques durante o dia e 50% durante a noite. Nos últimos anos, o valor dos pagamentos de resgate também aumentou. De acordo com o relatório do ONUDC, o pedido inicial de resgate para o pessoal raptado em 2008 era entre 20 e 25 milhões de nairas (100,000,00 – 150,000,00USD). Em 2016, a soma acordada para um conjunto de cativos aumentou para aproximadamente 125,000,00 – 150,000,00USD. Desde então, registou-se um aumento significativo do montante do resgate exigido pelos piratas.

115. A análise dos estudos de caso apresentados revela igualmente que as operações desss grupos de piratas na região marítima envolvem a utilização de armas (por vezes sofisticadas) necessárias para ataques de média a grande escala. Podem raptar grandes grupos de marinheiros e operar a distâncias mais afastadas das costas do país. Os piratas dispõem também de amplos recursos, tais como uma variedade de armas e embarcações com motores turbo, que os ajudam a navegar e a fugir facilmente. Este facto pode implicar que o tráfico ilícito de ALPC (armas ligeiras e de pequeno calibre) é de grande utilidade para a pirataria marítima e que esta interligação complica a gestão da questão.

116. De acordo com os funcionários dos serviços de informação e segurança entrevistados durante a investigação, uma vez que os casos de raptos ocorrem em simultâneo com a pirataria marítima, são pagos resgates pela libertação das vítimas. Quando pagos, os piratas recorrem principalmente aos serviços de operadores de agências de câmbio (CdC) para converter a moeda em moeda local, enquanto as receitas em dinheiro são introduzidas na economia local através da compra de propriedades, automóveis, armas de fogo e munições e recursos em benefício da organização criminosa. No entanto, não foi possível identificar nenhum estudo de caso que ilustrasse esta tendência.

117. Num relatório de 2021 elaborado pelo Programa Global de Combate ao Crime Marítimo do ONUDC, intitulado "Piratas do Delta do Níger", foram também feitas as seguintes afirmações sobre a estrutura financeira das organizações de piratas que operam na região marítima da Nigéria e sobre a forma como o produto das suas atividades criminosas alimenta a economia local:

- No passado recente, as atividades de pirataria no GdG passaram de grupos de piratas que atacavam navios para roubar cargas petrolíferas (pirataria petrolífera) para o atual rapto com pedido de resgate.
- Os piratas gastam as suas receitas numa série de artigos. O rasto do dinheiro dos piratas revela que, após o recebimento de um resgate, uma grande parte vai para os patrocinadores e/ou chefes de tribo e pequenas partes são pagas a diferentes categorias de membros do grupo de piratas.
- Para além da partilha feita, uma fração do dinheiro pode ser reinvestida na manutenção e compra de equipamentos como lanchas e motores de alta potência e armas como AK47.
- Os piratas gastam o dinheiro em despesas familiares, incluindo propinas escolares e cuidados de saúde. Os piratas a níveis mais elevados podem utilizar a sua quota-parte para comprar propriedades ou veículos.
- Os chefes de grupo podem também partilhar uma pequena parte das receitas da pirataria com a comunidade local.
- As receitas provenientes da pirataria, embora tenham aumentado nos últimos anos, são ainda consideravelmente inferiores às provenientes de crimes como o roubo de petróleo bruto e a refinação de petróleo.

3.2. Pesca Ilegal, Não Declarada e Não Regulamentada (pesca INN)

3.2.1. Estudo de Caso 4: Pesca não regulamentada com suborno de funcionários públicos.

O navio KJ que arvora o pavilhão de um país asiático tem no seu interior um sistema hidroacústico difícil de detetar pelas autoridades marítimas. Este sistema, em função do tipo de ondas sonoras emitidas na água, atrai certos tipos de peixes num raio de ação. Assim, durante a pesca, este navio, de acordo com as imagens de satélite, determina, em função da sua localização, o tipo de recursos pesqueiros em quantidade na zona. O navio KJ emite então as ondas correspondentes e, em menos de algumas horas, o tipo e os grupos de peixes que procura estão ao seu alcance. Embora, se esperasse a caça de certos peixes normalmente sujeitos a autorização, a pesca neste navio está mais orientada para espécies de peixes proibidos com um valor comercial muito elevado.
Comentários
A emissão ou renovação das licenças de pesca dos navios exige uma inspeção minuciosa, especialmente quando estes dispõem de equipamentos de um certo nível tecnológico. A corrupção no meio ambiente pode ser um poderoso facilitador da pesca INN, mas também um catalisador do branqueamento de capitais ligados aos fundos gerados pela prática dos referidos crimes. É importante garantir que o pessoal dos assuntos marítimos, na sua formação, não só seja permanentemente atualizado, mas, sobretudo, disponha de equipamento de alto desempenho capaz de facilitar certas operações sob a sua jurisdição.
Fonte: Côte d'Ivoire

INDICADORES CARACTERÍSTICOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS OU DE FINANCIAMENTO DO TERRORISMO

- Utilização de tecnologias pouco conhecidas ou não autorizadas para praticar a pesca abusiva
- Laxismo na concessão de licenças de pesca
- Recurso à corrupção para obter uma autorização de pesca sem verificar as caraterísticas do navio de pesca.

3.2.2. Estudo de Caso n.º 5: Utilização da opacidade das sociedades de fachada e branqueamento do produto da pesca INN através da dissimulação da identidade dos beneficiários efetivos

Note-se que a empresa chinesa Mvo Guyen Chang Ocean (Deep-Sea) Fisheries Company Limited possui uma frota de navios que operam nas águas do Gana, todos designados com o prefixo Lu Rong Pyong Gang. No total, em dezembro de 2016, 25 arrastões industriais com nomes semelhantes constavam da lista de navios autorizados a operar nas águas do Gana, agrupados em grupos sob a alçada de várias empresas de fachada ganesas. Foram estabelecidas ligações claras entre a Guyen Chang e vários delas, embora subsistam dúvidas quanto ao verdadeiro beneficiário efetivo dos outros grupos (Copeland, Utermohlen e Brush, 2020). No entanto, é muito provável que a frota de navios da Lu Rong Pyong Gang nas águas do Gana pertença à Guyen Lu Chang Ocean Fisheries Co. Ltd.
A análise da cadeia da estrutura proprietária da frota da Lu Rong Pyong Gang a partir dos registos dos navios do Gana de 2016 e dos dados de um estudo de 2020 realizado pela Trygg Mat Tracking, respetivamente, revela claramente que toda a frota poderia muito bem pertencer à Guyen Chang e/ou a outras empresas chinesas.

Comentário
As circunstâncias que rodeiam o(s) beneficiário(s) efetivo(s) de navios como a frota Lu Rong Pyong Gang são bastante semelhantes ao caso da Namíbia, onde documentos divulgados revelaram mais tarde provas de fluxos financeiros ilícitos ocorridos numa complexa rede de transações entre a Samherji - a maior empresa de pesca da Islândia -, várias empresas de fachada (das Maurícias, Chipre, Emirados Árabes Unidos e Ilhas Marshall), a Namíbia e a Noruega. Os fluxos ilícitos descobertos incluíam quase 10 milhões de USD em subornos pagos a alguns dos principais políticos da Namíbia (incluindo o Ministro das Pescas e o Ministro da Justiça), advogados e homens de negócios. (Fabricius, 2022).
Embora a opacidade das transações no sector das pescas do Gana possa dificultar a descoberta de provas concretas, é altamente provável que uma análise mais atenta das operações da frota de Lu Rong Pyong Gang possa revelar uma vasta rede de fluxos financeiros transnacionais, alimentada por suborno e corrupção em alguns dos mais altos níveis do governo.
Fonte: Gana

3.2. 3. Estudo de Caso 6: Branqueamento do produto da pesca INN através de cadeias hoteleiras

Em 2010, na sequência de uma investigação do Ministério Público, três PEP (nomeadamente, um ex-ministro das Pescas, um ex-diretor-geral das Pescas Industriais e um coordenador da FISCAP - Autoridade de Inspeção e Controlo das Atividades da Pesca) foram acusados de crimes de corrupção e branqueamento de capitais, uma vez que os três, em conjunto, e sem jurisdição relevante, tinham autorizado ilegalmente sete navios a pescar nas águas territoriais guineenses, depois de terem recebido subornos no valor de 183,000,000 FCFA (cento e oitenta e três milhões de francos CFA) dos proprietários dos mesmos navios. Enquanto os suspeitos foram objeto de um processo judicial, os armadores sul-coreanos foram multados. Embora tenha havido uma acusação por crime de branqueamento de capitais, a investigação financeira não foi efetuada com vista a detetar os métodos utilizados e a localizar o produto do branqueamento para eventual confisco. Ficou claro que um dos suspeitos, nomeadamente o antigo Ministro das Pescas, era proprietário de um complexo hoteleiro que comprou a um empresário de um país europeu, que acabou por abandonar a sua atividade na Guiné-Bissau devido a decisões governamentais e à instabilidade política.

Fonte: Guiné-Bissau

INDICADORES CARACTERÍSTICOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS OU DE FINANCIAMENTO DO TERRORISMO

- ♣ Envolvimento da pessoa exposta politicamente na concessão ou aquisição de licenças ;
- ♣ Utilização de numerário na aquisição de um complexo hoteleiro;
- ♣ A riqueza ostensiva não é compatível com o seu perfil económico-financeiro.

3.2.4. Análise das tendências e dos métodos observados

118. Com base nos estudos de caso acima apresentados, verifica-se que o problema da pesca INN deve ser analisado conjuntamente com outros tipos de infrações, como a fraude, a corrupção e os crimes ambientais. A integridade dos operadores dos navios de pesca está de tal forma comprometida a montante, devido à informalidade das condições em que estas atividades são exercidas, que é difícil verificar os equipamentos utilizados a jusante. O caso da Côte d'Ivoire é um exemplo típico de pesca não convencional ou não regulamentada.

119. O método de reinvestir as receitas provenientes destas atividades na indústria hoteleira, ocultar a verdadeira identidade dos armadores ou criar deliberadamente confusão em torno do beneficiário efetivo constitui uma fonte de ameaças de BC/FT, especialmente num contexto em que as possibilidades de envolvimento de pessoas expostas politicamente (PEP) e de financiamento de campanhas eleitorais através das receitas da pesca INN não foram completamente excluídas pelos entrevistados, nomeadamente no Gana e na Nigéria.

120. No Gana, as investigações revelaram especificamente que a dissimulação de fluxos ilícitos provenientes de práticas de pesca INN no país se caracterizava geralmente por (i) utilização de empresas de fachada; (ii) faturação incorreta; (iii) investimento em partidos políticos para o desenvolvimento de influência política e transferências bancárias. Além disso, o beneficiário efetivo estrangeiro de navios pode envolver fluxos diretos de dinheiro para fora do país, o que pode ser geralmente muito mais difícil de rastrear e, por conseguinte, constitui um importante indicador caraterístico de BC/FT ligado ao crime marítimo.

121. No Benim, as entrevistas com os serviços competentes revelaram a utilização de equipamento não recomendado, como a "pesca de arrasto de parelha", redes de malha fina ou redes proibidas e "redes Mèdokpokonou" por certos intervenientes, bem como o incumprimento das zonas de pesca pelos navios de pesca industrial. Além disso, foi observada a prática da pesca ligeira (como dispositivo de agregação de peixes, DAP). É o trabalho dos pescadores da comunidade "Toffin" que vivem ao longo da costa, e que estão organizados em bandos,

juntamente com arrastões estrangeiros que exercem atividades na ZEE do Benim, onde os barcos de patrulha da marinha nacional estão totalmente ausentes. A "rede de arrasto de parelha" é um engenho constituído por duas embarcações às quais são fixadas redes de pequena malhagem. Método de pesca proibido no Benim, a "rede de arrasto de parelha" consiste em varrer as águas do mar a uma grande distância, deslocando as duas embarcações simultaneamente na mesma direção, numa faixa que pode ultrapassar os 50 metros com a rede. Esta técnica permite maximizar a quantidade de peixe capturado. A pesca ligeira, por seu lado, é praticada principalmente à noite, com a utilização de geradores para alimentar os dispositivos de agregação de peixes (DAP).

122. Além disso, ainda no Benim, os inquéritos no terreno revelaram o incumprimento, por parte dos arrastões estrangeiros, da zona destinada à pesca local, prevista pela regulamentação do Benim. Estas técnicas de pesca ilegal têm por objetivo a captura perigosa de todas as espécies de produtos pesqueiros de todos os tamanhos. O fenómeno é ainda agravado pela falta de meios de controlo dos arrastões (*Vessel Monitoring System*) ou pelo não registo de certas embarcações dedicadas à pesca local. A falta de harmonização das ações a vários níveis e a tímida cooperação entre as administrações durante as campanhas contra a pesca INN favorecem a prática da pesca ilegal. Com efeito, algumas administrações responsáveis pela aplicação dos textos que regem as atividades de pesca são por vezes coniventes com os armadores e contestam as infrações constatadas no mar. Além disso, muitos pescadores locais também se dedicam à pesca INN, mas ao mesmo tempo são vítimas das mesmas práticas por parte dos arrastões que destroem os seus equipamentos de pesca na faixa das 5 milhas náuticas.

123. De um modo geral, os responsáveis pela pesca INN em toda a região continuam a ser os mesmos que provocam situações de insegurança marítima. Muitos nacionais, principalmente do Togo, do Gana, da Nigéria e, anteriormente, da Côte d'Ivoire, residem periodicamente nas cidades costeiras de Grand-popo e Ouidah durante os meses de setembro e outubro, quando há abundância de peixe. São, na maioria das vezes, trabalhadores, para os que residem em Ouidah, ou mestres pescadores, para os que se instalam em Grandpopo. Embora pacífica, a sua presença em grande número reduz, por vezes, as quantidades de peixe obtidas pelos pescadores locais e esta coabitação dá, por vezes, origem a conflitos.

3.3. Tráfico marítimo ilegal

3.3.1. Estudo de Caso 7: Utilização da pesca como disfarce para o tráfico ilícito de migrantes

Em 2009, as autoridades marítimas intercetaram na zona costeira uma embarcação pertencente a um cidadão estrangeiro com 105 migrantes ilegais, na sua maioria estrangeiros, prontos a navegar para a Europa. Enquanto alguns migrantes embarcaram nas praias de Varela, no sector de Suzana, outros embarcaram em Bubaque. Obviamente, cada pessoa tinha pago a quantia de 1,312,000 FCFA (um milhão trezentos e doze mil francos CFA), equivalente a 2,000 libras (dois mil euros). As técnicas de investigação utilizadas revelaram que um dos seus navios, que partiu antes da intervenção das autoridades, não chegou ao seu destino devido à tempestade, tendo sido apreendido pelas autoridades marroquinas com todos os migrantes. Além disso, as investigações conduzidas pelas autoridades nacionais revelaram que o proprietário dos barcos era um indivíduo senegalês que, para além de se dedicar ao tráfico de migrantes, prestava também apoio logístico aos separatistas de Casamança. O armador possuía várias canoas que pescavam entre a Guiné-Bissau e o Senegal, depois de ter efetuado as operações de tráfico de migrantes.

Fonte: Guiné-Bissau

3.3.2. Estudo de Caso 8: Utilização da pesca como disfarce para o tráfico de pessoas

Em maio de 2011, a marinha francesa foi informada de movimentos regulares de barcos que transportavam jovens raparigas para navios ancorados na orla do porto de Cotonou. Foi então instalado um dispositivo de localização para seguir, identificar e deter estes barcos. Após vários dias de vigilância, um barco que transportava sete raparigas foi intercetado e levado para a base naval de Cotonou. A Polícia Nacional foi solicitada a transferir a jurisdição para as investigações necessárias.

Na sua audição, G.B, proprietário do barco, revelou aos investigadores que esta atividade já se desenrolava há vários anos e que era o seu meio de subsistência, mais rentável do que a pesca e pelo qual recebia 25,000 CFA por rapariga, ou seja, só por esse dia, 175,000 CFA. As raparigas eram aliciadas e procuradas com o argumento de que os tripulantes procuravam "companhia" para festejar os aniversários a bordo dos seus navios. Uma vez embarcadas no navio, o passador recebia o dinheiro e deixava de se empenhar no desembarque das jovens, que ficavam abandonadas à sua sorte, sem possibilidade de sair dos navios.

Após alguns dias de detenção, todos os intervenientes neste tráfico (contrabandistas e jovens raparigas) foram libertados pela polícia nacional, por falta de provas.

Comentário:

Nessa altura, não existia qualquer quadro institucional ou jurídico para combater a criminalidade marítima. Nem os agentes da polícia nem os juízes estavam preparados para lidar com um caso destes.

Ainda hoje, esta prática persiste devido às fracas capacidades operacionais da marinha nacional e à prostituição de terceiros no mar, que põe em perigo a vida de muitas jovens em busca de dinheiro fácil. Não parece ser uma prioridade face a outras ameaças, como a pesca ilegal e a pirataria marítima.

Fonte: BENIM

3.3.3. Estudo de Caso n.º 9: Branqueamento do produto do tráfico marítimo de estupefacientes através do sector imobiliário.

A atividade de pesca é um ambiente onde quase todos os praticantes se conhecem. O Sr. V.S.T e K.C.G já pescavam há vários anos e eram bem conhecidos na comunidade. Os outros membros da comunidade ficaram surpreendidos ao vê-los parar subitamente de pescar. Ao mesmo tempo, o seu estilo de vida mudou drasticamente e o seu nível de vida começou a mudar rapidamente, para surpresa dos outros colegas pescadores. Rapidamente compraram terrenos e cada um deles começou imediatamente a construir uma casa. Esta mudança de estatuto espantou os outros membros da comunidade piscatória e a notícia espalhou-se como um incêndio, ao ponto de dar origem a um inquérito policial. Esta investigação conduzida pelo Organismo Central de Repressão do Tráfico Ilícito de Drogas e Precursores (OCERTID) e pela Brigada Criminal entre 2012 e 2015 revelou que, na realidade, os Srs. V.S.T e K.C.G serviam de intermediários entre navios que ancoravam discretamente ao largo da costa, para o transporte de estupefacientes destes navios para um ponto de contacto em terra, através de um cidadão de um país asiático, pela quantia de cinco milhões (5,000,000) de francos CFA cada um, uma verdadeira dádiva de Deus para estes pescadores locais cujo rendimento não excedia cem mil francos CFA após vários dias de pesca no mar. A investigação levou à detenção dos Srs. V.S.T e K.C.G, que cumpriram 3 anos na prisão civil de Ouidah por cumplicidade no tráfico de droga. O ponto de contacto em terra, um cidadão do país asiático, desapareceu muito rapidamente no ar, sem dúvida fugiu do país e nunca foi preso. Em 2019, K.C.G. cometeu outro crime e foi novamente acusado de cumplicidade no tráfico de droga. Esteve preso durante 3 anos e foi libertado em fevereiro de 2022.

Fonte: BENIM

INDICADORES CARACTERÍSTICOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS OU DE FINANCIAMENTO DO TERRORISMO

- Mudança súbita do estilo e do nível de vida (de simples para extravagante);
- Aquisição frenética de propriedades e terrenos;
- Contactos entre operadores de navios estrangeiros e comerciantes locais;
- Mistura de rendimentos provenientes de atividades ilícitas (tráfico de droga) com rendimentos provenientes de atividades de pesca.

3.3.4. Utilização indevida das contas de escala em portos marítimos para efeitos de branqueamento de capitais

126. As companhias de transporte marítimo e as administrações públicas são os principais intervenientes no tráfico marítimo através das atividades de importação e exportação, transbordo e trânsito de mercadorias. Todos eles estão envolvidos na gestão e no controlo das contas de escala e das contas correntes de escala, bem como nas condições de fretamento de navios estrangeiros, que são regidas em todos os países por regulamentos relativos às relações financeiras externas. As receitas e as despesas dos armadores estrangeiros são geralmente efetuadas em conformidade com um certo número de obrigações fiscais, aduaneiras e portuárias.

127. Uma conta de escala é um documento contabilístico elaborado pelo consignatário de um navio em nome de um armador/transportador, que apresenta todas as receitas cobradas e as despesas efetuadas durante a escala de um navio num porto marítimo comercial. De facto, quando um navio chega a um porto marítimo para uma escala, é criada uma conta de escala especificamente para esse navio. Os dados da escala (nome do navio, hora da escala, serviços requeridos, etc.) são registados para referência. Do mesmo modo, todas as transações financeiras relacionadas com a escala do navio são registadas na conta da escala. Incluem-se aqui taxas portuárias, taxas de atracação, direitos portuários, royalties, bem como faturas de serviços portuários, como a atracação, a movimentação, a condução, etc. Além disso, os pagamentos efetuados pela companhia de navegação ou pela agência de navegação para custos de escala são registados na conta de escala. Isto permite-lhe saber quanto foi pago e se há pagamentos pendentes. No final da escala, é normalmente emitida uma fatura discriminada ao armador ou à agência de navegação, que resume todas as despesas. Esta fatura baseia-se nos registos da conta de escala e serve de base para o pagamento dos custos da escala.

128. Embora os inquéritos no terreno realizados no âmbito do presente estudo não tenham permitido identificar estudos de casos pertinentes, verificou-se que a gestão e o acompanhamento desta conta, que devem ser efetuados pelos serviços aduaneiros, apresentam algumas deficiências. Este acompanhamento é dificultado pela não apropriação e não aplicação dos textos e, sobretudo, pela corrupção.

- Armador / Transportador
- Capitão
- Reabastecedor
- Serviços portuários
- Prestadores de serviços de logística
- Serviços aduaneiros
- Agências governamentais

- Transbordo ilícito
- Corrupção
- Subdeclaração
- Documentação falsa
- Violação ou evasão das regras de segurança
- Evasão fiscal

129. Tal como demonstrado no diagrama acima, os riscos de branqueamento de capitais podem estar presentes a vários níveis da cadeia de transporte marítimo.

- **O armador/transportador**: pode ele próprio estar envolvido em atividades fraudulentas, manipulando documentos de transporte, como faturas ou declarações aduaneiras, a fim de subdeclarar o valor das mercadorias transportadas ou de falsificar a quantidade de mercadorias para evitar o pagamento de direitos aduaneiros mais elevados.
- **O comandante:** O comandante do navio pode também ser cúmplice da fraude, em conluio com o armador. Pode, por exemplo, participar em atividades de contrabando, escondendo mercadorias proibidas a bordo do navio ou participando em transações ilegais no alto mar.
- **Fornecedores:** Os fornecedores são os fornecedores de combustível, alimentos e outras provisões para o navio. Podem envolver-se em atividades fraudulentas, cobrando demasiado pelos seus serviços ou fornecendo produtos de qualidade inferior a preços inflacionados, o que permitiria aos armadores obter ilegalmente lucros adicionais.

- **O serviço aduaneiro**: Embora menos frequente, também é possível que os funcionários aduaneiros sejam corruptos e participem em fraudes. Pode tratar-se de subornos para negligenciar determinados controlos ou permitir a passagem de mercadorias ilegais sem inspeção.
- **Agentes de navegação**: São responsáveis pela coordenação e gestão das operações portuárias em nome do armador. Podem desempenhar um papel fundamental na gestão da conta de escala do navio, tratando da documentação, das autorizações portuárias, das cotações e da faturação dos serviços portuários.
- **Prestadores de serviços portuários**: Os prestadores de serviços portuários incluem uma série de prestadores de serviços, tais como rebocadores, pilotos marítimos, estivadores, operadores de carga, terminais de contentores, operadores de gruas, reparadores de navios, etc. Podem estar envolvidos na faturação dos serviços prestados durante a escala do navio e devem garantir que os custos faturados são legítimos e proporcionais aos serviços efetivamente prestados.
- **Prestadores de serviços de logística**: Oferecem serviços de transporte e de gestão da cadeia de abastecimento aos armadores. Podem desempenhar um papel na gestão das contas das escalas dos navios, tratando das operações de transbordo, armazenagem, documentação aduaneira, desalfandegamento da carga, etc.
- **Agências:** As agências governamentais, como as autoridades portuárias e as entidades reguladoras, podem também estar envolvidas na gestão das contas das escalas de navios. Podem ser negligentes, devido à corrupção, nas suas obrigações de supervisão no que respeita ao cumprimento da regulamentação, aos controlos de segurança, às inspeções aduaneiras, à cobrança dos direitos aduaneiros e à faturação dos custos associados a estes serviços.

130. Note-se que os envolvidos na gestão de uma conta de escala podem variar consoante o porto e o país específicos, bem como a natureza e a complexidade da escala do navio.

INDICADORES CARACTERÍSTICOS DE BRANQUEAMENTO DE CAPITAIS OU DE FINANCIAMENTO DO TERRORISMO

Cobrança excessiva de serviços portuários: Neste caso, o prestador de serviços portuários ou o agente marítimo pode exagerar os custos dos serviços prestados enquanto o navio está no porto. Estes podem incluir serviços de reboque, movimentação de carga, armazenagem, reparação de navios, etc. Uma faturação excessiva constituiria uma oportunidade para o prestador de serviços gerar lucros adicionais à custa do armador.

Manipulação das declarações aduaneiras: O armador ou o agente marítimo podem falsificar as declarações aduaneiras, subdeclarando o valor das mercadorias importadas ou exportadas, declarando quantidades falsas de mercadorias ou enumerando mercadorias proibidas. Esta prática reduziria os direitos aduaneiros a pagar ou evitaria os controlos aduaneiros, mas constituiria uma fraude em relação às autoridades aduaneiras.

Utilização de prestadores de serviços fictícios: O armador ou o agente marítimo podem criar falsos prestadores de serviços portuários ou logísticos e cobrar serviços que não foram efetivamente prestados. Deste modo, podem apropriar-se de fundos para serviços e gerar receitas fraudulentas através de faturação fictícia.

Manipulação dos stocks a bordo do navio: O comandante, em conluio com o armador, pode falsificar os registos dos stocks a bordo, como combustível, provisões ou peças sobresselentes. Isto

3.3.5. Análise das tendências e dos métodos observados

131. A análise dos estudos de caso apresentados fornece uma boa ideia geral dos vários tipos de infrações cometidas no mar no contexto do transporte marítimo. Estas diferentes formas de tráfico podem envolver mercadorias legais transportadas ilegalmente ou mercadorias ilícitas transportadas ilegalmente. Cúmplices ou redes criminosas são utilizados frequentemente para usar indevidamente o transporte marítimo. A não criminalização

destas infrações significa que não tem sido possível compreender os mecanismos utilizados para branquear as receitas provenientes deste tráfico marítimo ou desmantelar as organizações criminosas que trabalham em rede, embora na Guiné-Bissau o sector cambial, o sistema *hawala* e o imobiliário estejam intimamente ligados ao desenvolvimento de circuitos financeiros clandestinos.

132. O estudo identificou vários outros casos de tráfico marítimo ilícito, incluindo o tráfico marítimo de combustível através de reabastecimento ilícito, o *bunkering*, divisas e espécies protegidas (marfim). O envolvimento de pessoas expostas politicamente foi regularmente mencionado durante os inquéritos no terreno como sendo um fator de risco.

Conclusão

133. O tráfico marítimo ilícito refere-se a várias atividades criminosas que têm lugar no mar e que violam as leis e os regulamentos internacionais. As formas mais comuns de tráfico marítimo ilícito incluem o narcotráfico, o tráfico de seres humanos, o tráfico de armas, o tráfico de produtos contrafeitos, o tráfico de resíduos tóxicos e a pesca furtiva.

134. Estas atividades estão frequentemente ligadas a redes de criminalidade organizada, que exploram as rotas marítimas para levar a cabo as suas operações ilícitas. As águas internacionais e as zonas marítimas pouco vigiadas estão a tornar-se territórios favoráveis a este tráfico. Os envolvidos utilizam métodos sofisticados para evitar a deteção, tais **como métodos de dissimulação da carga, barcos de pesca, navios mercantes ou embarcações de luxo como disfarce, bem como rotas marítimas complexas e operações de transbordo.**

CAPÍTULO QUATRO:

DESAFIOS POLÍTICOS E OPERACIONAIS

Introdução

135. A luta contra a criminalidade marítima, tendo em conta as diferentes formas de infrações que envolve, não pode ser prerrogativa de um único sector. Além disso, inclui uma dupla componente preventiva e repressiva em torno da qual se articulam as respostas jurídicas e operacionais dos países da região. A abordagem da relação entre o branqueamento de capitais, o financiamento do terrorismo, os fluxos financeiros ilícitos e a criminalidade marítima no Golfo da Guiné é, de facto, imperativa, embora continue a enfrentar desafios significativos em termos de políticas e operacionais.

4.1. Inexistência de uma visão política e estratégica uniforme

136. A ausência de uma visão política e estratégica uniforme dos Estados da África Ocidental perante a criminalidade marítima constitui um desafio importante na luta contra este flagelo. Esta situação é particularmente caracterizada pelos seguintes fatores:

- **Prioridades nacionais divergentes:** Cada Estado da região tem as suas próprias preocupações e prioridades em matéria de proteção do transporte marítimo, o que pode, por vezes, dificultar a coordenação, cooperação e colaboração regional. Alguns países podem dar maior ênfase à luta contra a pirataria, enquanto outros estão mais preocupados com o tráfico de droga ou a pesca ilegal. Esta divergência de prioridades dificulta a adoção de uma abordagem comum da criminalidade marítima.

- **Contexto político instável:** Alguns países da região estão a braços com desafios políticos e de segurança interna que podem desviar a atenção e os recursos do combate à criminalidade marítima. A instabilidade política pode também afetar o estabelecimento de políticas e estratégias coerentes a longo prazo.

- **Desafios da coordenação regional:** Aparentemente**,** a coordenação entre os Estados da África Ocidental continua a ser dificultada por diferenças de interesses, rivalidades geopolíticas e inexistência de mecanismos institucionais sólidos. Embora a Cimeira de Yaoundé tenha dado um forte impulso à gestão das questões de segurança marítima no Golfo da Guiné, através da adoção de uma Carta Africana de Segurança e Proteção Marítima (Carta de Lomé) e do estabelecimento de uma estratégia marítima integrada para os mares e oceanos, estas iniciativas não foram acompanhadas de políticas internas adequadas.

- **Restrições orçamentais e capacidades limitadas:** Os Estados da África Ocidental enfrentam frequentemente restrições orçamentais e capacidades limitadas para lidar com questões de segurança. Esta situação dificulta a realização de investimentos significativos nas capacidades operacionais, na formação, nas tecnologias e nas infraestruturas necessárias para combater eficazmente este flagelo.

137. É certo que existe uma vontade política expressa pela Cimeira de Yaoundé e a criação de organizações regionais de gestão das pescas (ORGP), de regulamentações e de sistemas de controlo para lutar contra a pesca INN, etc., mas estas medidas revelam-se insuficientes e não são acompanhadas de políticas internas que permitam a sua aplicação coordenada.

138. É essencial que os Estados da África Ocidental reforcem a coordenação regional e a cooperação interagências na luta contra a criminalidade marítima, adotando uma visão política e estratégica comum. Isto requer discussões e negociações aprofundadas, bem como uma forte vontade política para ir além dos interesses nacionais e garantir a segurança marítima na região. As organizações regionais como a CRESMAO, a CGG, a UA e outros parceiros internacionais podem desempenhar um papel central no incentivo a esta coordenação regional e à adoção de uma visão comum.

4.2. Quadros jurídicos e operacionais inadequados

139. Os textos específicos aplicáveis à criminalidade marítima são incompletos e mal adaptados às questões atuais de segurança marítima, como a pirataria, o tráfico de droga, a pesca ilegal ou o terrorismo marítimo. Esta situação cria lacunas na repressão destas atividades criminosas e dificulta a extradição e a acusação dos criminosos. Poucos países da região ratificaram a Convenção Internacional sobre o Direito do Mar

140. Não existe um mecanismo global de aplicação da lei para identificar, controlar, dissuadir e processar os operadores ilegais e todos os que beneficiam de e apoiam a pesca ilegal, nem uma regulamentação rigorosa das atividades de transbordo no alto mar e nos portos marítimos.

141. Vários textos jurídicos (convenções, cartas, leis, diretivas, etc.), tanto a nível nacional como internacional, têm como campo de ação direto ou indireto as atividades no espaço marítimo. Dizem respeito principalmente à organização e à gestão das atividades, destacando a fiscalização e o controlo. Por outro lado, as violações à legislação e à regulamentação destas atividades em geral não foram claramente captadas em nenhuma política penal. O conjunto de textos e a falta de cooperação interministerial a nível nacional também não permitem uma resposta repressiva adequada e coordenada. Além disso, os regimes de aplicação do direito marítimo baseiam-se geralmente na proibição e não na criminalização, nomeadamente no caso da pesca INN e da poluição marinha.

142. Falta uma verdadeira coordenação entre as autoridades competentes de cada Estado (marinha, polícia costeira, polícia portuária, alfândegas, guarda costeira, autoridades judiciárias e outras) e entre as autoridades competentes a nível regional. O ideal seria criar um espaço político, judiciário e penal único, em que a informação fosse partilhada e o direito de perseguição reconhecido, no mar e em terra, contra os patrocinadores, traficantes, piratas, etc.

143. A arquitetura institucional da proteção do transporte marítimo é tal que as UIFs não recebem qualquer tipo de informação (marítima, naval, policial, etc.) gerada no sector.

4.3. Baixa capacidade de deteção, investigação e ação penal

144. As capacidades de deteção de atos ilícitos cometidos no mar são essencialmente demonstradas através de patrulhas esporádicas no mar, trocas de informações e de informações tratadas, alertas ou pedidos de ajuda, ferramentas de satélite, denúncias, etc. No entanto, todas estas ações são pouco articuladas e coordenadas.

145. As investigações e as ações penais relativas a atos de criminalidade marítima são escassas e raramente conduzem à apreensão e ao confisco dos produtos ou instrumentos do crime (casos da Guiné-Bissau, do Togo e da Nigéria). A especialização em direito penal marítimo é ainda experimental, devido à falta de formação, sensibilização e especialização judicial.

146. A vigilância das vastas extensões de mar da região é dispendiosa e exige investimentos em equipamento como navios, aeronaves e radares. Além disso, as forças de segurança marítima podem ter pouca formação e estar mal equipadas, o que limita a sua capacidade de reagir rápida e eficazmente a incidentes no mar. A falta de recursos financeiros e humanos neste domínio continua a ser um desafio.

147. A coordenação entre os Estados membros da CEDEAO está a revelar-se inadequada. As atividades criminosas no mar transcendem frequentemente as fronteiras nacionais, o que exige uma cooperação regional reforçada. No entanto, os mecanismos de coordenação e de troca de informações entre os Estados membros são limitados.

148. A tendência para reduzir a criminalidade marítima apenas à pirataria e o fraco conhecimento e apropriação dos textos LBC/CFT por parte das autoridades competentes indicam uma necessidade crucial de conhecimentos especializados e de formação para combater as ameaças à segurança no mar. Além disso, a população e certas autoridades ainda não estão conscientes das questões de segurança no mar e do impacto da criminalidade marítima no desenvolvimento económico e social da região. Esta situação pode conduzir a uma falta de empenhamento na luta contra a criminalidade marítima e a uma afetação inadequada de recursos para reforçar as capacidades de proteção do transporte marítimo.

149. A proliferação de iniciativas, instituições e agências regionais de proteção marítima com mandatos e modos de intervenção semelhantes cria praticamente problemas de coordenação e eficácia. Com efeito, entre outras, o CRESMAO (Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental), criado em 2009, cujas funções incluem a recolha e a partilha de informações entre os Estados membros, a promoção da cooperação regional em matéria de segurança marítima, a formação das forças de segurança marítima e a coordenação das operações de vigilância e repressão. Existe ainda a Organização Marítima para a África Ocidental e Central (CERMOC) e o Centro de Coordenação para a Segurança Marítima na África Ocidental e Central (CRESMAC). Todos eles contribuem, de uma forma ou de outra, para o reforço da segurança marítima na região do GdG.

150. De um modo geral, para combater eficazmente a criminalidade marítima, os Estados membros da CEDEAO devem adaptar os seus quadros jurídicos e operacionais, reforçar a sua cooperação regional, investir nas capacidades de segurança marítima e sensibilizar para a importância da segurança no mar. Tal permitirá reforçar a segurança marítima na região e proteger os interesses económicos e estratégicos dos Estados membros da CEDEAO.

4.4. Desafios na investigação, ação penal e julgamento das infrações marítimas

151. Os desafios na investigação, na ação penal e no julgamento de casos de crimes marítimos na África Ocidental podem ser muitos:

- **Coordenação transfronteiriça**: A criminalidade marítima é de natureza transnacional, o que exige uma coordenação efetiva entre os países da região para acusar e julgar os criminosos. No entanto, a coordenação transfronteiriça tem-se debatido com desafios relacionados com as diferenças entre os sistemas jurídicos, as barreiras linguísticas e a lentidão dos procedimentos.

- **Falta de recursos e de capacidade:** Os países da região carecem frequentemente dos recursos financeiros, humanos e técnicos necessários para efetuar investigações exaustivas sobre a criminalidade marítima. Este facto pode dificultar os esforços de recolha de provas sólidas para os casos de acusação e julgamento.

- **Corrupção e impunidade**: A corrupção e a impunidade no seio do governo e das instituições judiciais podem dificultar a ação penal e o julgamento dos casos de crimes marítimos. A cumplicidade de alguns funcionários pode impedir a aplicação efetiva da lei e enfraquecer a confiança dos cidadãos no sistema judicial.

- **Recolha de provas:** A recolha de provas em casos de crimes marítimos pode ser complexa devido à natureza clandestina destas atividades e ao envolvimento de redes de crime organizado. A obtenção de testemunhos fiáveis e de provas concretas pode ser difícil, especialmente quando as testemunhas têm medo de depor por receio de represálias.

- **Jurisdição e autoridade:** Determinar a jurisdição competente para julgar os casos de crimes marítimos pode ser um desafio, especialmente quando as infrações foram cometidas em águas internacionais ou nas zonas económicas exclusivas de vários países. São necessários acordos e memorandos de entendimento entre países para clarificar a jurisdição e facilitar os processos judiciais.

- **Carácter proporcional e dissuasivo das sanções**: A aplicação de sanções proporcionais e dissuasivas nos casos de crimes marítimos para evitar a reincidência pode ser um desafio, devido à falta de um conjunto de sanções administrativas e penais específicas para as infrações marítimas.

4.5. Cooperação Internacional e Recuperação de Ativos

152. A cooperação internacional e a recuperação de ativos desempenham um papel crucial na luta contra a criminalidade marítima. Dada a natureza transnacional da criminalidade marítima, é imperativo que os países colaborem e coordenem os seus esforços para combater eficazmente este flagelo. No entanto, e à luz dos estudos de caso apresentados no presente relatório, os instrumentos de cooperação internacional são utilizados em menor escala, especialmente em matéria judicial e penal. Devido à falta de dinamismo das investigações criminais e das ações penais nos casos de crimes marítimos, as poucas decisões judiciais proferidas não resultaram no confisco ou na recuperação de bens. A este respeito, as autoridades competentes dos países estão mal informadas e equipadas.

153. A insuficiência de recursos financeiros, de formação e de infraestruturas também afeta a capacidade dos países de recorrerem à cooperação internacional. O mesmo se aplica à inadequada ratificação e implementação de instrumentos internacionais. Embora existam instrumentos internacionais, como a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional e os seus protocolos específicos, para facilitar a cooperação internacional na luta contra o crime marítimo organizado, a sua ratificação e implementação têm sido lentas.

CAPÍTULO CINCO:

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

5.1. Resumo de Indicadores de BC/FT e Sinais de Alerta

INDICADORES	SINAIS DE ALERTA
- Grandes pagamentos em numerário - Investimentos em empresas marítimas não transparentes - Investir montantes significativos em instituições de solidariedade social - Ser proveniente de um país considerado de risco - Aluguer informal de canoas e outros equipamentos de pesca - Laxismo e opacidade na concessão de licenças de pesca - Utilização de numerário na aquisição de um complexo hoteleiro; - Riqueza ostensiva incompatível com o seu perfil económico-financeiro. - Aquisição frenética e incessante de propriedades e terrenos - Contactos entre operadores de navios estrangeiros e comerciantes locais; - Investimento avultado em ativos instalados e outros terrenos - Utilização de contas bancárias no estrangeiro	- Utilização das atividades de pesca como escudo/ disfarce - Movimentos inusitados de navios em direção ao alto mar, sem autorização. - Pagamento de resgates - Utilização de tecnologias emergentes ou não autorizadas para a pesca excessiva - Recurso à corrupção para obter uma licença de pesca sem controlo das caraterísticas do navio de pesca. - Envolvimento de uma pessoa exposta politicamente na falsificação de licenças; Transações que envolvam indivíduos de alto risco ou jurisdições conhecidas por pirataria ou contrabando Inexistência de justificação económica para o câmbio das diferentes moedas e respetiva frequência - Mudança súbita do estilo e do nível de vida (de simples para extravagante); - Mistura de rendimentos provenientes de atividades ilícitas (tráfico de droga) com rendimentos provenientes de atividades de pesca. - Faturação excessiva dos serviços portuários - Utilização de prestadores de serviços fictícios - Manipulação dos stocks a bordo do navio - Suborno de funcionários aduaneiros - Movimentos financeiros suspeitos - Transações não conformes - Utilização de empresas de fachada e relações comerciais invulgares - Subfacturação - Transferências de fundos suspeitos para zonas de alto risco terrorista, donativos injustificados a instituições de caridade ligadas ao terrorismo - Aquisição de equipamento marítimo utilizado em ataques terroristas e atividades suspeitas nos portos - Utilização do transbordo para dissimular as capturas ilegais, introduzindo-as em cadeias de abastecimento legais

5.2. Conclusões Gerais

154. As conclusões do presente relatório baseiam-se em estudos de caso e noutras informações fornecidas por seis (06) países do Golfo da Guiné (Benim, Côte d'Ivoire, Gana, Guiné-Bissau, Nigéria e Togo). A situação de cada um destes países, em relação aos objetivos do presente relatório, é resumida a seguir:

- **No Benim**: O quadro jurídico de luta contra a criminalidade marítima no Benim criminaliza todas as formas de crime nas zonas marítimas do Benim, nomeadamente: pirataria marítima, assalto à mão armada no mar, pesca INN, poluição marinha, tráfico de droga, imigração clandestina, tráfico de pessoas e instaura processos penais contra os autores desses crimes e pune os culpados. No entanto, não existe um canal de comunicação e um quadro de colaboração entre a Unidade de Informação Financeira e serviços sensíveis do setor marítimo para criar as condições operacionais para efeitos de comunicação de operações suspeitas ou de investigações financeiras paralelas a realizar pelas autoridades marítimas competentes e, pior ainda, os requisitos em matéria de LBC/CFT não são conhecidos pelos intervenientes marítimos.

- **Na Côte d'Ivoire:** Entre 2019 e 2022, foram detetadas várias formas de criminalidade marítima nas águas marítimas da Côte d'Ivoire. Estas incluem o transbordo ilegal, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, a pirataria, o roubo marítimo e o tráfico de droga. Na Côte d'Ivoire, a marinha nacional (militarizada) é responsável pela defesa do país no mar, ao passo que a polícia marítima é responsável pela administração das atividades marítimas, incluindo a emissão de autorizações ou licenças para operar no sector, fiscalização, etc. A marinha mercante, por seu lado, está encarregada da exploração das atividades industriais, comerciais, etc. do sector marítimo. Estas estruturas são as principais organizações envolvidas na segurança marítima. Todas elas estão sob a responsabilidade de um único ministério, neste caso o Ministério dos Transportes, que funciona de forma transversal com vários outros ministérios, nomeadamente o Ministério do Comércio, o Ministério da Economia, o Ministério da Economia Digital, o Ministério da Justiça, etc. A falta de cooperação interministerial e de colaboração interinstitucional enfraquece a deteção de atividades criminosas no mar. A gendarmerie nacional, a polícia nacional, as alfândegas, a administração fiscal e das finanças, etc., detetam por vezes infrações marítimas, mas não existem portas de comunicação estabelecidas por lei que lhes permitam remeter os casos para a instituição competente. Além disso, com exceção das alfândegas, as infrações relacionadas com o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo (BC/FT) estão praticamente ausentes do quadro jurídico das estruturas e instituições que operam no espaço marítimo.

- **Na Guiné-Bissau:** São praticadas no país várias formas de criminalidade marítima com tendência para aumentar. Estas incluem o tráfico internacional de droga por via marítima, a pirataria marítima e o rapto de marítimos, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, o contrabando de migrantes, o contrabando de divisas por via marítima, o abate ilegal de árvores transportadas por via marítima e a extração ilegal de minerais transportados por via marítima. O aumento da criminalidade marítima na Guiné-Bissau tem sido amplamente atribuído à fraca autoridade do Estado, à corrupção generalizada e à falta de orientações políticas claras para o setor marítimo. Em termos absolutos, nada menos que 45 mil milhões de FCFA foram gerados através da prática destes crimes entre 2006 e 2022, e apenas 0,73% deste montante foi apreendido ou confiscado.

  As receitas geradas pela prática destes crimes são geralmente branqueadas através do sector imobiliário, da pesca industrial, da utilização de empresas de fachada, do câmbio informal, etc. As leis guineenses que estabelecem os limites das zonas marítimas sob a soberania ou jurisdição da República da Guiné-Bissau não contêm regras que estabeleçam um quadro geral para o exercício da autoridade e dos poderes de polícia no mar, e a subsequente interação com as autoridades administrativas e judiciais. Por outro lado, a legislação da Guiné-Bissau prevê a existência de um tribunal marítimo, que é uma jurisdição especializada para a preparação e o julgamento de

todos os litígios emergentes das relações jurídicas marítimas e afins, bem como para decidir sobre as infrações à legislação e aos regulamentos de pesca e executar as suas decisões. Infelizmente, a falta de recursos e de capacidades operacionais para detetar, investigar e julgar os crimes marítimos, a deficiente coordenação entre as agências, bem como a negligência sistemática das investigações financeiras prejudicam a gestão do vínculo entre BC/FT e os crimes marítimos na Guiné-Bissau.

- **No Gana:** Embora a segurança marítima ocupe um lugar cada vez mais proeminente no diálogo político do Gana, muito poucas ligações foram estabelecidas entre os FFIs, o branqueamento de capitais e a variedade de crimes cometidos no domínio marítimo do Gana. De facto, o Gana tem uma mistura complexa de agências com mandatos que se sobrepõem em matéria de regulamentação e de aplicação da legislação marítima. Infelizmente, em vez de uma multiplicidade de agências indicar que elas poderiam empregar mais esforços para abordar as preocupações de segurança marítima, isso levou à duplicação de esforços, a desafios no acesso a fontes de informação viáveis e a vários casos de fricção na coordenação entre agências. O quadro institucional marítimo do Gana inclui vinte (20) agências públicas que operam em doze (12) ministérios diferentes nos principais sectores da economia azul do Gana: transporte marítimo, petróleo e gás e pescas. O país aprovou recentemente a Estratégia Marítima Nacional Integrada numa tentativa de resolver este problema, fornecendo um quadro para coordenar mais eficazmente as atividades de múltiplas instituições e agências no âmbito da arquitetura de segurança marítima do Gana. O *bunkering* e o roubo de petróleo, os transbordos ilegais de petróleo, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), o tráfico de droga, etc. prevalecem no contexto ganês. O branqueamento dos fundos gerados por estas atividades ilegais é facilitado através de transferências bancárias, da utilização de contas bancárias no estrangeiro, da utilização de empresas de fachada e de organizações sem fins lucrativos, de despesas em projetos filantrópicos e de investimentos em bens imobiliários e noutros bens.

- **Na Nigéria:** O espaço marítimo da Nigéria é altamente vulnerável a atividades criminosas devido a algumas caraterísticas únicas que continuam a ser exploradas pelos criminosos. Os crimes marítimos mais preponderantes na Nigéria são a pirataria, os assaltos à mão armada no mar, o rapto e a tomada de reféns, o roubo de petróleo bruto (COT – sigla em inglês), a refinação ilegal de petróleo, o vandalismo de oleodutos, o *bunkering*, o tráfico de pessoas, o contrabando de migrantes, o tráfico ilícito de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas por via marítima e a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada (INN). Continua a ser difícil determinar o fluxo de receitas ilícitas associadas à criminalidade marítima na Nigéria. De facto, o produto da criminalidade marítima na Nigéria é, em grande parte, obtido em numerário através de canais não regulamentados e raramente através de instituições financeiras respeitáveis.

Assim, embora uma enorme quantidade de dinheiro esteja envolvida no crime marítimo, como ilustram alguns dos estudos de caso apresentados nesta investigação, a forma como acaba por alimentar a economia subterrânea ou financiar o terrorismo não pode ser documentada. Uma vez que o produto do crime marítimo não passa pelo sistema financeiro regulamentado, torna-se difícil para a Unidade de Informação Financeira da Nigéria (NFIU) estabelecer o seu perfil. As agências de segurança e de aplicação da lei também têm dificuldade em seguir o rasto do dinheiro durante as investigações e os processos judiciais porque, uma vez obtido o dinheiro durante a prática do crime marítimo, este é facilmente dissipado na economia, deixando um rasto frio. Durante vários anos, na Nigéria, não houve qualquer condenação por pirataria até à entrada em vigor da lei em 2019. Ao longo dos anos, o número de condenações por roubo de petróleo bruto não tem sido proporcional ao perfil de risco em relação ao número de incidentes e detenções. Além disso, as medidas adotadas pelos governos para identificar, investigar e processar o branqueamento de capitais são limitadas. Os crimes relacionados com o branqueamento de capitais e o financiamento do terrorismo (BC/FT) estão praticamente ausentes do quadro jurídico das estruturas e instituições que operam no espaço marítimo.

- **No Togo:** O Togo dispõe de um quadro jurídico abrangente e adequado para combater eficazmente a criminalidade marítima. Entre os incidentes marítimos que o país registou nas suas águas territoriais, um único caso em maio de 2019 levou à detenção dos autores de atos de pirataria, tal como definidos no Código Penal togolês. Estes foram entregues às autoridades judiciais e condenados a 5 de julho de 2021 a penas que variam entre 12 e 20 anos de prisão. As receitas geradas pelas diferentes formas de criminalidade marítima predominantes no Togo são repatriadas para o estrangeiro, obviamente com a ajuda de cúmplices togoleses envolvidos. A elevada taxa de utilizadores de dinheiro líquido e a preponderância do sector informal tornam completamente impossível avaliar a magnitude dos fluxos financeiros associados a estes crimes no país. As instituições e os organismos competentes devem cooperar e coordenar os seus esforços com a Unidade de Informação Financeira para assegurar a deteção, a investigação, a repressão e a condenação das infrações marítimas.

155. Este relatório regional revela o alcance das infrações cometidas no mar e o branqueamento do seu produto por criminosos que misturam mercadorias legítimas e ilegítimas para dissimular a sua origem ilícita. Este facto evidencia a necessidade de as autoridades dos Estados membros responsáveis pela luta contra o branqueamento de capitais (LBC) estabelecerem relações de trabalho com parceiros pouco habituais, nomeadamente com os intervenientes no sector marítimo e portuário, e controlarem as transações comerciais e financeiras no sector marítimo e portuário através do estabelecimento de um diálogo com as várias partes intervenientes. A análise das falhas responsáveis por esta vulnerabilidade forneceu um conjunto de recomendações em torno de um certo número de áreas, incluindo o reforço dos quadros jurídico, institucional e operacional, juntamente com a colaboração e a cooperação a nível nacional, sub-regional e internacional em questões de BC/FT/FFI. O presente relatório identifica as seguintes prioridades fundamentais:

5.3. Recomendações (para todos os países costeiros da CEDEAO e intervenientes regionais)

156. Em resumo, a luta contra a criminalidade marítima na África Ocidental exige uma abordagem abrangente e coordenada, baseada na cooperação regional e internacional, no reforço das capacidades institucionais e operacionais, na transparência e na responsabilização, bem como na prevenção e na recuperação de bens. As recomendações que se seguem são propostas para ajudar a reforçar a segurança marítima, proteger os recursos marítimos e promover o desenvolvimento económico dos países da região.

GIABA e Comissão da CEDEAO

- Apoiar, com a ajuda de outros parceiros, a elaboração de um documento de estratégia marítima em cada Estado do GdG, com a criação de um órgão de coordenação interagências.
- Apoiar a colaboração entre o Togo, o Benim e a Nigéria (signatários da UNCLOS), com base nas suas disposições (artigos 86 e 58), de modo a lutarem melhor contra a criminalidade marítima, num espírito de confiança mútua.
- Prestar apoio técnico e financeiro aos Estados membros na luta contra o branqueamento de capitais, o financiamento do terrorismo e os fluxos financeiros ilícitos.
- Incentivar a realização de estudos sectoriais e espaciais. No entanto, no contexto da realização de estudos espaciais (agrupamento de vários sectores), seria útil considerar a necessidade de envolver uma equipa multidisciplinar para facilitar esses estudos.
- O GIABA deve realizar uma avaliação supranacional (regional) dos riscos de BC/FT relacionados com a criminalidade marítima e elaborar um relatório que permita aos Estados membros aplicar medidas de atenuação adequadas.
- O GIABA, em colaboração com as UIFs, deve empenhar-se mais na sensibilização das autoridades para a luta contra o branqueamento de capitais, o financiamento do terrorismo e os fluxos financeiros ilícitos. Isto facilitará a recolha de dados aquando da realização destes estudos.
- O GIABA deve participar mais ativamente na formação das autoridades em matéria de recolha, organização e gestão dos dados de LBC/CFT no meio marinho.

Os Estados Costeiros Membros do GIABA devem

- Proceder a uma avaliação dos riscos sectoriais para determinar se os criminosos podem utilizar indevidamente os seus sectores financeiros e não financeiros para dissimular e branquear os produtos da criminalidade marítima e aplicar medidas de atenuação.
- Desenvolver ou atualizar as estratégias nacionais de proteção do transporte marítimo, a fim de garantir a participação adequada da UIF e de outros intervenientes relevantes no domínio de LBC/CFT. Adotar um documento de política nacional para combater todas as formas de crimes cometidos no mar.
- Levar a cabo reformas legislativas para garantir que todas as formas de criminalidade marítima sejam criminalizadas em conformidade com as normas internacionais, incluindo a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), assinada em Montego Bay (Jamaica) a 10 de dezembro de 1982, e que entrou em vigor a 16 de novembro de 1994, e melhorar a conformidade técnica dos quadros jurídicos nacionais com as normas internacionais em matéria de luta contra a criminalidade marítima.
- Identificar, através de leis, regulamentos ou quaisquer diretivas relevantes, as principais agências e instituições marítimas como entidades responsáveis pela prestação de informações, a fim de as responsabilizar pelas obrigações em matéria de LBC/CFT e facilitar a supervisão do sector.
- Aplicar rigorosamente as normas do GAFI como instrumento eficaz de luta contra o branqueamento dos produtos do crime marítimo, graças a uma maior sensibilização de todos os intervenientes que operam nos sectores portuário e marítimo.
- Desenvolver um mecanismo para a partilha sistemática ou o acesso às informações, por parte das unidades de informação financeira (UIF) e das autoridades responsáveis pela aplicação da lei, das informações pertinentes detidas pelas agências marítimas.
- Reforçar a capacidade operacional das autoridades de aplicação da lei para detetar todas as formas de criminalidade marítima e realizar investigações financeiras paralelas, reforçando a cooperação regional e internacional em matéria de investigações, ações penais e recuperação de bens.
- Dotar os serviços de luta contra a criminalidade marítima de meios de intervenção rápida (motores de alta potência) e de equipamentos de ponta (drones).
- Lutar contra a corrupção de certos agentes responsáveis pela aplicação da lei no mar e dos executivos envolvidos na informação financeira através da imposição de sanções dissuasivas.
- Reforçar a autoridade e as responsabilidades de serviços marítimos competentes para garantir que contribuem para os esforços de LBC/CFT nos países membros.
- Confiscar todos os produtos do crime e os bens dos seus autores (contas bancárias, propriedades e outros valores) quando estes forem considerados culpados.
- Prosseguir e intensificar a formação dos intervenientes no sistema de justiça penal (CID, secretários do Ministério Público, funcionários dos serviços da secretaria judicial e magistrados), a fim de os preparar para atuar numa rede com novos métodos de trabalho e técnicas de investigação especiais e inovadoras.
- Reforçar as capacidades das principais agências marítimas em matéria de investigações financeiras e de todos os tribunais marítimos em matéria de LBC/CFT.
- Estabelecer quadros jurídicos e mecanismos institucionais para coordenar o recurso à cooperação internacional de forma mais eficaz na investigação e repressão do BC/FT relacionado com a criminalidade marítima.
- Acompanhar, para além da UE, todos os projetos destinados a apoiar a criação de um Fórum Regional das Principais Agências Marítimas para a troca de informações e conhecimentos sobre questões críticas emergentes em matéria de LBC/CFT.
- Levar a cabo algumas reformas políticas no sentido de sujeitar certos profissionais do sector marítimo aos requisitos em matéria de LBC/CFT/CFP, uma vez que só eles têm capacidade para denunciar os crimes marítimos.

5.4. Recomendações (para os países costeiros alvo do estudo)

Benim

- Registar todos os navios de pesca para um controlo mais eficaz das suas deslocações.
- Operacionalizar o sistema de monitorização dos navios de pesca (VMS) e torná-lo um requisito a cumprir antes da emissão de licenças ou autorizações de pesca.
- Reforçar as capacidades operacionais da marinha francesa através da aquisição de meios de patrulha ao largo.
- Prosseguir, em parceria com a Escola de Formação das Profissões Jurídicas (EFPJ – sigla em francês), a formação intensiva dos intervenientes (OPJ, Magistrados, Secretários do Ministério Público, funcionários das Secretarias) de uma nova cadeia penal, a fim de os preparar para atuar numa rede com novos métodos de trabalho e técnicas de investigação especiais e inovadoras.
- Completar esta formação através da criação de uma tutoria multidisciplinar substancial (Procurador, Agentes de Investigação Criminal, Diretor dos Registos) e da avaliação regular das competências adquiridas através de cenários de pirataria e de roubo marítimo que conduzam a julgamentos simulados sob a forma de exercícios.
- Dar prioridade ao confisco de todos os produtos do crime e dos bens dos seus autores (contas bancárias, propriedades e outros valores) quando a sua culpabilidade for estabelecida.
- Estabelecer a legitimidade institucional, administrativa e transversal do "prefeito" marítimo e torná-lo o principal contratante da Ação do Estado no Mar (AEM), dotando-o dos meios políticos, logísticos e operacionais para o desempenho das suas funções.
- Tomar as medidas adequadas para reforçar e apoiar a ação global e interministerial do Prefeito Marítimo para travar e neutralizar a criminalidade marítima.
- Alterar o código aduaneiro para alargar o âmbito da ação marítima das alfândegas a toda a zona contígua definida pelo código marítimo.

Côte d'Ivoire

- Atualizar o Código Penal e o Código de Processo Penal para contemplar textos especiais e sectoriais sobre cada forma de crime marítimo, incluindo a pesca INN e a poluição marinha, com o objetivo de reforçar o regime de criminalização de todas as atividades ilícitas no mar.
- Alargar o âmbito das entidades sujeitas em matéria de LBC/CFT a certas autoridades competentes do sector marítimo, como a CIAPOL, e estabelecer um quadro de colaboração entre todos os intervenientes nacionais no domínio da segurança marítima.
- Rever ou atualizar os vários códigos direta ou indiretamente envolvidos no espaço marítimo em termos de LBC/CFT/FFI. Estes códigos incluem os códigos do ambiente, da marinha mercante, do petróleo, marítimo, etc.
- Reforçar as capacidades institucionais e operacionais no domínio da LBC/CFT/FFI no espaço marítimo da Côte d'Ivoire.
- Reforçar a Ação do Estado no Mar (AEM), dotando o seu Secretariado Permanente de um quadro de trabalho que envolva a UIF, as alfândegas da Côte d'Ivoire, a CIAPOL e o Departamento dos Assuntos Marítimos.
- Efetuar uma verdadeira sensibilização de todos os intervenientes no espaço marítimo da Côte d'Ivoire para a luta contra o BC/FT/FFI.
- Formar as autoridades competentes em técnicas especiais de investigação para a investigação e ação penal das infrações marítimas, nomeadamente as entregas controladas, com vista a desmantelar as redes de tráfico ilícito.
- Formar e equipar as autoridades responsáveis pela aplicação da lei, nomeadamente a polícia portuária e a gendarmerie nacional, incluindo as brigadas dos portos de Abidjan e San-Pedro.
- Tomar todas as medidas necessárias para travar a proliferação do sector informal nas atividades relacionadas com o espaço marítimo da Côte d'Ivoire.
- Aplicar uma sanção proporcional e dissuasiva aos infratores das leis.

Gana

- Rever os quadros legislativos para criminalizar adequadamente todas as formas de criminalidade marítima, em conformidade com as convenções internacionais e as melhores práticas.
- Desenvolver uma política nacional contra os fluxos financeiros ilícitos
- Integrar as investigações financeiras no quadro de coordenação interagências
- Criar uma reserva de conhecimentos especializados em matéria de investigações financeiras com as autoridades competentes
- Desenvolver as capacidades do pessoal existente e das agências responsáveis pelas investigações financeiras da criminalidade marítima
- Crie uma plataforma de troca de informações em tempo real
- Desenvolver competências em matéria de repressão de infrações marítimas
- Reforçar as capacidades do poder judicial para julgar crimes marítimos
- Reforçar os quadros jurídicos para fazer face às IFF relacionadas com a criminalidade marítima

Guiné-Bissau

- Rever o quadro jurídico, introduzindo legislação especial para o efeito, com vista a criminalizar e caraterizar de forma completa e independente os atos de pirataria marítima, os assaltos à mão armada no mar (uma vez que ocorrem nas águas jurisdicionais, a sanção penal deve ser pelo menos tão severa como para a pirataria) e os atos de violência, destruição ou outros atos ilícitos cometidos contra ou a bordo de navios abrangidos pela Convenção (SUA);
- Reforçar o regime de jurisdição extraterritorial do Estado guineense para fazer face ao crime de pirataria.
- Desenvolver o quadro jurídico para sancionar os atos ilícitos cometidos contra ou a bordo de plataformas instaladas, localizadas na plataforma continental.
- Aderir aos Protocolos (SUA) de 2005, alargando assim a classificação e as sanções aos atos ilícitos que acrescentam.
- Consagrar o exercício de plena jurisdição universal pelo Estado guineense em caso de pirataria.
- Assegurar a plena aplicação das regras de competência obrigatória previstas na Convenção SUA e considerar a possibilidade de exercer plenamente a competência facultativa nela prevista.
- Reforçar a coordenação nacional e a cooperação internacional.
- Estabelecer mecanismos de coordenação e cooperação entre as autoridades nacionais, bem como entre estas e as da região do Golfo da Guiné, com vista a combater eficazmente a criminalidade marítima na zona em causa.
- Dotar as autoridades de prevenção e de aplicação da lei dos recursos humanos e financeiros necessários para combater a criminalidade de forma mais eficaz.
- Dar poderes e sensibilizar as autoridades de investigação para que considerem a realização de investigações financeiras sistemáticas para efeitos de LBC/CFT nos casos de criminalidade marítima.
- Promover o reforço do tratamento e do acompanhamento que as autoridades nacionais devem dar aos casos de criminalidade marítima detetados.
- Adotar uma estratégia nacional de prevenção e luta contra a criminalidade marítima e atribuir recursos adequados para a sua aplicação efetiva.
- Designar os navios de patrulha da marinha nacional e da guarda costeira para cobrirem todas as águas sob a soberania do Estado.
- Equipar os agentes de investigação criminal com um sistema de videovigilância para controlar as atividades ilícitas que ocorrem no mar.
- Reforçar a presença das autoridades na zona insular, atribuindo-lhes os recursos adequados para que possam desempenhar com êxito as suas missões.
- Melhorar a qualidade da informação e da gestão dos dados sobre questões de segurança marítima.
- Promover o intercâmbio de boas práticas a nível regional e internacional entre as autoridades responsáveis pela luta contra a criminalidade marítima.

- Incentivar a região a celebrar acordos que permitam a realização de operações conjuntas de vigilância regional no mar e a estabelecer redes navais marítimas e/ou de guarda costeira ao longo da costa, responsáveis pelo rastreio transfronteiriço.
- Promover a criação de centros regionais de excelência para a formação, o funcionamento e o desenvolvimento de equipamentos de proteção e segurança marítima.
- Promover a criação de mecanismos de ligação entre os Estados membros vizinhos e no seio da Comunidade Económica Regional (CEDEAO), juntamente com o Mecanismo Regional, a fim de melhorar o ambiente de prevenção e repressão da criminalidade marítima.
- Investir nos meios de comunicação social para cobrir atividades que incluam o sector marítimo e questões de defesa e segurança marítimas.
- Reforçar a capacidade do sector privado e da sociedade civil para desempenharem um papel construtivo de sensibilização através da formação em questões de segurança marítima e de gestão dos direitos humanos.
- Definir e reforçar o papel e a experiência das autoridades tradicionais e locais, bem como dos jovens, face aos desafios do sector marítimo.

Nigéria

- Reforçar as capacidades das equipas de intervenção marítima e das agências de aplicação da lei .
- Adotar medidas adequadas para garantir uma memória institucional nas administrações marítimas e a formação contínua do pessoal.
- Rever os procedimentos SPOMO, de modo a conferir mais poderes de ação penal aos serviços responsáveis pela aplicação da lei contra a criminalidade marítima e pela segurança .
- Sistematizar o recurso à cooperação e à colaboração internacionais no que respeita a crimes marítimos específicos.
- Alinhar as ações penais contra a criminalidade marítima com o branqueamento de capitais, o financiamento do terrorismo e os fluxos financeiros ilícitos.
- Melhorar a sinergia entre a UIF e as outras autoridades responsáveis pela aplicação da lei.

Togo

- Adotar um documento de política nacional para combater todas as formas de crimes cometidos no mar.
- Melhorar a conformidade do seu quadro jurídico com as normas internacionais em matéria de luta contra a criminalidade marítima.
- Adotar a estratégia nacional de LBC/CFT, que constitui um instrumento fundamental para a definição das políticas do Estado neste domínio, assegurando uma participação adequada dos profissionais do sector marítimo.
- Melhorar a cooperação internacional através da assinatura de acordos bilaterais com os países vizinhos e de acordos multilaterais no domínio da luta contra a criminalidade marítima.
- Reforçar o sistema de inspeção dos contentores e dos vetores marítimos através da criação de equipas de vigilância modernas para assegurar a inspeção eficaz de todos os contentores e vetores marítimos.
- Dotar os organismos responsáveis pela luta contra a criminalidade marítima e o branqueamento de capitais dela decorrentes de recursos humanos, financeiros e materiais adequados para que possam cumprir eficazmente os seus mandatos. Isso inclui a disponibilização aos serviços de vigilância, tais como a marinha e o GIGM, de uma aeronave e de equipamento náutico adequado para o controlo das costas e do espaço marítimo togolês, a fim de detetar eficazmente os crimes aí cometidos, como a pirataria, o contrabando e a pesca INN.
- Reforçar as capacidades dos intervenientes na luta contra a criminalidade marítima, organizando ações de formação sobre técnicas de investigação financeira, nomeadamente para o GIGM, o OCRTIDB, os funcionários aduaneiros e as autoridades judiciais.

- Reforçar a cooperação e a coordenação entre os diferentes intervenientes nacionais responsáveis pela luta contra a criminalidade marítima, através de quadros formais e/ou informais de troca de informações, nomeadamente para detetar e recuperar os produtos ilícitos gerados e branqueados. Mais especificamente, tratar-se-á da cooperação entre a UIF e os serviços de informação da prefeitura marítima, o OCRTIDB e o GIGM.
- Criar centros judiciais especializados em questões de criminalidade marítima e outras infrações conexas.
- Melhorar a cooperação policial com os países vizinhos no intercâmbio de informações sobre factos relacionados com a criminalidade marítima, em especial a cooperação entre o GIGM e os seus homólogos dos países vizinhos.
- Criar um organismo responsável pela identificação e gestão dos bens apreendidos.
- Operacionalizar o CONAC para avaliar e assegurar um acompanhamento permanente das políticas do Estado em matéria de LBC/CFT em todos os seus aspetos.
- Operacionalizar a Unidade de Facilitação e Partilha de Informações sobre BC/FT para garantir uma circulação mais eficiente das informações entre as autoridades de investigação e as autoridades responsáveis pela aplicação da lei.
- Sistematizar a organização de patrulhas mistas entre o GIGM e a marinha francesa, a fim de garantir a solidez das investigações e evitar a perda involuntária de provas.
- Sistematizar investigações financeiras paralelas para privar os criminosos das suas fontes de financiamento e dos seus ativos ilícitos.
- Harmonizar as ações entre as entidades que definem os quadros estratégicos para o combate aos crimes marítimos e para LBC/CFT, nomeadamente o CNSM e o CONAC.
- Criar um mecanismo de controlo das saídas de dinheiro declaradas pelos comerciantes noutras fronteiras e das mercadorias que chegam às fronteiras marítimas, a fim de verificar a eficácia das atividades comerciais e evitar que utilizem este canal para efeitos de branqueamento de capitais.
- As companhias de seguros que efetuem transações financeiras relacionadas com atividades marítimas devem cumprir as suas obrigações em matéria de devida vigilância da clientela relativamente aos clientes no que se refere à lei de LBC/CFT e apresentar comunicações de operações suspeitas à UIF.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS/ WEBOGRÁFICAS

- "Assessment of money laundering, financing of terrorism and illicit financial flows and maritime crime in Benin, country report", Col. Maxime AHOYO, 2022
- "Assessment of money laundering, terrorist financing and illicit financial flows and maritime crime in Côte d'Ivoire", country report, Dr. Kotchi Valère, 2022
- "Assessment of money laundering, terrorist financing and illicit financial flows and maritime crime in Guinea Bissau", country report, Francisco SANHA, 2022
- "Assessment of money laundering, terrorist financing and illicit financial flows and maritime crime in Ghana", country report, Stephanie SCHANDORF, 2022
- "Assessment of Money Laundering, Terrorist Financing and Illicit Financial Flows and Maritime Crime in Nigeria", country report, Abimbola ADESEYOJU, 2022
- "Assessment of money laundering, terrorist financing and illicit financial flows and maritime crime in Togo", country report, Kofi NYANDA, 2022
- Organized Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom, FATF Report, July 2011
- Money Laundering from Environmental Crime, FATF Report, July 2021
- Money Laundering and the Illegal Wildlife Trade, FATF Report, June 2020
- Gulf of Guinea Maritime Security Program 2019-2021, Danish Peace and Stabilization Fund (PSF).
- "What we know about maritime environmental crime", Stable Seas, July 2021, 32 pg.
- "What do we know about maritime illicit trades?" Stable Seas , April 2021, 48 pg .
- "Pirates of the Niger Delta, between brown and blue waters", Global Maritime Program of UNODC, April 2021, 90 pg.
- Maritime Crime: Handbook for Criminal Justice Practitioners, UNODC, April 2021, 226 pg .
- "The State of Maritime Piracy 2020, Assessing the Human Cost", Stable Seas, 29 pg.
- "Maritime Crime Prosecutions", Seminar on Improving Maritime Security in Africa - Seychelles, March 2018, Diya Beesoondoyal, Ag. State Attorney General, Attorney General's Office, Mauritius;
- "Illicit financial flows: the economics of illicit trade in West Africa", OECD, 2018, 136 pg.
- Global Maritime Crime Report, 2015, UNODC, 68 pg .
- "Combating Piracy in the Gulf of Guinea", Osinowo, AA (2015), Africa Center for Strategic Studies, Washington, D
- "The Fight against Maritime Crime in the Gulf of Guinea: Case of Côte d'Ivoire and Nigeria", YAPO MARINA MADEL, December 2013, 211 pg .
- "Pirate Fishing Exposed: The Fight Against Illegal Fishing in West Africa and the EU", EJF (2012), Environmental Justice Foundation, London.
- "Organized Maritime Piracy and Related Kidnapping for Ransom", July 2011, FATF Report, 48 pg.
- ECOWAS Integrated Maritime Strategy, 68 pg.
- Adaku Onyenucheya (2021). "Absence of Onboard Security, Super Cargo Fueling Drug Trafficking in Ports" (last accessed February 12, 2022), https://guardian.ng/business-services/maritime/absence-of-onboard- security-super-cargo-fueling-drug-trafficking-at-ports/
- Afoakwah , R., Osei , DM and Effah , E. (2018). Guide to Illegal Fishing Activities in Ghana. Narragansett, RI : University of Rhode Island.
- Aning, K. and Pokoo, J. (2014). Understand the threats and threats of drug trafficking to national and regional security in West Africa. Stability: International Journal of Security and Development , 3(1). doi : http://doi.org/10.5334/sta.df

- Aning, K., Kwarkye , SB and Pokoo , J. (2013). Getting Smart and Scaling Up: The Impact of Organized Crime on Governance in Developing Countries - A Case Study of Ghana. New York : NYU & CIC.
- Appeaning, KA (May 1 , 2021). The coastline of Ghana, engulfed by the sea. The UNESCO Courier, 2021(1), pp. 10-11. Must : https://doi.org/10.18356/22202293-2021-1-3
- Bell, C., Huggins, J., Benson, J., Joubert, L., Okafor-Yarwood , I., & Ebiede , TM (2022). Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States. Steady seas.
- Berne Declaration (2013). " Swiss traders' opaque deals in Nigeria" (accessed February 11, 2022), https://www.publiceye.ch/fileadmin/doc/Rohstoffe/2013_PublicEye_Swiss_Traders_opaque_deals_in_Nigeria_Report.pdf
- Centre for Maritime Law and Security in Africa. (August 2020). Gulf of Guinea Piracy: Old, New and Dark Shades. Retrieved from CEMLAWS Africa website: https://www.cemlawsafrica.com/gulf-of-guinea-piracy/
- Chatham House Report: (2013): Christina Katsouris and Aaron Sayne: ''Nigeria's Criminal Crude: International Options to Combat the Export of Stolen Oil'' https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/public/Research/Africa/0913pr_nigeriaoil.pdf
- Chowla, P. and Falcao, T. (2016). Document on the FdSD initiative in support of the Inter-Agency Force Tasak on financing for development. Retrieved from United Nations website: https://www.un.org/esa/ffd/wp-content/uploads/2017/02/Illicit-financial-flows-conceptual-paper_FfDO-working-paper.pdf
- Copeland, D., Utermohlen, M., & Brush, A. (2020, December 10). Spotlight on the exploitation of corporate structures by illegal fishing operators. Retrieved from TMT- Tracking website : https://www.tm-tracking.org/post/illegal-fishing-operators-exploit-company-structures-to-cover-up-illegal-operations
- Daily Finland (2021). "Nigeria lose $26.3b billion to piracy, sea robbery annual" (Accessed December 28, 2021), https://www.dailyfinland.fi/worldwide/22584/Nigeria-loses-$26.3b-to-piracy-sea-robbery- annually
- Daily chart. (July 16, 2012). State of Ghana confiscates Eric's assets Amoateng. Extract from News Ghana: https://newsghana.com.gh/state-of-ghana-to-confiscate-eric-amoatengs-assets/
- Gifts Eze (2021). " Banditry as resource control" (last accessed February 11, 2022), https://businessday.ng/opinion/article/banditry-as-resource-control/
- Environmental Justice Foundation. (2018). China's Hidden Fleet in West Africa: A Spotlight on Illegal Practices within Ghana's Industrial Trawl Sector. London : EJF.
- Environmental Justice Foundation. (March 24, 2021). Ghana loses millions as Chinese trawlers hide property. Retrieved from EJF website: https://ejfoundation.org/news-media/ghana-losing-millions-of-dollars-in-revenue-as-chinese-fishing-trawlers-hide
- Ezeobi, C. (March 2, 2016). Break the piracy syndicate. This Day, pp. 20-21.
- Fabricius, P. (18 February 2022). Namibia's fish rot trial will test the scales of justice. The ISS today.
- Hawk , B., & Hinshaw, D. (August 21, 2014). Large production from the Tinay Ghana oil rig is attracting scrutiny. Retrieved from Wall Street Journal website: https://www.wsj.com/articles/tiny-ghana-oil-platforms-big-output-sparks-scrutiny-1408669517
- Friends of the Nation. (2015). Prosecution Baseline: Fisheries Summary. Narragansett, RI: Coastal Resource Center, Graduate School of Oceanography, University of Rhode Island and Friends of the Nation.
- Ghana Business News. (October 11, 2011). Illegal oil transactions in Takoradi. Retrieved from Ghana Business News website: https://www.ghanabusinessnews.com/2011/10/11/illegal-oil-deals-in-takoradi/
- Godwin Oritsa (2021). "Economic cost of maritime insecurity reaches N422bn says NIMASA DG" (last accessed December 29, 2021), https://www.vanguardngr.com/2021/09/economic-cost-of-maritime-insecurity-hits-n422bn-says-nimasa-dg/
- Gyesi, ZK (June 22, 2021). lose to IUU fishing, The cost bears by Ghana. Line graph.
- Hen Mpoano and Environmental Justice Foundation. (2018). The problem with " Saiko " an ecological and human disaster. Accra: Hen Mpoano & EJF. Retrieved from https://ejfoundation.org/resources/downloads/Saiko-briefing-Ghana-EJF-HM-final.pdf
- Honan, E. (December 18, 2009). US charges 3 al-Qaeda defendants in drug case. Extract from Reuters website : https://www.reuters.com/article/us-security-qaeda-drugs-idUSTRE5BH4KF20091218

- ICC International Maritime Bureau. ‘’Privacy and Armed Robbery Against Ships (Report for the period 1 January-30 September 2021)” (last accessed 19 December 2021), www.iccccs.org/index.php/IMB_piracy_and_armed_robbery_report_January-September_2021.pdf
- Inyang B. and ED Simon (2012). Unemployment and Persistent Poverty in the Niger Delta Region of Nigeria: A Constraint to Sustainable Development in 21st Century Nigeria, p. 31
- Jonny-Nuekpe, W. (July 13, 2021). 9 pirate attacks recorded in 18 months. B&FT. Retrieved December 15, 2021, from https://thebftonline.com/2021/07/13/9-pirate-attacks-recorded-in-18-months/
- Joshua O. and Rejoice E. (2022). “Illegal Refineries : Wike Announces N2m Reward for LG Presidents” (last accessed February 11, 2022), https://www.channelstv.com/2022/01/14/illegal-refineries-wike-announces-n2m-reward -for-lg-chairmen/
- Kahler, M., Forstater , M., Findley, MG, Vittori, J., Westenberg, E., & Fanusie , YJ (2018). Defining and measuring illicit financial flows. Foreign Relations Council.
- Kamal- Deen, A. (2015). The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. Naval War College Review, 68(1), section 7. Retrieved from https://digital -commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi? article=1183&context=nwc-review&httpsredir=1&referer=
- Kamal- Deen , A. and Young-Adika, S. (2021). Simplifying Complexities: Interagency Coordination in Maritime Security Governance in Ghana. Accra : CEMLAWS Africa & SafeSeas.
- Kavanagh, C. (January 15, 2013). Book Review - Africa and the War on Drugs by Neil Carrier and Gernot Klantsching. Excerpt from the World Peace website Foundation : https://sites.tufts.edu/reinventingpeace/2013/01/15/book-review-africa-and-the-war-on-drugs-by-neil-carrier-and-gernot-klantsching/
- Kimiebi Imiemotimi. E. (2011). Activism in the Niger Delta and Emerging Categories
- Koning, T. (September 21, 2015). The Angolan Petroleum Industry - Celebrating a Century of Progress in Exploration and Production. Retrieved from AAPG website: https://www.searchanddiscovery.com/pdfz/documents/2015/70192koning/ndx_koning.pdf.html
- Kulovics, A. (2009). Money laundering in West Africa: potential emerging market for IPMCs.
- Louise Achi (2022). “ Caging Oil Thieves in Niger Delta” (accessed February 11, 2022), https://www.thisdaylive.com/index.php/2022/01/16/caging-oil-thieves-in-niger-delta/
- Maritime Cyprus. (January 13, 2022). CCI-IMB Annual Report: Worldwide incidents of piracy and armed robbery against ships in 2021. Retrieved from Maritime Cyprus website : https://maritimecyprus.com/2022/01/13/ icc-imb-annual-report-2021-world-wide-incidents-of-piracy-and-armed-robbery-against-ships/
- Maritime Security Review (2010). “Nigeria – Maritime Security, the Reality” (accessed December 17, 2021), http://www.marsecreview.com/2010/10/nigeria-%E2%80%93-maritime-security-the-reality/
- Markwei, L. (January 14, 2020). Ghana loses over $200 million in downstream oil revenue every year - Veep. Ghanaian Times.
- Ministry of Fisheries and Aquaculture Development, Ghana. (February 16, 2016). VESSELS LICENSED FROM JANUARY 1 TO DECEMBER 31, 2016. Retrieved from Ministry of Health and Health website: https://www.mofad.gov.gh/wp-content/uploads/2017/02/ LICENSED-SEMI-INDUSTRIAL-VESSELS-FROM-1ST-JANUARY-post.pdf
- N. Dowuona & Company. (April 12, 2021). Ghana Anti-Money Laundering Act 2020, Act 1044. Retrieved from N. Dowuona & Company website : https://www.ndowuona.com/insights/105-anti-money-laundering-act -2020-act-1044
- NEITI (2019). Preventing Illicit Financial Flows in the Nigerian Extractive Industry
- NEITI Policy Brief (2019). Stemming the rising cost of oil theft in Nigeria
- Nyarko, W. (2022). Understanding how dirty money fuels campaign finance in Ghana: an exploratory study. Accra : CDD-Ghana.
- Paul Okumagor (2009). “Ethnic Militias and Criminality in the Niger-Delta” (Accessed February 11, 2022), file:///C:/Users/HP/Downloads/47532-Article%20Text-59166-1-10-20091105.pdf

- Premium Times (2020). “Court convicts pirates involved in hijack of vessel – Navy” (consulted for the last times on February 12 , 2022), https://www.premiumtimesng.com/news/top-news/408387-court-convicts-pirates-involved-in-hijack-of-vessel-navy.html
- Premium Times (2021). “What to know about Nigeria's “Deep Blue” marine security project” (accessed for the last times July 13 , 2022) https://www.premiumtimesng.com/news/more-news/468494-what-to-know-about-nigerias-deep-blue-marine-security-project.html
- Punch Newspaper (2021). “Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea” (accessed December 20, 2021), www.punchng.com/enhancing-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/
- Punch Newspaper (2021). “ Nigerian Navy and our maritime environment ” (last accessed December 15, 2021), https://punchng.com/nigerian-navy-and-our-maritime-environment/
- Ralphy, I.M. (2017). Downstream Oil Theft: Global Modalities, Trends and Remedies. Atlantic Council.
- Reuben Abati (2022). “The oil thieves of Nigeria” (last accessed February 11, 2022), https://www.thecable.ng/the-oil-thieves-nigeria
- Reuters Staff (2009) “FACTBOX- Nigerian oil rebels reinstate delta ceasefire ” (last accessed February 11, 2022), https://cn.reuters.com/article/nigeria-delta-mend-idINLG9715920091025
- Ripples Nigeria (2020). « Police arrest six suspects of notorious kidnapping syndicate tormenting Niger Delta” (accessed February 12, 2022), https://www.ripplesnigeria.com/police-arrest-six-suspects-of-notorious-kidnapping-syndicate-tomenting-niger-delta/
- Robin C. and Nicholas A. (2020) “Organized Oil Crime in Nigeria / The Delta Paradox: Organized Criminals or Community Saviors? (last accessed February 11, 2022), https://enact-africa.s3.amazonaws.com/site/uploads/2020-11-26-organised-oil-crime-in-nigeria.pdf
- Security4 Sea. (September 17, 2021). Nigeria loses around $2.5 billion a year to illegal maritime activities. Retrieved from Safety4Sea website: https://safety4sea.com/nigeria-loses-about-25-5b-annually-to-illegal-maritime-activities/
- Sami Tunji (2022). “We Lose 50,000 Barrels a Day to Oil Thieves, Says Elumelu ” (accessed February 11, 2022), https://punchng.com/we-lose-50000-barrels-to-oil-thieves-daily- says-elumelu/
- Sarpong, G., & Kevin- Alerechi, E. (2020, November 18). Theft at sea: an investigation into illegal Chinese transhipment activities in West Africa. B&FT online. Retrieved from https://thebftonline.com/2020/11/18/stolen-at-sea-an-investigation-into-illegal-chinese-transshipment-activities-in-west-africa/
- Sertich, M. and Heemskerk, M. (2011). Ghana's Human Trafficking Act: Successes and Shortcomings in Six Years of Implementation. Taken from Corte Interamericana de Derechos Humanos: https://www.corteidh.or.cr/tablas/r27682.pdf
- Integrated Center for Social Development (Social Action) 2017: "Oil Theft, Pollution and the Politics of Modular Refineries"
- Srivastava, S., & Pawlowska, A. (September 26, 2020). Ghana: balancing economic growth and resource depletion. Retrieved from World Bank Blogs website: https://blogs.worldbank.org/africacan/ghana-balancing-economic-growth-and-depletion-resources
- The Guardian (2021). “FG to fight crude oil theft in Niger Delta with security agencies” (accessed July 13, 2022), https://guardian.ng/news/fg-to-fight-crude-oil-theft-in-niger-delta- with-security-agencies/
- Nigeria Maritime Zones Act, 2013
- The World Bank. “Pirate Trails: Tracking the illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa ” (accessed December 17, 2021), www.worldbank.org/en/topic/financialsector/publication/pirate-trails-tracking-the-illicit-financials-flows- from-privacy-off-the-horn-of-Africa
- ThisDayLive (2018). " Rescuing the Maritime Sector " (Accessed December 20, 2021), www.thisdaylive.com/index.php/2018/03/09/rescuing-the-maritime-sector/
- ThisDayLive (2019). "Nigerian Maritime Stakeholders Present Handbook to attract Investors" (consulted for the last times 19 December 2021), www.thisdaylive.php/2019/12/0/6/Nigerian-maritime-stakeholders-present-handbook-to-attract-investors/

- Tola Adenubi (2018). “21 Million Arms and Ammunition Shipped to Nigeria in 7 Years – Surveys” (accessed February 12, 2022), https://tribuneonlineng.com/21-million-arms-ammunitions-shipped-nigeria-7-years-%E2%80%95investigations/
- United Nations (2019). Maritime Crime: A Handbook for Criminal Justice Practitioners - Global Maritime Crime Program
- UNODC. (2011). Estimation of illicit financial flows resulting from drug trafficking and other forms of transnational organized crime. Vienna : United Nations OIFFce on Drugs and Crime (UNODC).
- Vanguard (2021). “ Buhari Inaugurates New Security Ways to Fight Privacy as Nigeria Wins Convictions” (last accessed December 18, 2021), www.vanguardngr.com/2021/06/maritime-crimes-Buhari- inaugurates-new-security-assets-to-combat-piracy-as-Nigeria-secures-convictions/
- Vanguard (2021). “Maritime Crimes Cost Nigeria N329.5 Billion-MAN Rector ” (last accessed December 15, 2021), https://www.vanguardngr.com/2021/12/maritime-crimes-cost-nigeria-n329 -5-billion-man-rector/#:~:text=5%20billion%20%E2%80%94%20MAN%20Rector,-December%208%2C%202021&text=AS%20Nigeria%20continues%20to%20record, 8billion%20cost%20to%20Asia .
- Vanguard (2021). « NDLEA intercepts N4.9bn heroin shipments at Lagos seaport , airport ” (last accessed February 12, 2022), https://www.vanguardngr.com/2021/11/ndlea-intercepts-n4-9bn-heroin-consignments-at-lagos-seaport -airport/
- Vanguard (2021). “ Rep to investigate alleged illegal fishing worth $70m in Nigerian waters” (last accessed February 11, 2022), https://www.vanguardngr.com/2021/05/reps-to-investigate-alleged-illegal-fishing-worth-70m-in -nigerian-waters/
- Waziri Adio (2022) Arise News 'Nigeria Counts Oil Theft Losses' (January 21, 2022) https://youtu.be/MztXYT7PTS8News
- Wyler, LS and Cook, N. (2009). Illegal Drug Trade in Africa: Trends and US Policy. Washington, D.C. : Congressional Research Service.
- Yamoah, K.K. (2017). Sustainable Fisheries Management Project (PGSP): Follow-up to Western and Eastern Command prosecutions. Narragansett, RI: Coastal Resource Centre, Graduate School of Oceanography, University of Rhode Island and Friends of the Nation.

Complexe SICAP Point E,
Immeuble A, 1er Etage
Avenue Cheikh Anta Diop x Canal IV
B.P. : 32 400 Dakar - Ponty (Sénégal)
Standard : (+221) 33 859 18 18
Fax : (+221) 33 824 17 45
www.giaba.org