

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG FLÁVIO HARUO MATHUIY

PIRATARIA E “NOVAS AMEAÇAS”: ESTRATÉGIAS DE COOPERAÇÃO PARA
PREVENÇÃO E COMBATE:

o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no
Golfo da Guiné.

Rio de Janeiro

2013

CMG FLÁVIO HARUO MATHUIY

PIRATARIA E “NOVAS AMEAÇAS”: ESTRATÉGIAS DE COOPERAÇÃO PARA
PREVENÇÃO E COMBATE:

o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no
Golfo da Guiné.

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para conclusão
do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CMG PAULO EDVANDRO DA
COSTA PINTO

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2013

Dedico este trabalho à minha esposa Fátima, por desempenhar a função de pai e mãe, durante este ano, permitindo-me a tranquilidade necessária para o desenvolvimento desta monografia.

AGRADECIMENTOS

À minha esposa Fátima e aos meus filhos Yann e Yago, pelo amor incondicional, estímulo, paciência e compreensão pelos longos períodos ausente.

Aos meus pais Jorge e Dalva, pelos exemplos de valores morais, amor e pela acolhida, grantindo-me estrutura e serenidade para as longas horas de estudos.

Aos meus sogros José Luiz e Edir, pelo carinho, incentivo e apoio.

Ao Vice-Almirante Lucio Franco de Sá Fernandes e ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (FN-Ref^o) Gil Cordeiro Dias Ferreira, pela amizade, paciência e esmero na revisão deste trabalho.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra Paulo Edvandro da Costa Pinto – meu orientador, pela motivação e orientação, ao longo desta jornada.

Ao Coronel QMB Luis Felipe Garcia Fernandes, pelo apoio na formatação desta monografia, poupando-me horas preciosas de trabalho.

Ao pessoal da Biblioteca da Escola de Guerra Naval, em especial a Capitão-de-Fragata (T) Regina Bonerges Siqueira e a Primeiro-Tenente (RM2-T) Ana Beatriz Marques Baia, pela valiosa colaboração para a pesquisa bibliográfica e para a formatação das referências.

RESUMO

O propósito deste trabalho de pesquisa é propor um papel para a Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné. As origens da pirataria se confundem com as do transporte de riquezas e das trocas comerciais realizadas por via marítima. Este fenômeno, praticamente extinto, recrudescer na Somália, associado à fragilidade desse Estado, e no Golfo da Guiné, ao roubo de petróleo. Na nova ordem mundial pós Guerra Fria, o Brasil ganhou espaço e vem experimentando mudanças sensíveis em seu papel regional, almejando aumentar o seu peso específico nas relações internacionais. Assim, as questões referentes à segurança internacional, especialmente as que afligem os Estados dentro do seu entorno estratégico, não podem passar despercebidas. O sectarismo histórico do Oriente Médio fez com que os grandes demandadores de energia, em especial os EUA e a União Europeia, busquem mercados livres de grandes instabilidades. Neste contexto, o Golfo da Guiné se apresenta como uma alternativa estratégica para essas potências. Ciosa da importância geopolítica do Atlântico Sul e preocupada com as interferências exógenas no seu entorno estratégico, a Política Externa brasileira estabeleceu como objetivos prioritários a integração sul-americana e o estreitamento das relações políticas e econômicas com os Estados da África. A intensificação das ações piratas no Golfo da Guiné, que podem vir a representar riscos ao transporte marítimo da região e do Atlântico Sul, deve ser acompanhada com cautela, pois, ao mesmo tempo em que se apresenta como uma oportunidade para os interesses brasileiros, pode, também, constituir-se em ameaça, abrindo caminho para interferências externas. Neste cenário, a securitização da pirataria e do roubo armado contra navios é uma possibilidade, e pode servir de justificativa para atender aos interesses de potências extrarregionais. A limitada capacidade das Marinhas e Guardas Costeiras dos Estados do Golfo da Guiné indica a impossibilidade da manutenção da segurança marítima na região sem o apoio externo. A despeito de a situação sugerir que a Marinha do Brasil, como um dos instrumentos de atuação da Política Externa, devesse assumir uma atitude proativa no combate à pirataria no Golfo da Guiné, o grande esforço logístico necessário, a problemática para o julgamento dos suspeitos capturados, a fragilidade dos Estados limítrofes e as restrições atuais da Esquadra apontam para uma atuação cooperativa com esses países, mas sem o emprego de meios navais.

Palavras-chave: Pirataria, Golfo da Guiné, Securitização, Geopolítica, Entorno Estratégico, Política Externa.

ABSTRACT

The purpose of this research is to propose a Brazilian Navy's role in anti-piracy operations and armed robbery against ships in the Gulf of Guinea. The origins of piracy are confused with the maritime transportation of wealth and goods. The piracy phenomenon was almost extinct, but it was once again intensified in Somalia, because of its weak State condition, and the oil theft in the Gulf of Guinea. After de cold war, Brazil has become more relevant in the new world order and has been experiencing sensible changes in its regional role, aspiring to increase its specific weight in international relations. Therefore, the international security issues, especially those that afflict states within its strategic environment, can not go unnoticed. The sectarian tension in the Middle East made the big energy consumers, like the U.S. and the European Union, look for stable free markets. In this context, the Gulf of Guinea presents itself as a strategic alternative to those powers. Aware of the geopolitical importance of the South Atlantic and concerned with exogenous interference in its strategic environment, the Brazilian Foreign Policy has established the South American integration and closer political and economic relations with African states as a priori objectives. The intensification of pirates in the Gulf of Guinea, that may jeopardize local maritime transportation and in the South Atlantic ocean, should be monitored carefully, because at the same time, which presents itself as an opportunity for Brazilian interests, can also constitute a threat, paving the way for external interference. In this scenario, the securitization of piracy and armed robbery against ships is a possibility, and can serve as a justification to meet the interests of extra-regional powers. The limited capacity of the Navies and Coast Guards of Gulf of Guinea States indicates the impossibility of maintaining maritime security in the region without external support. Despite the situation suggest that the Brazilian Navy, as an instrument of foreign policy action, should take a proactive stance in combating piracy in the Gulf of Guinea, the great logistical effort required, legal problems related to detention, extradition and prosecution of suspected pirates, the fragility of the Gulf of Guinea states, the restrictions of the Brazilian Navy, point to a cooperative action with these countries, but without the use of naval units.

Keywords: Piracy, Gulf of Guinea, Securitization, Geopolitics, Strategic Environment, Foreign Policy.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

APS	Africa Partnership Station
AGNU	Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas
CPB	Código Penal Brasileiro
CEEAC	Comunidade dos Estados da África Central
CEDEAO	Comunidade dos Estados da África Ocidental
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CSNU	Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas
CCG	Conselho do Golfo da Guiné
CGPCS	Contacto sobre a pirataria na costa da Somália
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar
SUA	Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima
END	Estratégia Nacional de Defesa
FTM-UNIFIL	Força-Tarefa Marítima da United Nations Interim Force in Lebanon
MGA	Marinha de Guerra Angolana
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MRE	Ministério das Relações Exteriores
NpaOc	Navio Patrulha Oceânico
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
OPEP	Organização dos Países Exportadores de Petróleo
IMO	International Maritime Organization
PDN	Política de Defesa Nacional
PND	Política Nacional de Defesa
PLS	Projeto de Lei do Senado
SPAD	Secretariado Permanente para Assuntos de Defesa
RN	Royal Navy

SALVAMAR	Serviço de Busca e Salvamento da Marinha
SISTRAM	Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo
TIAR	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
UE	União Europeia
US AFRICOM	United States Africa Command
USN	United States Navy
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
2 PIRATARIA E ROUBO ARMADO CONTRA NAVIOS.....	14
2.1 ARCABOUÇO JURÍDICO.....	15
2.1.1 Diferença entre Pirataria e Roubo Armado Contra Navios	16
2.1.2 Jurisdição dos crimes de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios.....	19
2.1.3 Dificuldades do processo e julgamento dos piratas.....	22
2.2 PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ.....	25
3 SEGURANÇA REGIONAL.....	30
3.1 COMPLEXO REGIONAL DE SEGURANÇA.....	31
3.2 A GEOPOLÍTICA DO ATLÂNTICO SUL E O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO.....	32
3.3 ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL-ZOPACAS.....	39
3.4 IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO GOLFO DA GUINÉ.....	42
3.5 “ATLANTIZAÇÃO” DA OTAN?.....	47
3.6 A SECURITIZAÇÃO DA PIRATARIA E DO ROUBO ARMADO CONTRA NAVIOS	50
3.7 COOPERAÇÃO.....	53
3.7.1 A Diplomacia de Defesa.....	55
4 PARTICIPAÇÃO DA MB NO COMBATE À PIRATARIA.....	56
4.1 CAPACIDADE DOS ESTADOS DO GOLFO DA GUINÉ.....	56
4.1.1 Cooperação regional entre as Marinhas e Guardas Costeiras do Golfo da Guiné com os EUA	59
4.2 POSSIBILIDADES DE APOIO DA MB.....	61

4.2.1 Possibilidade jurídica do emprego de meios de superfície e aéreos da MB em proveito de outros Estados.	61
4.2.2 Apoio prestado pela MB aos países africanos	63
4.2.3 Desafios a serem vencidos para uma possível cooperação.....	65
4.2.4 Disponibilidade de meios da MB	66
5 CONCLUSÃO.....	70
REFERÊNCIAS	75

1 INTRODUÇÃO

Politicamente, a América do Sul ganhava também personalidade internacional e aproximava-se, sem intermediários, de seus vizinhos da América Latina e Caribe, da África e do mundo árabe [...]. Em uma região que deixou de ser objeto da história para tornar-se sujeito ativo de seu devir, a integração não poderia deixar de estender-se à área da defesa¹ (AMORIM, 2012).

O mundo do pós-Guerra Fria (1989) permitiu uma nova ordem mundial de mercados abertos e globais, propiciando a emergência progressiva de novos atores. Nessa nova ordem, o Brasil ganhou espaço e vem experimentando mudanças sensíveis em seu papel regional, almejando aumentar o seu peso específico nas relações internacionais.

O crescimento econômico, o potencial energético, os recursos minerais, a continentalidade, a densidade populacional e a capacidade de produzir alimentos credenciam o País a um patamar de relevância no cenário mundial. Condizente com a sua crescente estatura política e econômica, é importante que o Brasil assuma uma posição mais ativa como ator regional e uma maior projeção global.

Assim, as questões referentes à segurança internacional, especialmente as que afligem os Estados dentro do seu entorno estratégico, não podem passar despercebidas. Com este foco, o atual aumento dos casos de pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné deve ser acompanhado e analisado, a fim de se verificar se caberia à Marinha do Brasil (MB) assumir algum papel de apoio ao combate a esse fenômeno.

Nesse intento, há a necessidade de um melhor entendimento da origem da pirataria, do arcabouço jurídico que respalda a sua diferenciação com o roubo armado contra navios, do estabelecimento da jurisdição e do processo de criminalização, de modo a

¹¹Aula magna do Ministro de Estado da Defesa, Celso Amorim, no Curso Avançado de Defesa Sul-Americano, 29 de agosto de 2012.

compreender-se toda a problemática que envolve esses delitos.

A partir desta perspectiva, será feita uma análise sobre a pertinência da participação da MB, com meios operativos, em apoio aos países limítrofes do Golfo da Guiné, no combate à pirataria.

Para tanto, os seguintes fatos foram considerados significativos:

- a importância estratégica do Golfo da Guiné na geopolítica do petróleo;
- a Nigéria e a Guiné Equatorial são importantes mercados fornecedores de petróleo para a Petrobras;
- tem havido um aumento progressivo dos casos de pirataria e roubo armado contra navios que transportam petróleo naquela área;
- a Política de Defesa Nacional (PDN)² atribui prioridade aos países da América do Sul e da África, em especial aos da África Ocidental e aos de língua portuguesa, com o propósito de aprofundar os laços de amizade e cooperação com esses países;
- o Ministro da Defesa, em pronunciamento na VII Reunião Ministerial da ZOPACAS³, realizada em 15 de março de 2012, externou a preocupação de que atividades ilícitas no Atlântico Sul possam atrair de maneira negativa a presença de intervenções externas;
- o Golfo da Guiné encontra-se dentro do entorno estratégico brasileiro;
- há o interesse dos Estados Unidos da América (EUA), da China e de países europeus em aumentar sua área de influência na região do Golfo da Guiné;
- o Brasil tem intensificado sua cooperação bilateral com países africanos, especialmente da porção ocidental do continente, buscando explorar o potencial de ganhos

² Política Defesa Nacional (PDN), aprovada pelo Congresso Nacional em 2005, e na sua versão mais recente, de 2012, com o nome de Política Nacional de Defesa (PND), em fase final para aprovação parlamentar.

³Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul- fórum de diálogo e cooperação entre as nações soberanas, localizadas na América do Sul, África Ocidental, Equatorial e Meridional, alinhadas através da conformação do Atlântico Sul.

conjuntos com seus vizinhos atlânticos; e

- existe um bom relacionamento da MB com as Marinhas da África do Sul, Angola, Namíbia, República Democrática do Congo e Cabo Verde, materializado por medidas de confiança mútua, formalizados em acordos bilaterais, exercícios combinados, formação de pessoal e doações de navios e material.

O propósito deste trabalho de pesquisa é propor um papel para a Marinha do Brasil no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné, nesse intento será realizada uma abordagem pelo método dedutivo, utilizando-se a literatura dedicada às questões de segurança internacional; a pirataria; a cooperação; a geopolítica; além de documentos oficiais do Ministério das Relações Exteriores (MRE), Ministério da Defesa (MD), MB, Organização das Nações Unidas (ONU) e Organização Marítima Internacional (IMO).

Nesta introdução foi apresentado um panorama das relações internacionais no pós-Guerra Fria, a pretensão do Brasil em se tornar um ator de peso no cenário internacional e a importância no fortalecimento das relações com os países da América do Sul e costa da África, priorizando as relações Sul-Sul.

No segundo capítulo serão sumarizados diversos aspectos da pirataria moderna e do roubo armado contra navios, tais como origem, definições, arcabouço jurídico e as dificuldades para processar e julgar os piratas. Em seguida, serão apresentadas as particularidades desses ilícitos no Golfo da Guiné. Pretende-se, assim, de forma genérica, diferenciar pirataria de roubo armado contra navios, definir a jurisdição de cada ilícito, elencar dificuldades legais inerentes à criminalização da pirataria e ao processo de prisão e condenação dos piratas suspeitos. Ao término deste capítulo, após a apresentação conceitual da pirataria, será realizado um estudo particularizado para os problemas enfrentados pelos Estados limítrofes ao Golfo da Guiné.

O terceiro capítulo se ocupará dos referenciais teóricos associados à segurança regional, passando pelo Complexo Regional de Segurança de Buzan e Weaver; e por uma breve análise geopolítica do Atlântico Sul, onde será situado o entorno estratégico brasileiro estabelecido pela Política Externa e pela PDN. Neste capítulo serão também abordadas a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), a importância estratégica do Golfo da Guiné na Geopolítica do Petróleo, o interesse despertado na Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) em expandir sua esfera de atuação e o processo de securitização da pirataria e roubo armado contra navios, como instrumento de intervenção das grandes potências demandadoras de energia, a fim de preservar seus interesses nos países exportadores de hidrocarbonetos e gás.

Finalizando este capítulo, será ilustrada a importância da cooperação do Brasil com os países da América do Sul e do Continente africano, como mecanismo da política de relações internacionais para conferir maior relevância ao país no concerto das nações. Será apresentada, ainda, a aderência dessa cooperação na área da Defesa com a teoria da Diplomacia de Defesa, de Cottey e Forster.

No Capítulo quatro, após o estudo dos aspectos que envolvem a pirataria e o roubo armado contra navios, a geopolítica do Atlântico Sul, as características da região do Golfo da Guiné e o sistema de cooperação e segurança regional, será analisada a possibilidade do emprego de meios navais da MB no monitoramento e patrulhas navais em águas jurisdicionais dos Estados do Golfo da Guiné. Para tal, será verificada a capacidade das Marinhas e Guardas Costeiras daquela região, da cooperação prestada pela United States Navy (USN), dos aspectos legais que respaldam esse apoio, das dificuldades operacionais e logísticas para atuar em uma área de operação afastada das bases, bem como a atual disponibilidade de meios da MB para atender a essa demanda.

Por fim, na Conclusão, pretende-se sugerir um papel a ser adotado pela MB no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.

2 PIRATARIA E ROUBO ARMADO CONTRA NAVIOS

As origens da pirataria se confundem com as das trocas comerciais realizadas por via marítima. As primeiras pilhagens no mar de que se tem notícia foram praticadas pelos gregos, tendo como alvos os mercadores fenícios e assírios. Em 735 A.C., Homero, na sua Odisseia⁴, já utilizava a palavra pirata associada aos ilícitos contra embarcações (HOMERO, 1981).

Os atos de pirataria tiveram seu apogeu entre os séculos XV e XVIII, coincidentes com a época das Grandes Navegações, quando as transações comerciais baseavam-se na transferência material das riquezas por via marítima. O intenso transporte dessas riquezas entre as colônias além-mar e as metrópoles europeias tornava-se uma excelente oportunidade para o ataque pirata.

Nesse período surgiu também a figura do corsário, que, em última análise, era um pirata legitimado pelo monarca por intermédio das Cartas de Marca (ou de Corso), com o propósito de pilhar navios de outros Estados. O corso era usado como um meio fácil e barato para enfraquecer o inimigo, por perturbar as suas rotas marítimas, sem suportar os custos relacionados com a manutenção e construção naval.

Modernamente, a pirataria marítima estava praticamente extinta e existia, quase que tão somente, no imaginário coletivo. Todavia ressurgiu no cenário mundial a partir da década de 1980, associada, principalmente, à situação da Somália como Estado falido⁵.

⁴ O industrioso Ulisses lhe replicou: “Ah! Porqueiro Eumeu, (...). Saquearam então uma cidade de largas ruas, onde residiam teu pai e tua venerável mãe? Ficaste só, junto das ovelhas e dos bois, e os piratas te raptaram em suas naus e vieram vender-te, por bom preço, ao dono deste palácio?” (HOMERO, 1981, p. 143).

⁵ Estado falido é aquele que não consegue manter a ordem política interna e a ordem pública; oferecer segurança às suas populações; controlar fronteiras e todo o território; manter o funcionamento de sistemas legislativos e judiciários independentes; e prover educação, serviços de saúde, oportunidades econômicas, infra-estrutura e vigilância ambiental (ROTBERG, 2003).

Inicialmente, sua área de atuação estendeu-se do Sudoeste Asiático, no Estreito de Málaca, até a região da costa do Chifre da África (*Horn of Africa*).

Fruto desse recrudescimento, pressupõe-se que os atos ilícitos da pirataria moderna representem uma ameaça ao transporte marítimo internacional, causando prejuízos ao comércio exterior dos Estados. Esta situação redundou no envolvimento de algumas Organizações Internacionais para o combate à pirataria, entre elas a ONU, a IMO e a OTAN.

Para uma compreensão adequada deste fenômeno, neste capítulo será apresentado o arcabouço jurídico internacional que envolve a pirataria, fazendo a distinção entre as definições de pirataria e roubo armado contra navios, bem como o estabelecimento da jurisdição desses ilícitos e a enumeração das dificuldades para o processo e o julgamento dos suspeitos. Por fim, serão sumarizadas as peculiaridades da pirataria no Golfo da Guiné.

2.1 ARCABOUÇO JURÍDICO

No século XVI, juristas, como Hugo Grotius⁶, desenvolveram o conceito de que nacionais praticando atos de pirataria em *terra nullius*⁷ não estariam sujeitos à proteção de qualquer Estado e seriam considerados *hostes humani generis*⁸ (FORSYTHE, 2009).

Posteriormente, em 1932, foi elaborado um projeto de convenção sobre o Direito do Mar, pela Harvard Law School, definindo pirataria como *crimen jure gentium*, ou seja, crime contrário aos interesses da comunidade internacional, dando aos Estados o direito de prender e punir os infratores, independentemente de o prejuízo ter sido causado ao Estado ou aos seus nacionais (SCHEIBER, 2008).

⁶ Jurista e filósofo holandês, um dos precursores do direito internacional, formulou o princípio *De Mare Liberum* (Sobre a Liberdade dos Mares), em 1606.

⁷ Alto-mar

⁸ Inimigo comum da humanidade

Esse princípio originou-se do interesse comum das potências europeias em proteger as rotas comerciais marítimas de seus impérios coloniais, tendo sido acolhido na Convenção de Genebra sobre o Alto-mar (1958) e reafirmado na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM)⁹, em 1982.

2.1.1 Diferença entre Pirataria e Roubo Armado Contra Navios

Ordinariamente, utiliza-se o termo pirataria de forma genérica, para todos os tipos de roubos e pilhagens realizados contra navios ou embarcações perpetrados no mar. Entretanto o termo pirataria no Direito Internacional possui características que o distinguem e o diferenciam do roubo armado contra navios.

A legislação que regula o Direito do Mar, definindo e codificando conceitos, herdados do Direito Internacional costumeiro, referentes aos assuntos marítimos, é a CNUDM, que, em seu artigo 101, assim definiu Pirataria:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
 - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; e
- c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (NAÇÕES..., 1982).

⁹ Fruto da necessidade de se estabelecer uma legislação marítima internacional em substituição ao direito consuetudinário ou em contraposição a atos unilaterais, foi aprovada em 1982, em Montego Bay, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Law of the Sea, ou, para alguns, considerada como “A Constituição dos Oceanos”. A Convenção consagrou-se como uma referência no Direito do Mar.

Identifica-se que os elementos constitutivos do ilícito de pirataria, conforme definido na CNUDM, são: a violência contra a tripulação ou passageiros; depredação contra navios ou aeronaves ou a violação à liberdade de navegação em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição estatal, cometidos isoladamente ou em combinação, por tripulantes de navios ou aeronaves para fins privados.

Analisando o artigo 101 da CNUDM, observa-se que a tipificação dos atos de pirataria deve atender a três requisitos: a localização geográfica do crime, a finalidade do mesmo e os meios envolvidos na ação (agressor e agredido).

Embora o art. 101 estabeleça como *locus* do crime o alto-mar, ou o lugar fora da jurisdição de algum Estado, para que o crime seja enquadrado como pirataria, este artigo deve ser lido em conjunção com o art. 58(2)¹⁰, onde é estendida a aplicação dos art. 88 a 115 da CNUDM para a Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Assim, conclui-se que a pirataria poderá ocorrer tanto em alto mar quanto na ZEE. Tal interpretação é reforçada pelo Comitê Legal da IMO nos trabalhos apresentados em 18 de fevereiro de 2011 (INTERNATIONAL..., 2011).

No requisito finalidade, os atos ilícitos deverão ser cometidos para fins privados. Há o entendimento que o *animus furandi* (a intenção de roubar) não é requerido, e que os atos de pirataria podem ser motivados por sentimentos de ódio ou vingança e não pelo simples desejo do ganho em si.

Para ser considerado pirataria sob o enfoque da CNUDM, outro requisito ainda deve ser atendido, que é o objeto da ação. Deve haver o envolvimento de dois navios (embarcações) ou aeronaves. Ou seja, o ataque sobre um navio ou uma aeronave ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos deve ser originado a partir de outro navio ou aeronave, sendo esses últimos privados, não podendo ser Estatais.

¹⁰ ARTIGO 58 - Direitos e deveres de outros Estados na zona econômica exclusiva

(2) Os artigos 88 a 115 e demais normas pertinentes de direito internacional aplicam-se à zona econômica exclusiva na medida em que não sejam incompatíveis com a presente Parte.

A exigência de dois navios ou aeronaves envolvidos, um como vítima e outro como agressor, distingue, no campo do Direito Internacional, a pirataria do crime de sequestro.

Por outro lado, o ilícito de tripulantes ou passageiros de um navio contra outros navios em águas interiores, arquipelágicas ou no mar territorial são classificados como Roubo Armado Contra Navios.

O Roubo Armado Contra Navios aparece definido no *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, adotado pela Assembléia da IMO pela Resolução A. 1025(26), de 2 de dezembro de 2009, como:

Roubo armado contra navios significa qualquer dos seguintes atos:
1. qualquer ato ilegal de violência ou de detenção ou qualquer ato de depredação, ou ameaça, que não seja um ato de pirataria, para fins privados, e dirigidos contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo desses navios, dentro de águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e no mar territorial;
2. qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente a um ato descrito acima (INTERNATIONAL..., 2009b. Tradução do autor).

Analisando esta definição, identifica-se o *locus* do crime como águas interiores, arquipelágicas ou no mar territorial; o objeto da ação é dirigido a um navio ou às pessoas embarcadas nesse navio, para fins privados. Neste desiderato, verificam-se dois pontos que diferenciam a pirataria do roubo armado contra navios. O primeiro é a localização em relação ao espaço marítimo, ou seja, se o ato for além do mar territorial será característico da pirataria; e o segundo, é que no roubo armado contra navios não há menção quanto ao meio utilizado pelo agressor. Assim, o agressor não precisa ser necessariamente um tripulante de outro navio, podendo ter acesso ao navio pelo cais, pela espia ou amarra ou por vias aéreas.

2.1.2 Jurisdição dos crimes de Pirataria e Roubo Armado Contra Navios

Ao contrário do alto-mar, onde vigoram a legislação e os costumes internacionais, no território nacional, aí incluído o mar territorial, vigora a legislação penal doméstica, reflexo do exercício da soberania. Nesse sentido, no território brasileiro, nas suas águas interiores e no seu mar territorial, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, vigora o Código Penal Brasileiro (CPB), que em seu art. 5º, que trata da territorialidade da lei brasileira, dispõe:

Art.5º - Aplica-se a lei brasileira, sem prejuízo de convenções, tratados e regras de direito internacional, ao crime cometido no território nacional.

§ 1º - Para os efeitos penais, consideram-se como extensão do território nacional as embarcações e aeronaves brasileiras, de natureza pública ou a serviço do governo brasileiro onde quer que se encontrem, bem como as aeronaves e as embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, que se achem, respectivamente, no espaço aéreo correspondente ou em alto-mar.

§ 2º - É também aplicável a lei brasileira aos crimes praticados a bordo de aeronaves ou embarcações estrangeiras de propriedade privada, achando-se aquelas em pouso no território nacional ou em vôo no espaço aéreo correspondente, e estas em porto ou mar territorial do Brasil (BRASIL, 2009).

Por sua vez, ao se referir ao local do crime, dispõe o art. 6º do CPB: “Considera-se praticado o crime no lugar em que ocorreu a ação ou omissão, no todo ou em parte, bem como onde se produziu ou deveria produzir-se o resultado”.

No que se refere à extraterritorialidade da lei brasileira, dispõe o CPB que:

Art. 7º - Ficam sujeitos à lei brasileira, embora cometidos no estrangeiro:

II - os crimes:

- a) que, por tratado ou convenção, o Brasil se obrigou a reprimir;
- b) praticados por brasileiro; e
- c) praticados em aeronaves ou embarcações brasileiras, mercantes ou de propriedade privada, quando em território estrangeiro e aí não sejam julgados.

Da conjugação desses artigos, pode-se dizer que os atos de desvio, depredação, assassinato, roubo ou sequestro praticados no mar territorial ou em águas interiores podem ser

enquadrados no CPB e tipificados, conforme o caso, por exemplo, em roubo armado, assassinato e formação de quadrilha. Assim, pela legislação ora em vigor, um infrator que cometa delito contra embarcação ou seus tripulantes no mar territorial não estará cometendo crime de pirataria, mas sim outros tipos de crimes previstos no CPB. Todavia, se esses atos ocorrerem fora do mar territorial brasileiro, eles poderão ser considerados como atos de pirataria, de acordo com o art. 101 da CNUDM. Por outro lado, se o sujeito ativo for brasileiro, ou, se a propriedade atacada for de proprietário brasileiro ou de bandeira brasileira, pelo princípio da territorialidade, esses atos estariam sob a égide do CPB. Neste caso, releva lembrar que o crime de pirataria não está tipificado na legislação penal nacional.

Considerando-se que o CPB, no seu art. 1º, dispõe que: “Não há crime sem lei anterior que o defina. Não há pena sem prévia cominação legal”, pode-se inferir que um infrator que cometa crime de pirataria, à luz do Direito Penal brasileiro, não poderá ser condenado por um tribunal nacional.

Com o intuito de sanar essa deficiência no CPB, foi proposto, pelo Senador Valdir Raupp, o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 216/2009, incluindo nesse Código a tipificação do crime de pirataria contra embarcações e aeronaves e a correspondente cominação da pena, assim definida, reclusão de três a dez anos, além da pena correspondente à violência (BRASIL, 2009). Posteriormente, o projeto original sofreu alterações, de modo a ficar aderente à CNUDM. Pode-se observar, no Portal de Atividade Legislativa do Senado Federal¹¹, que o PLS nº 216/2009, com o texto substitutivo, foi aprovado pela Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania e encaminhado à Comissão Temporária de Reforma do CPB, em 19 de setembro de 2012.

A falta de tipificação do crime de pirataria na legislação penal nacional não é exclusividade do Brasil, tornando-se um dos principais óbices no processo de julgamento dos acusados deste tipo de crime, conforme será abordado no tópico seguinte.

¹¹ http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=91270, acesso em 26 de abril de 2013.

No que tange à jurisdição, além da territorialidade da aplicação penal dos Estados costeiros, cabe referenciar a universalidade do crime de pirataria, conferido pelo artigo 100 da CNUDM, ao estabelecer que todos os Estados têm a obrigação de cooperar na repressão a ela, considerando-a *crimen jure gentium*¹² (NAÇÕES..., 1982).

Analisando-se os aspectos anteriormente apontados, interpreta-se que a jurisdição universal do crime de pirataria ficaria restrita às ações em alto-mar e nas zonas econômicas exclusivas dos Estados, frente ao exercício de soberania plena do Estado no seu território, águas interiores e mar territorial¹³.

Por outro lado, ao se verificar a Resolução 1816 (2008) do Conselho Segurança da ONU, aprovada por unanimidade, os Estados-Membros e as organizações regionais em cooperação com o Governo Federal de Transição da Somália¹⁴ são autorizados a entrar em águas territoriais somalis, quando em combate à pirataria e ao roubo armado contra navios. Neste caso houve uma flexibilização da soberania dos espaços marítimos do Estado da Somália (NAÇÕES..., 2008a). Esta autorização foi renovada nas Resoluções 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1950 (2010) e 2020 (2011) (NAÇÕES..., 2008c; 2008d; 2009b; 2010b; 2011e).

A despeito de essas Resoluções explicitarem que as autorizações para outros Estados adentrarem em mar territorial de um terceiro Estado se aplicam, especificamente, à situação da Somália, e que não afetam os direitos e as obrigações perante a CNUDM (NAÇÕES..., 2008c; 2008d; 2009b; 2010b; 2011e), pressupõe-se que essa relativização da

¹²Artigo 100 – Dever de cooperar na repressão da pirataria.

Artigo 105 - Apresamento de um navio ou aeronave pirata.

¹³No mar territorial a soberania do Estado costeiro só não é absoluta, como no caso do território ou das águas interiores, porque sofre uma restrição tópica, ditada por velha norma internacional: trata-se do direito de passagem inocente, reconhecido em favor dos navios mercantes ou de guerra de qualquer Estado (REZEK, 2008).

¹⁴O Governo Transicional Federal da República da Somália (TFG) é o atual governo interino do país. Ele foi estabelecido na Carta Transicional Federal (TFC), adotada em novembro de 2004 pelo Parlamento Transicional Federal (TFP). Fonte: official website of The Somali Government.

soberania do mar territorial somali abre um precedente perigoso, uma vez que tal argumentação poderá ser utilizada em outras situações, por pressão dos membros do CSNU.

2.1.3 Dificuldades do processo e julgamento dos piratas

Além das disposições da CNUDM sobre a repressão à pirataria, a Convenção para a Supressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, de 1988 (Convenção SUA)¹⁵, também pode ser aplicada para a repressão à pirataria, uma vez que o principal objetivo da mesma é assegurar que sejam tomadas medidas adequadas contra as pessoas que cometem atos ilícitos contra navios. Esta Convenção obriga os Estados Partes a extraditar ou processar supostos infratores (INTERNATIONAL..., 1988).

Adicionalmente a essas duas Convenções, especificamente para o combate à pirataria na costa leste africana, foi adotado, em janeiro de 2009, o *DJIBOUTI CODE OF CONDUCT*, com o propósito de reprimir a pirataria e o roubo armado contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden. Os signatários desse Código se comprometeram a rever suas legislações nacionais, com vistas a assegurar que existam leis para criminalizar a pirataria e o roubo armado contra navios, e a fazer provisão adequada para o exercício da jurisdição, condução de investigações e julgamento dos alegados criminosos, além do compromisso de cooperação nas atividades de repressão à pirataria e no compartilhamento de informações (INTERNATIONAL..., 2009a).

Segundo Jack Lang¹⁶, Assessor Especial do Secretário-Geral das Nações Unidas para questões jurídicas relacionadas à pirataria na Costa da Somália, “mais de 90 % dos

¹⁵Convenção SUA – tem o propósito de desenvolver a cooperação internacional entre os Estados na idealização e adoção de medidas eficientes e práticas para a prevenção de todos os atos ilícitos contra a segurança da navegação marítima e para o julgamento e punição de seus perpetradores. Ratificação pelo Brasil em 25 de outubro de 2005 e internalizada pelo Decreto Presidencial nº 6.136/07 de 26 de junho de 2007.

¹⁶Security Council Press Release SC/10164

piratas capturados pelos Estados em ação antipirataria serão liberados sem serem julgados”. Essa constatação decorre das restrições legais para criminalizar os ataques marítimos e processar e prender os piratas em todos os Estados, após a sua captura (NAÇÕES..., 2011a).

O Conselho de Segurança das Nações Unidas observou, com preocupação, que a legislação interna de um certo número de Estados carece de disposições que criminalizem a pirataria ou estabeleçam regras processuais para o julgamento eficaz de supostos piratas (INTERNATIONAL..., 2011).

Em face das dificuldades enfrentadas pelos Estados em processar e julgar os piratas, o CSNU adotou por unanimidade, em 24 de outubro de 2011, a Resolução 2015(2011), sobre mecanismos judiciais para combate à pirataria nas imediações da costa da Somália, onde concita os Estados membros a incluírem em sua legislação interna o crime de pirataria e as medidas apropriadas para impedir o financiamento ilícito dos atos de pirataria e lavagem de seu produto (NAÇÕES..., 2011d).

O posicionamento brasileiro em relação ao princípio de jurisdição universal ao crime de pirataria foi reforçado pela Missão do Brasil junto às Nações Unidas, ao reiterar ao Secretariado daquela Organização que “o Brasil condena veementemente os episódios de pirataria onde quer que ocorram”, e que, “o ordenamento jurídico nacional já contempla elementos necessários para processar judicialmente os suspeitos de praticar os crimes classificados como relativos à pirataria” (NAÇÕES..., 2012a).

Essa assertiva, levando-se em consideração o ordenamento jurídico brasileiro atual, deve ser vista com ressalva, uma vez que ainda não há previsão legal para o crime de pirataria no CPB, pois o PLS nº 216/2009 ainda está em tramitação, conforme abordado anteriormente.

Tendo em conta os óbices para o julgamento e eventual condenação dos piratas suspeitos capturados em águas internacionais, acrescidos do questionamento do Governo da Somália quanto à autoridade de Estados estrangeiros para julgar os somalis no exterior, a ONU incentiva que os processos de julgamento dos crimes de pirataria sejam trazidos para

perto do Chifre da África, envolvendo territórios próximos¹⁷ (COMISSÃO..., 2012).

Nesse contexto, inicialmente, foram criadas cortes especiais nas Repúblicas do Quênia, Seychelles e Maurícias¹⁸ para julgar indivíduos suspeitos de pirataria. Essas cortes foram financiadas pela União Europeia, Estados Unidos, Canadá, China e Dinamarca, e por organizações internacionais, armadores e iniciativa privada, em coordenação com o Grupo de Contacto sobre a pirataria na costa da Somália (CGPCS)¹⁹, de modo que os piratas capturados em águas internacionais pudessem ser processados, ou encarcerados em um terceiro Estado²⁰ (UNITED..., 2011).

Outro aspecto interessante é que, por vezes, os julgamentos em tribunais europeus ou norte-americanos podem estimular ao invés de dissuadir os piratas. Isto se deve à possibilidade de esses indivíduos solicitarem asilo naqueles Estados, alegando perseguição política, caso voltem para o seu Estados de origem.²¹

Jack Lang propôs que dois tribunais especiais antipirataria deveriam ser estabelecidos em Puntland e em Somalilândia, regiões da Somália. Também recomendou a criação de um tribunal extraterritorial somali na região de Arusha, na Tanzânia. Alguns Estados, como os EUA, o Reino Unido e a própria Somália, rejeitaram a idéia do tribunal extraterritorial, em função das questões legais, financeiras e outras relacionadas à segurança (NAÇÕES..., 2011a).

Além da falta de legislação adequada na maioria dos Estados para processar e julgar os piratas, existe ainda a falta de padronização nos códigos penais dos Estados quanto à

¹⁷Resolução do Parlamento Europeu sobre a pirataria marítima (2011/2962(RSP))

¹⁸ Ilhas Maurício

¹⁹O CGPCS foi criado em 14 de janeiro de 2009, nos termos da Resolução do Conselho de Segurança 1851 (2008), para facilitar a discussão e coordenação de ações entre os Estados e as organizações para reprimir a pirataria na costa da Somália. Este fórum internacional reuniu mais de 60 países e organizações internacionais, todos trabalhando em prol da prevenção da pirataria ao largo da costa da Somália.

²⁰UNODC *Counter-Piracy Programme: Support to the Trial and Related Treatment of Piracy Suspects. Issue Seven: September/October 2011.*

²¹Uma Fragata dinamarquesa prendeu cinco piratas durante ataque ao navio cargueiro Samanyolu, registrado nas Antilhas Holandesas. Esses piratas foram condenados na Holanda a cinco anos de prisão, em maio de 2010. Ato contínuo ao julgamento, um dos condenados pediu asilo político.

cominação das penas, podendo estas variar de três anos de reclusão, como na França, até a pena de morte, como no Iêmen. Essa disparidade nas penas pode suscitar questionamentos jurídicos, visto que o crime teria ocorrido em águas internacionais ou fora da jurisdição penal de outro Estado.

Entende-se que as dificuldades enfrentadas para criminalizar e julgar os piratas somalis devem servir de ensinamento, *mutatis mutandis*, para os casos de pirataria no Golfo da Guiné, a despeito das diferenças desses fenômenos nas duas regiões no que tange as causas e o *modus operandi* dos piratas, o que será apresentado adiante.

2.2 PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

Após conhecer os aspectos que envolvem a pirataria, cabe uma análise das características do Golfo da Guiné que propiciam as atividades ilícitas, envolvendo a navegação marítima.

Os Estados africanos, de forma geral, são solapados por ameaças de diversas ordens e complexidades, quer seja, de caráter socioeconômico, provocado pela pobreza generalizada e tráfico de drogas, quer seja de origem étnico-religiosa, fruto da violência comunal e das crises, quer seja de natureza ambiental, como enchentes e secas rigorosas, quer seja de cunho político, fomentado por ataques terroristas, revoltas e sabotagens, ou quer seja de origem epidemiológica, motivada por doenças infecciosas e a AIDS²².

Essas ameaças são fontes de desestabilização social e econômica que propiciam a prática de diversos crimes, como a pirataria e o roubo armado contra navios.

²²Santiago Iglesias Baniela, 'Pirates today and their Modus Operandi', *Textbook of Maritime Medicine* (2010).

Como lembra Onuoha e Habibas (2009), a pirataria marítima na costa africana não é um fenômeno novo, tendo tido atuação entre os séculos XVII e XIX, na costa berbere da África, países como Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia. A partir da década de 80, ela ressurgiu com grande intensidade, transformando três áreas focais desse continente, a costa leste - Somália e Golfo de Áden; a costa oeste - Golfo da Guiné; e a costa sudeste - canal de Moçambique, nas áreas mais perigosas para a navegação marítima.

O Relatório do *International Group Crisis* sobre a África, constante no *Africa Report* nº195, 12 de dezembro de 2012, faz uma análise dos problemas enfrentados pelos Estados do Golfo da Guiné, apontando a região do Delta do Níger, na Nigéria, como o epicentro do crime marítimo na região (INTERNATIONAL, 2012).

Esse documento menciona que, durante décadas, a produção de petróleo tem, paradoxalmente, gerado mais pobreza. A falta de transparência sobre o que acontece com os lucros da indústria do petróleo e outros recursos monopolizados pelas elites dominantes e pelas empresas privadas estrangeiras aumenta as tensões sociais.

Destaca, ainda, que na maioria desses países, a extração de hidrocarbonetos é acompanhada pela degradação contínua do ambiente costeiro, com reflexos na agricultura e na pesca artesanal, ameaçando a subsistência tradicional das populações locais. Como consequência, essas comunidades estão cada vez mais fragilizadas e propensas a ser cooptadas a se envolverem em atividades ilegais (INTERNATIONAL..., 2012).

Outros fatores contribuintes são os aglomerados urbanos densamente povoados da região, as fronteiras porosas, as disputas entre Estados e suas incapacidades de parar o comércio ilegal de armas, petróleo e medicamentos (Onuoha e Habibas, 2009).

Segundo Santiagi (*apud* TEP, 2010), a pirataria na Nigéria é cometida por dois tipos diferentes de piratas – os oportunistas e os organizados. Os oportunistas são movidos pela pobreza e utilizam a pirataria, atuando diretamente ou ajudando piratas, para

complementar as baixas rendas, auferidas por subempregos. Na outra ponta, estão as gangues associadas a diferentes grupos militantes, dos quais se destacam o Egbesu Boys da África, o Niger Delta Vigilante, o Delta do Níger Força Voluntária do Povo e o Movimento para a Emancipação do Delta do Níger, financiados pelo crime organizado para realizarem ataques contra os navios em águas territoriais e no alto-mar, tendo à sua disposição armamento moderno, lanchas e meios avançados de comunicação.

Os sete fatores que promovem a pirataria, segundo Martin Murphy²³ (NORWITZ, 2008) são: geografia favorável; aceitabilidade cultural; conflito e desordem; promessa de recompensa; aplicação de leis deficitárias; ambiente político permissivo; e oportunidades legais e jurisdicionais. Analisando-se o Golfo da Guiné, verifica-se que todos esses sete fatores existem, em maior ou menor extensão, proporcionando um ambiente fértil para a pirataria nessa região.

Ao se estudar a pirataria no Golfo da Guiné, verifica-se que a exploração ilícita do petróleo é a causa primária, entretanto, há uma interdependência com outros crimes, especialmente o narcotráfico, o terrorismo e a corrupção.

Os países africanos ocidentais possuem um ambiente de trabalho permissivo para traficantes de drogas, devido à corrupção generalizada e à má estrutura de aplicação das leis. A posição geográfica da África Ocidental, associada às vulnerabilidades da região, acima mencionadas, credencia-a para uma rota ideal para o mercado crescente de cocaína, servindo de ponte entre a América do Sul, com destaque para a Venezuela e o Brasil) e a Europa. Essa rota é conhecida pelas entidades policiais da Europa como "Highway 10", por situar-se em torno de dez graus de latitude norte (UNITED..., 2007).

Conforme relato da *Serious Organised Crime Agency* - SOCA, a África Ocidental

²³Dr. Martin N. Murphy é pesquisador na Corbett Centre for Maritime Policy Studies, King's College London.

é usada pelo tráfico de cocaína como um ponto de consolidação e centro de logística, comando e controle. Na avaliação desse órgão, 60% da cocaína que chega ao mercado europeu, cuja estimativa, em 2007, foi de 1,8 bilhão de dólares, passaram pelo Golfo da Guiné (SERIOUS...,2010).

Segundo Grove²⁴ (citado por ONIPE, 2011), “a grande população muçulmana da Nigéria, cerca de 52% dos seus 160 milhões de cidadãos, oferecem [sic] uma base de recrutamento substancial para os grupos muçulmanos radicais em sua *jihad*²⁵ global”.

De acordo com o artigo intitulado “*Illicit Money: Can It Be Stopped?*” da Global Financial Integrity, a Nigéria provavelmente teve um grande percentual de seu produto interno bruto roubado, em grande parte por funcionários corruptos. O problema no Delta do Níger é tão grave que a produção de petróleo caiu de um pico de 2,6 milhões de barris por dia, em 2006, a 1,7 milhões de barris em 2009 (BAKER e JOLY, 2009).

Nesse mesmo seguimento, a nota informativa do MRE, de 27 de junho de 2013, sobre o tema “Combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné” dispôs que, entre 2009 e 2012, registraram-se 197 ataques no mar contra navios mercantes naquela região, responsável por 70% das exportações de petróleo da África. Alertou também que tais ações põem em risco a segurança do comércio internacional e são motivos de preocupação, notadamente em razão de possíveis vínculos com grupos terroristas regionais africanos (BRASIL.MRE, 2013).

Diferentemente da Somália, onde predomina a tomada de reféns, visando a auferir lucros com os resgates, no Golfo da Guiné predomina o roubo de petróleo, principalmente de navios fundeados próximo à costa ou na área portuária. O Centro de Pesquisa e Estudos Estratégicos da África, do Colégio de Defesa Nacional da Nigéria, estimou um prejuízo de

²⁴Groove, Eric. *The Future of Sea Power*. Annapolis: U.S. Naval Institute Press, 1990 revised in 2010.

²⁵*Jihad* é um conceito essencial da religião islâmica e significa "empenho", "esforço". Pode ser entendida como uma luta, mediante vontade pessoal, de se buscar e conquistar a fé perfeita.

US\$ 3 bilhões por ano para a região. A Nigéria é a mais atingida por abastecimento ilegal, que, de acordo com alguns especialistas, custa ao país, algo em torno de 100 mil barris diários (ONUOHA, 2009).

3 SEGURANÇA REGIONAL

Ao se aprofundar o estudo das questões que envolvem a pirataria no Golfo da Guiné, imagina-se, de imediato, um possível cenário em que os problemas enfrentados pelos Estados africanos se intensifiquem a tal ponto, que comprometam a segurança das rotas de navegação da região. Nesse contexto, a segurança regional, em especial do Atlântico Sul, seria estratégica para garantir o transporte marítimo de interesse para o Brasil.

O Ministro da Defesa, Celso Amorim, ressaltou a importância no estreitamento dos laços com os países da costa ocidental da África, ao mencionar que “nas tendências das próximas décadas: assim como a fronteira oeste do Brasil encontrou, não só na teoria, mas na prática, os vizinhos sul-americanos, a fronteira leste tocará, em breve prazo, nossos vizinhos africanos” (AMORIM, 2012)²⁶.

Neste capítulo, será realizado um breve passeio pela teoria de Buzan e Waever, sobre Complexo Regional de Segurança, divagando, de modo superficial, sobre uma possível expansão dos Complexos propostos por esses autores, de modo a respaldar uma atuação do Brasil na costa oeste do continente africano.

Em seguida, será abordada a importância geopolítica do Atlântico Sul para os interesses nacionais. Será, ainda, definido o entorno estratégico brasileiro, estabelecido pela Política Externa do Brasil e pela PDN.

Posteriormente, será comentada a relevância da criação da ZOPACAS, como tentativa de reduzir as interferências, por potências extrarregionais, nesse espaço marítimo.

Serão ainda apontadas a importância do Golfo da Guiné na geopolítica do petróleo e os interesses da Organização do Tratado do Atlântico Norte em ampliar sua área de atuação até essa região.

²⁶Aula magna do Ministro de Estado da Defesa, Celso Amorim, no Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra, 11 de março de 2013.

Finalizando o capítulo, será explanado o processo de securitização da pirataria e do roubo armado contra navios, como possível justificativa para a intervenção de outras potências nesta área geoestratégica.

3.1 COMPLEXO REGIONAL DE SEGURANÇA

Com a minimização dos espaços geográficos no mundo moderno, verifica-se a importância da Segurança Atlântica como amálgama para a estabilização e desenvolvimento dos Estados sul-americanos e da costa oeste africana. Ao se visualizar o modelo teórico do Complexo Regional de Segurança de Buzan e Waever, observa-se que a área de influência pretendida pelo Brasil, representada pela América do Sul, pelo Atlântico Sul e pela costa africana ocidental, compreende as regiões dos Complexos Regionais de Segurança da América do Sul e da África Ocidental (BUZAN e WAEVER, 2003).

Esses autores argumentaram que um Complexo Regional de Segurança é formado por um conjunto de unidades, cujos principais processos de securitização, dessecuritização ou ambos, são tão interligados que seus problemas de segurança não podem ser razoavelmente analisados ou resolvidos de maneiras independentes umas das outras.

Segundo esses autores, a situação no pós Guerra Fria, com a mudança no nível mundial de 2+3, duas superpotências para três grandes potências, para 1+4, os EUA como a superpotência e a União Européia, Japão, China e Rússia como grandes potências, provocou um forte efeito sobre o nível regional em geral, permitindo mais espaço para dinâmicas regionais de segurança operarem livres da intervenção das superpotências. Foram estabelecidos onze Complexos Regionais de Segurança, a América do Norte, a América do Sul, a Europa, a Pós-URSS, o Oriente Médio, a África Ocidental, a África Central, a África Austral, o Chifre da África, o Sul da Ásia, o Leste Asiático (BUZAN e WAEVER, 2003).

Buzan e Waever vislumbraram, ainda, a possibilidade da expansão ou da contração dos limites externos de um Complexo Regional de Segurança, mudando sua composição, como uma das possíveis transformações evolutivas, em decorrência de novos cenários envolvendo seus componentes. Assim, analisando-se a dinâmica desses Complexos, pode-se supor que a extrapolação da conformação atual do Complexo Regional de Segurança da América do Sul, estendendo-se a fronteira leste do Brasil até a costa oeste da África, atenderia às pretensões estratégicas brasileiras.

Sem a pretensão de desenvolver um prognóstico para a criação de novos Complexos Regionais de Segurança e muito menos de confrontar a Teoria de Buzan e Waever, é de se supor que, na próxima década a China substitua os EUA como superpotência hegemônica, ou, mais provavelmente, que o nível mundial volte a ter duas superpotências, os EUA e a China, e três ou mais grandes potências, caso as previsões sobre os BRICS se realizem, provocando uma revolução na Teoria de Complexos Regionais.

Assim, infere-se que, se o Brasil deseja assumir uma posição de destaque no cenário internacional, deverá ampliar sua área de influência e integrar os Complexos Regionais de Segurança da América do Sul e da África Ocidental.

3.2 A GEOPOLÍTICA DO ATLÂNTICO SUL E O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO

Ao se vislumbrar um possível cenário para o Atlântico Sul, verifica-se que permanecem válidas as proposições sobre a importância de um sistema de alianças dentro da América do Sul e com os países africanos, formuladas pelo General Meira Mattos (1977), em seu livro “A geopolítica e as projeções do Poder” (SILVA, 1996).

Desse modo, adota-se também, como pressuposto teórico para desenvolver este trabalho, a visão geopolítica do General Meira Mattos, enfatizando a importância de o Brasil reforçar o sistema de aliança e cooperação com os nossos vizinhos do outro lado do Atlântico Sul, em consonância com a PDN e a Estratégia Nacional de Defesa (END).

Segundo Vesentini²⁷, muitos estudiosos consideram que a geopolítica se ocupa da política no nível geográfico mas, com uma abordagem diferente da geografia tradicional e descritiva. A geopolítica seria o uso dinâmico da geografia como um instrumento imprescindível para a estratégia na ação política do Estado.

A palavra geopolítica foi utilizada pela primeira vez pelo jurista sueco Rudolf Kjellén, em 1905, num artigo denominado "As grandes potências". O uso do espaço geográfico no exercício do poder estatal tem sido analisado, ao longo dos tempos, por filósofos, políticos, historiadores, juristas, geógrafos e militares, estudiosos de diversas áreas do conhecimento. Dentre esses, pode-se destacar: Heródoto, Aristóteles, Maquiavel, Montesquieu, Ratzel, Kjellén, Mackinder, Mahan e Haushofer (VESENTINI, 2013).

Ao se analisar a importância estratégica e econômica do Atlântico Norte, constata-se, à primeira vista, que este supera com larga vantagem o Atlântico Sul, considerando-se o volume de riquezas transportadas, o grande número de navios que transitam em suas rotas marítimas e o acesso proporcionado pelos importantes canais do Panamá e de Suez, que reduzem sobremaneira as distâncias a serem navegadas para atingir os mercados dos oceanos Pacífico e Índico.

Por outro lado, os mesmos canais artificiais de acesso, que tornam o Atlântico Norte tão fluido, podem ser fechados em uma situação de crise. Circunstâncias observadas durante a 2ª Guerra Mundial e após a Guerra dos Seis Dias, quando o Canal de Suez se manteve fechado de 1967 a 1975 (MICHAEL, 2004). Recentemente, outra situação que

²⁷Artigo GEOCRÍTICA - GEOPLÍTICA: Ensino da Geopolítica.

dificultou o trânsito pelo Canal de Suez foram as ações de pirataria na costa da Somália, cujo epicentro ocorreu no golfo de Áden e Chifre da África, nas proximidades do acesso a este Canal. Segundo o consultor de Gerenciamento de Risco Liam Morrissey²⁸, para evitar a possibilidade de ataques piratas, algumas empresas de navegação substituíram a rota do Suez pela do Cabo da Boa Esperança.

Assim, dependendo do cenário e das restrições impostas ao Atlântico Norte, o Atlântico Sul poderá assumir um papel de maior protagonismo no comércio marítimo mundial. Além disso, este oceano constitui-se em uma via de transporte e espaço marítimo de suma importância para o desenvolvimento econômico, para a defesa e para a segurança dos países litorâneos, dos dois lados do Atlântico. Na composição geopolítica do Atlântico Sul importa mencionar os seguintes aspectos geográficos de grande relevância na dinâmica das relações dos Estados lindeiros: as rotas marítimas e os pontos focais; os recursos naturais; e as ilhas oceânicas, estrategicamente posicionadas (COUTO, 2012).

As facilidades de comunicações interoceânicas são compostas por rotas marítimas e áreas focais²⁹, assim descritas, por Monteiro³⁰ (1999):

Rotas Marítimas:

Rota 1: do oceano Índico ou Oriente para o Mediterrâneo e portos ocidentais da Europa. Por esta rota, trafegam 50 a 60% do petróleo importado pela Europa.

Rota 2: mesma origem que a rota 1 para o Caribe, portos do golfo do México e portos da Costa Leste dos EUA. Por esta rota, trafegam 26% do petróleo importado pelos EUA.

²⁸Workshop sobre Pirataria na *NATO SCHOOL*, em Oberammergau, em 21 de fevereiro de 2011.

²⁹Consideradas as áreas nas quais a concentração de navios tornam proveitosos os ataques por aeronaves, navios de superfície e submarinos.

³⁰Raymundo Guarino Monteiro- Professor do Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra.

Rota 3: dos portos do Brasil para portos do Mediterrâneo e portos da Europa e para os portos do MERCOSUL. Por esta rota, trafegam 53% da exportação brasileira.

Rota 4 : esta rota liga portos da América do Sul a portos do Caribe e do Golfo do México. Por esta rota, trafegam 11,5% da exportação e 13,5% da importação brasileira de petróleo.

Rota 5: do Oceano Índico e Oriente para o Brasil e vice-versa. Por esta rota, trafegam 68% da importação brasileira de petróleo, oriundo do Golfo Pérsico, e 33% da exportação brasileira, principalmente ferro para o Oriente.

Rota 6 : do Brasil para o Golfo da Guiné. Por esta rota, trafegam 15% da importação brasileira de petróleo.

Áreas focais:

- ao Sul do Cabo da Boa Esperança;
- no estuário do Rio da Prata;
- ao Largo de Cabo Frio;
- ao Largo de Fernando de Noronha;
- ao Largo da Costa Nigeriana; e
- ao Largo de Cabo Verde.

As reservas naturais mapeadas do Atlântico Sul são compostas por recursos minerais, com destaque para: hidrocarbonetos-petróleo, gás, níquel, cobalto, cobre, manganês, ferro, zinco, prata, ouro, diamante e fósforo, e recursos vivos, tais como a pesca, a maricultura e a biodiversidade (ATLAS..., 2011).

No rol das reservas minerais, destaca-se os novos recursos de petróleo do pré-sal brasileiro, na plataforma continental argentina e na região *offshore* do Golfo da Guiné,

sobretudo na Nigéria, em Angola, no Congo, no Gabão e em São Tomé e Príncipe. Ainda na costa ocidental africana, a Namíbia possui grandes reservas de gás, e a África do Sul, de carvão (FIORI, 2013). Releva, também, mencionar as reservas de crostas cobaltíferas ricas em ferromangânês e cobalto na Elevação de Rio Grande, e os sulfetos polimetálicos, contendo ferro, zinco, prata, cobre e ouro, na cadeia mesoatlântica, sem contar com as fontes energéticas e os minerais identificados na região da Antártica (CHAVES, 2005).

Penha (2011), em seu artigo sobre as relações entre Brasil e África, discorreu sobre a importância estratégica da presença de um grande número de ilhas oceânicas, formando um cordão, mantido estrategicamente sob o domínio do Reino Unido. Esse cordão é formado pelas ilhas de Santa Helena, Ascensão, Tristão da Cunha, Gough, Malvinas, Geórgia do Sul, Orcadas do Sul e Sandwich do Sul, que podem ser utilizadas como bases de apoio aeronaval para projeções sobre a África, América do Sul e Antártida, e para a proteção do fluxo de matérias-primas e petróleo oriundo do Golfo Pérsico. Além destas, pode-se também destacar as ilhas oceânicas brasileiras: Atol das Rocas, Fernando de Noronha, Arquipélago de São Pedro e São Paulo e Trindade.

Segundo Saraiva (1996), “o pragmatismo político, a desideologização do relacionamento e os interesses na área comercial intensificaram o relacionamento com a África”. A vulnerabilidade energética do Brasil nos anos 1970, agravada por duas crises do petróleo, em 73 e 79, motivou, também, uma aproximação ao continente africano, em busca de novas parcerias internacionais, especialmente com a Nigéria e a Angola. A África passou a ser considerada uma área de virtual importância econômica e estratégica para a política externa do Brasil. O resultado desse modelo de articulação nesse continente produziu uma série de acordos bilaterais de comércio e a instalação das primeiras companhias brasileiras na África negra.

No fim da década de 1980 e início da de 1990, a Política Externa brasileira

priorizou a alternância entre o “americanismo” e o “globalismo”. Inicialmente, o Brasil realizou um grande esforço para manter uma agenda positiva com os Estados Unidos, entretanto, a aplicação de uma série de sanções comerciais aos produtos brasileiros fez com que o Brasil abandonasse a condição de “carona” da potência hegemônica. O caminho em direção a uma maior flexibilização e autonomia iniciou-se a partir da Rodada do Uruguai do GATT³¹, culminado com a criação do MERCOSUL, com o tratado de Assunção, em 1991. (PINHEIRO, 2004).

A partir do início dos anos 1990, num mundo pós Guerra Fria, a bipolaridade Leste-Oeste abre espaço para a uma nova ordem internacional. A fim de garantir um lugar nesse novo contexto, a Política Externa brasileira se volta à cooperação regional e inter-regional, como base para a retomada do crescimento econômico.

Assim, na primeira década do século XXI, a integração sul-americana e o estreitamento das relações políticas e econômicas com os Estados da África recebem prioridade na Política Externa brasileira. Cabe comentar que esta política não se encontra definida em nenhum documento formal, mas pode ser depreendida da postura do governo nas questões internacionais, em discursos oficiais e palestras proferidas pelo alto escalão do MRE. Nesse turno, da palestra do embaixador Antônio Patriota, Ministro das Relações Exteriores, proferida durante o X Encontro Nacional de Estudos Estratégicos (ENEE), em 22 de setembro de 2010, em Brasília, podem-se elencar alguns dos principais objetivos implícitos a serem atingidos pelo Estado brasileiro, tais como: a integração da América do Sul; a participação do Brasil como membro permanente do CSNU; e a promoção das relações Sul-Sul.

Em continuidade a esse posicionamento, o Ministro Patriota, na reunião de chanceleres da III Cúpula de Chefes de Estado e de Governo América do Sul-África (ASA),

³¹GATT é a sigla correspondente a *General Agreement on Tariffs and Trade* (significado em português: Acordo Geral de Tarifas e Comércio).

novamente ressaltou, como dois compromissos centrais da Política Externa do Brasil, a integração sul-americana e o aprofundamento das relações com o continente africano, tendo mencionado ainda que, num mundo em que as relações de poder entre os países desenvolvidos e em desenvolvimento vêm sofrendo transformações importantes, a América do Sul e a África despontam como regiões de renovado dinamismo e perspectivas promissoras de desenvolvimento (PATRIOTA, 2013b).

O alcance geográfico dos limites dos interesses da Política Externa e da PDN, ou seja, a região onde o Brasil pretende exercer sua influência e, se possível, sua liderança diplomática, econômica e militar, é conceituado como entorno estratégico.

Do ponto de vista geoestratégico, o Atlântico Sul é a região marítima limitada ao norte pelo paralelo 16°N, ao sul pelo continente Antártico, a leste pela costa ocidental da África e a oeste pela costa oriental da América do Sul. O descompasso entre o Atlântico Sul geográfico e o geoestratégico é fruto da importância estratégica de se incluir a projeção africana que, forma com o saliente nordestino um estreito canal (WIEMER, 2013)³².

Conclui-se então que a Política Externa brasileira e a PDN estão alinhadas, no que respeita às prioridades de relacionamento internacional no eixo Sul-Sul, com os países da América do Sul e da África, em especial os da África Ocidental. Assim, o protagonismo nos assuntos que aconteçam dentro das áreas marítimas do Atlântico Sul assume importância crucial para a inserção pretendida pelo Brasil no concerto das nações.

Tal conclusão é corroborada pela nota informativa do MRE, expedida após a reunião da Cúpula de Chefes de Estado e de Governo da Comunidade dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), da Comunidade dos Estados da África Central (CEEAC) e do Conselho do Golfo da Guiné (CGG), realizada no dia 26 de junho de 2013, na República dos Camarões, conforme pode-se verificar pelo extrato a seguir:

³²Aula inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares-2013

O Brasil tem interesse permanente na estabilidade e segurança do Atlântico Sul. A política de defesa brasileira para o Atlântico Sul busca auxiliar os países africanos da região a fortalecer seus meios nacionais, em particular suas Marinhas e Guardas Costeiras, para que possam exercer plenamente as funções de patrulhamento e defesa de seus territórios e águas jurisdicionais (BRASIL.MRE, 2013).

3.3 ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL-ZOPACAS

Em coerência com a importância geopolítica do Atlântico Sul, a Política Externa brasileira vem utilizando diversos instrumentos para fomentar as relações no eixo Sul-Sul.

A ZOPACAS é um desses instrumentos. Trata-se de um fórum de diálogo e cooperação entre nações sul-americanas e africanas banhadas pela parte sul do Oceano Atlântico. Integram este fórum os seguintes Estados: Argentina, Brasil e Uruguai, na América do Sul; África do Sul, Angola, Benim, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo, no continente africano (NAÇÕES..., 1986).

Por iniciativa do Brasil, a Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas (AGNU) criou a ZOPACAS, em 27 de outubro de 1986, por intermédio da Resolução 41/11. Se por um lado esta Resolução exorta todos os Estados circunvizinhos ao Atlântico Sul a promoverem, ainda mais, a cooperação regional, o desenvolvimento econômico e social, a proteção do meio ambiente, a conservação de recursos vivos, a paz e a segurança em toda a região, por outro, conclama os Estados extrarregionais, em especial os com poderio militar significativo, a que respeitem a região do Atlântico Sul como uma zona de paz e cooperação, por meio da redução e eventual eliminação de presença militar, e da não introdução de armas nucleares ou de destruição em massa, bem como da não extensão de rivalidades e conflitos para a região (NAÇÕES..., 1986).

A ZOPACAS foi constituída no contexto da bipolaridade da Guerra Fria, como bem acentua o Professor Arthur Diniz:

Brasília empenha-se em contribuir para a paz no Atlântico Sul e em impedir que ele se transforme em teatro de bases e confrontações militares ou região de guerra fria entre as duas super-potências ou entre países do (...). Fato da maior transcendência, neste sentido, foi a aprovação pela ONU da proposta de iniciativa do Brasil e outros países da Zona de Paz e Cooperação no Atlântico Sul, em 1986 (DINIZ, 1988).

Segundo Penha (2012), em seu artigo “Relações Brasil-África: os avatares da cooperação sul-atlântica”, por todo o século XX, inclusive no período da Guerra Fria, o Atlântico Sul foi convertido numa espécie de reserva estratégica do Ocidente, na qual os dispositivos militares implementados no acordo de Simonstown e no Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR) seriam acionados, caso houvesse qualquer ameaça de obstrução nos fluxos do comércio ocidental de Suez e Panamá. Esses mecanismos eram uma forma de enquadrar os países sul-atlânticos às políticas de segurança hemisférica ocidental, no contexto da bipolaridade Leste-Oeste, estabelecidas através de acordos bilaterais.

O primeiro encontro de representantes de países da ZOPACAS foi realizado no Rio de Janeiro, em 1988, no qual se debateram questões envolvendo as metas propostas para a Zona (SARAIVA, 2011). A ZOPACAS era uma tentativa de desmilitarizar o Atlântico Sul, evitando que uma corrida armamentista e os efeitos da Guerra Fria se espaliassem nas áreas de interesse do Brasil, além de consolidar as relações cooperativas Brasil-África.

No período pós-Guerra Fria, levando-se em conta a nova realidade internacional, considerou-se, então, que a ZOPACAS poderia contribuir para fomentar o desenvolvimento das economias da região. Posteriormente foram realizados mais quatro encontros bienais, de 1990 a 1996, sem resultados expressivos. A ZOPACAS estagnou-se e quase foi abandonada (PENHA, 2011).

Em 2007, mais de uma década após a última reunião, esse fórum foi retomado. O documento apresentado ao final da reunião, além de revitalizar os objetivos anteriores, pleiteou a reforma do CSNU, para torná-lo mais representativo dos países em desenvolvimento. Observou-se também a necessidade de um regime comercial global mais justo e equitativo (PENHA, 2011).

Recentemente, ao início de 2013, foi realizada a VII Reunião Ministerial da ZOPACAS, em Buenos Aires, contando, pela primeira vez, com a participação dos Ministros de Defesa, além dos Ministros de Relações Exteriores dos Estados membros.

O Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Antonio Patriota, em seu discurso, fez alusão à imperiosa necessidade de se preservar o Atlântico Sul da introdução de armas nucleares e de destruição em massa, devendo constituir-se em objetivo estratégico comum aos países membros da ZOPACAS. Ressaltou ainda que a ZOPACAS incorpora importantes dimensões econômico-estratégicas, em especial as relativas ao aproveitamento de riquezas energéticas e ao elevado potencial do Atlântico Sul para o desenvolvimento socioeconômico dos países costeiros, devendo, pois, também, ser fórum privilegiado para a cooperação Sul-Sul, com base em projetos concretos de cooperação (PATRIOTA, 2013a).

Nesse mesmo fórum, o Ministro da Defesa, Celso Amorim, interveio para apresentar a preocupação de que o Atlântico Sul seja visto como um vazio de poder e, portanto, atraia forças externas à região. Alertou para a importância da cooperação na defesa e segurança do Atlântico Sul no combate à pirataria, ao tráfico de drogas e ao terrorismo, e que essas atividades ilícitas podem atrair, de maneira negativa para a nossa área, intervenções exógenas, em atitudes colonialistas ou neocolonialistas (PATRIOTA, 2013a).

O MRE disseminou em nota informativa, de 27 de junho de 2013, que, em continuidade à cooperação Brasil-África, será patrocinada a participação de militares, membros africano da ZOPACAS, no Seminário sobre Vigilância Marítima que será realizado

em Salvador, em outubro de 2013. Esse seminário terá a finalidade de contribuir para a formação de oficiais e praças envolvidos em atividades de vigilância marítima (BRASIL.MRE, 2013).

Em consonância com a Política Externa brasileira, tem-se buscado fortalecer e incentivar a ZOPACAS, como mola propulsora da cooperação regional e do desenvolvimento econômico e social, de modo que o Atlântico Sul, que em outras épocas foi responsável por separar os continentes, seja motivo de união, reduzindo as distâncias atlânticas às dimensões mediterrâneas. Assim, as relações comerciais e diplomáticas com os estados circunvizinhos devem ser exploradas, valorizando-se o potencial estratégico do Atlântico Sul, como rota comercial mundial, fonte extra de recursos naturais e reserva de biodiversidade.

3.4 IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO GOLFO DA GUINÉ

Para que se tenha a real dimensão da importância estratégica do Golfo da Guiné na geopolítica do petróleo, neste tópico será abordada a potencialidade da região, no que se refere as reservas de petróleo e gás, e sua capacidade de produção.

Geograficamente, o Golfo da Guiné é definido como a área do Oceano Atlântico entre o Cabo Palmas, no sudoeste da Libéria, e o Cabo Lopez, no Gabão. Entretanto, atualmente, o Golfo da Guiné assumiu um sentido mais amplo, sendo a região marítima que se estende da Guiné até à Namíbia, incluindo, portanto, Angola (CEEAA, 2006). A região, segundo Gilpin³³(2007, citado por ONIPE, 2011) compreende doze países, que compartilham cerca de 3.400 milhas de litoral comum. A partir do noroeste, o Golfo da Guiné é composto pela Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial,

³³GILPIN, Raymond. "Enhancing Maritime Security in the Gulf of Guinea," Strategic Insights, VI no. 1 (2007).

Gabão, República do Congo³⁴, República Democrática do Congo e Angola. A região também inclui São Tomé e Príncipe, uma ilha localizada a 200 quilômetros da costa do Gabão.

Coerentemente com a teoria da deriva continental³⁵, a costa oeste africana e a costa leste brasileira apresentam riquezas minerais semelhantes. Conforme destacado por Berger³⁶ (2004, apud ONIPE, 2011), a costa africana possui reservas de gás natural, hidrocarbonetos, cobalto, níquel, columbita-tantalita³⁷ e nódulos de manganês, entre outros. A região do Golfo da Guiné tem grande potencial em petróleo e gás, estima-se que tenha mais de 14 bilhões de barris de reservas de petróleo e, potencialmente, tenha as dez maiores reservas de petróleo em águas profundas do mundo.

Para Escorrega (2010), a região do Golfo da Guiné é uma combinação heterogênea de países ricos em recursos energéticos, que, apesar dos problemas estruturais, não apresentam graves convulsões sociais ou econômicas, tornando-se, assim, polos de atração econômica. Segundo o mesmo autor, à época, analistas e representantes da indústria petrolífera concordavam que a produção de petróleo e gás na região iria aumentar rapidamente nos próximos anos, em alguns casos, como a Nigéria ou Angola, estimavam que suas produções fossem duplicar ou mesmo triplicar. E que essa expansão da produção teria despertado interesse aos norte-americanos, europeus, chineses, indianos e outros países

³⁴ A República do Congo, por vezes, chamada Congo-Brazzaville para distinguir da vizinha República Democrática do Congo.

³⁵ Teoria da deriva continental - apresentada em 1912 pelo cientista meteorologista alemão Alfred Lothar Wegener, e, posteriormente, reforçada por estudos morfológicos, paleontológicos, paleoclimáticos e litológicos. Segundo ela, as áreas correspondentes aos continentes sul-americano e africano teriam sido unidas, fazendo parte de um megacontinente denominado Gondwana, e que a cerca de 150 milhões de anos teriam se desmembrado (http://www.fmboschetto.it/didattica/Anno_della_Terra/deriva/Come_muta_la_Terra.htm. Acesso em: 20 mai. 2013).

³⁶ Berger, Mark T. *The Battle of Asia: From Decolonization to Globalization*. New York: Routledge Curzon, 2004.

³⁷ O tântalo é um elemento metálico com características de extraordinária resistência ao calor, alta capacitância elétrica e altíssima resistência à corrosão e à intrusão química. Trata-se de um elemento crítico para a indústria eletrônica (telefones celulares, computadores, pagers, telas de TV, câmeras digitais etc) e para manufatura de lâminas de turbinas à jato, peças de mísseis e reatores nucleares. As reservas totais brasileiras são estimadas em 88.000t e representam 61% das reservas mundiais (Fonte MME, set. 2009).

asiáticos, pelo importante fato de as jazidas de exploração estarem abertas aos investimentos estrangeiros, ao contrário de outras regiões produtoras do mundo.

Beny (2007, apud Escorrega, 2010) elencava as razões do crescente interesse pelo petróleo dessa Região, destacando a qualidade, representada na baixa taxa de enxofre, compatível com as exigências ambientais das refinarias americanas da costa leste, e pela localização *offshore* das jazidas, entre os 1.000 e os 2.000 metros de profundidade, atendendo dois aspectos importantes: a posição relativamente abrigada em relação às complicações políticas e sociais que assolam países da região; e geograficamente muito bem posicionadas em relação ao mercado consumidor da Europa e norte-americano, permitindo que a mercadoria seja transportada, por via marítima, com mais segurança e rapidez, portanto com um menor custo, se comparado ao do Golfo Pérsico.

Nesse mesmo documento, em relação à importância estratégica dos hidrocarbonetos, Beny previu que 25% do petróleo importado pelos EUA seriam oriundos dos países da costa ocidental africana, tendo estimado um investimento de cerca de US\$ 50 bilhões, nos próximos dez anos, para a prospecção no Golfo da Guiné, o que converteria a região no segundo maior fornecedor de óleo cru e gás para os EUA.

Beny (2007) fez também os seguintes comentários:

- 22% do petróleo consumido pelos países da União Europeia em 2000 foram importados dos países do Golfo da Guiné;
- o potencial de crescimento da produção petrolífera nessa região é superior aos níveis da Rússia, Mar Cáspio e América do Sul;
- dos oito bilhões de barris de reserva de óleo cru descobertos no mundo em 2001, sete o foram no Golfo da Guiné;

- suas reservas estão calculadas em 24 bilhões de barris de petróleo; estima-se que só na área conjunta entre a Nigéria e São Tomé e Príncipe exista uma capacidade de produção calculada em 11 bilhões de barris de petróleo;

- o interesse da China pelo Golfo da Guiné aumentou substancialmente depois de 2000, transformando-se na terceira zona de internacionalização das petrolíferas chinesas fruto de acordos com Angola, Gabão, Congo-Brazaville e Nigéria, que a colocaram como o segundo maior importador de petróleo africano, respondendo por 28,7% das suas importações, atrás somente dos EUA;

- a Índia rubricou com a Nigéria um acordo de longo prazo para fornecimento de 4,4 milhões de barris de petróleo por ano; e

- há importantes interesses do Brasil na região, nomeadamente no âmbito da expansão da Petrobras, principalmente na Nigéria e em São Tomé e Príncipe.

A maioria das reservas no Golfo da Guiné é encontrada ao longo do Delta do Rio Níger e *offshore* no Golfo do Benim e na baía de Bonny. A Nigéria é o maior produtor de petróleo na África e é membro da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)³⁸, desde 1971. Em 2010, sua capacidade de produção de petróleo foi estimada em mais de 3 milhões de barris por dia³⁹ (INSTITUTE..., 2010).

Apesar dessa capacidade, a Nigéria tem produzido bem menos petróleo e gás. A produção, que atingiu o pico de 2,6 milhões de barris por dia em 2005, vem apresentando um declínio significativo, tendo caído mais de 25% em 2009, atingindo cerca de 2,13 milhões de barris por dia em 2011 (ESTADOS..., 2012a). As causas para esse declínio são atribuídas aos

³⁸OPEP- É uma organização internacional formada por países que são grandes produtores de petróleo. Fazem parte da organização os seguintes países: Arábia Saudita, Emirados Árabes Unidos, Irã, Iraque, Kuwait, Qatar, Angola, Argélia, Líbia, Nigéria, Equador e Venezuela.

problemas sociais e conflitos que acometem o Delta do Níger, região onde a maior parcela da indústria do petróleo está localizada.

A má distribuição das receitas do petróleo e a falta de transparência nos critérios dessa distribuição propiciam a concentração das riquezas nas mãos dos poderosos "Senhores do Petróleo" na Nigéria. Os danos ambientais, provocados por frequentes derramamentos de óleo, impactam diretamente a pesca artesanal, reforçando a falta de acesso aos recursos alimentares pela população local. A desestabilização e a fragilidade do sistema produtivo do Delta do Níger são agravados pelos problemas étnicos e pelas tensões religiosas do seu entorno (ESTADOS..., 2012b).

Grupos locais do Delta do Níger⁴⁰ atacam a infraestrutura de petróleo e de pessoal, com atentado terroristas e atos de vandalismo, e praticam a atividade conhecida vulgarmente como "bunkering", que é o roubo de óleo cru, diretamente dos oleodutos ou de navios atracados ou fundeados, ou mesmo afastados da costa, nesse caso, enquadrado como ato de pirataria (VENÂNCIO, 2013).

A União Europeia (UE) importa mais de 60% do gás e mais de 80% do petróleo consumidos, tornando compulsória uma sólida cooperação com a OPEP e a uma permanente busca por parceiros estratégicos no domínio da energia (COMISSÃO..., 2011).

Ao se buscar informações mais atualizadas, junto aos sites governamentais dos EUA e da UE, verifica-se que as previsões realizadas por Beny (2007), a respeito das projeções de exportação de petróleo e gás da região do Golfo da Guiné, para os EUA e para a UE, não se concretizaram.

Do site da *Energy Information Administration*, observa-se que, durante os últimos nove anos, os EUA têm importado entre 9 a 11% de seu petróleo bruto da Nigéria, quantidade bem diferente dos 25% previstos por Beny (2007) para 2010. Em 2010 os EUA importaram

⁴⁰Os principais são: Lutadores para a Libertação de Bakassi, Movimento para a Emancipação do Níger-Delta (MEND) e Boko Haram (braço terrorista da Al-Qaeda).

menos de 50% do petróleo consumido, mantendo a tendência de redução em 2011, passando para 45%, fruto da nova estratégia americana de buscar fontes de energia autóctone limpas, baratas, renováveis e com potencial de empregabilidade. Registra-se que essa meta não era atingida há 16 anos (ESTADOS..., 2012a).

Nessa mesma direção, ao analisar o comunicado da Comissão Europeia ao parlamento europeu, de 7 de setembro de 2011, referente à política energética, constata-se que a mesma vem estimulando a importação de petróleo e gás das regiões do mar Cáspio, da Rússia, da Ásia Central e do norte da África, tomando ações com o intuito de otimizar o recebimento e a distribuição do petróleo e gás, por oleodutos oriundos dessas áreas, deixando a região do Golfo da Guiné em segundo plano (COMISSÃO..., 2011).

A despeito das frustrações das expectativas de produção e exportação de petróleo e gás do Golfo da Guiné, pode-se concluir que elas em nada reduzem a importância estratégica dessa região, uma vez que o volume das reservas e o potencial de produção permanecem válidos. Adicionalmente, entende-se que os problemas de segurança relacionados com o roubo de petróleo, a sabotagem dos oleodutos e a pirataria no Golfo da Guiné, juntamente com as deficiências estruturais e institucionais, além das diferenças étnicas e religiosas dos Estados que compõem a região, não são insanáveis ou mesmo impeditiva à transformação da região em um grande polo de exportação de petróleo, com vantagens competitivas em relação aos Estados produtores do Oriente Médio.

3.5 “ATLANTIZAÇÃO” DA OTAN?

Em consequência dos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001 ao World Trade Center, em Nova York, e ao Pentágono, na Virgínia, e ao crescente envolvimento da OTAN

no Afeganistão, o conceito estratégico desta foi revisado e lançado em Lisboa, em 2010, como: *NATO'S Strategic Concept - ActiveEngagement, Modern Defence*.

Segundo o Professor Williams Gonçalves⁴¹, em seu artigo intitulado “Brasil e OTAN: é possível haver cooperação?”, este novo conceito amplia a participação e os objetivos da Organização, praticamente colocando em pé de igualdade o objetivo original de “Defesa Coletiva” com os novos objetivos de “Gerenciamento de Crises” e de “Segurança Cooperativa”. Pode-se dizer que esses novos objetivos permitem que as forças armadas da OTAN intervenham onde houver crises que possam ameaçar a segurança dos seus membros, bem como concebe a cooperação com países de fora dessa Organização, por meio de acordos bilaterais.

Outro fato que chamou atenção foi o Fórum Atlântico Sul, conhecido como “Declaração de Lanzarote”, realizado nos dias 12 e 13 de junho de 2009, nas ilhas de Lanzarote, nas Canárias. Tratou-se de uma iniciativa impulsionada pela Espanha com o objetivo de trocar opiniões sobre a criação de uma Comunidade do Atlântico Sul, denominada de “Iniciativa do Atlântico Sul” (LIMA, 2011).

A reunião contou com ministros e representantes dos Ministérios das Relações Exteriores da Espanha, Portugal, França, Argentina, Uruguai, Marrocos, Angola, Cabo Verde, Camarões, Nigéria e Senegal, tendo o Brasil participado como observador. Nesta reunião defendeu-se estabelecer uma nova governança para o Atlântico Sul, de modo a transformar o Atlântico Norte e o Atlântico Sul em uma entidade geopolítica única, em face das grandes mudanças e ajustes econômicos e globais (LIMA, 2011).

Na entrevista coletiva final, o Ministro de Assuntos Exteriores da Espanha, Miguel Ángel Moratinos, disse que chegou a hora de equilibrar o peso estratégico do sul do

⁴¹Artigo de circulação restrita do Professor Williams Gonçalves - Professor dos PPGs. Relações Internacionais da Universidade Federal do Rio Grande do Sul e da Universidade Federal Fluminense.

Atlântico em comparação com o norte e de aproveitar seu potencial, em benefício de todos (LEAL, 2011).

Em consonância com esse projeto, Daniel S. Hamilton e Frances G. Burwell, acadêmicos da Universidade Johns Hopkins, dos EUA, publicaram artigos e ministraram palestras reconhecendo a Bacia do Atlântico como uma arena central da globalização, e alertaram que os líderes da América do Norte e europeus deveriam estudar formas de trabalho mais eficazes com as nações do Atlântico Sul. A energia foi apontada como uma questão chave para unir os povos da Bacia do Atlântico, por incluir os maiores consumidores e produtores de energia do mundo.

Adicionalmente, Hamilton e Burwell sugeriram a criação da “Iniciativa da Bacia do Atlântico”, que corresponderia à área do Atlântico Norte acrescida à do Atlântico Sul, e destacaram, ainda, que os membros da OTAN dependiam muito mais da Bacia do Atlântico para a importação de energia que do Oriente Médio (HAMILTON, 2010).

Com a preocupação de uma possível “atlantização” da OTAN, ou seja, a extensão da área de atuação dessa Organização para o Atlântico Sul, recorre-se ao Conceito Estratégico de Defesa e Segurança da OTAN⁴², aprovado em 2010 e às análises e recomendações dos peritos, apresentadas na *NATO 2020 Assured Security: Dynamic Engagement*, para verificar se há formalização dessa intenção.

Após a análise desses documentos, constata-se que a criação da “Iniciativa da Bacia do Atlântico” não está inserida no seu escopo, visto que os documentos não citam em nenhum momento a expressão “Atlântico Sul”, nem muito menos explicitam a intenção de incluir o Atlântico Sul na área de atuação da OTAN. Esses documentos reforçam que a OTAN é uma organização regional e não global, que a ligação transatlântica é inerente à

⁴² *NATO'S Strategic Concept - ActiveEngagement, Modern Defence*

gênese da mesma, e que a segurança dos EUA é indissociável da segurança da Europa (ORGANIZAÇÃO..., 2010a;2010b).

Por outro lado, depreende-se também desses documentos que os objetivos e escopo da OTAN foram ampliados, permitindo, em tese, sua atuação onde os interesses dos seus estados-membros estejam ameaçados.

A despeito da importância do Atlântico Sul, em especial para os EUA e Europa, como fonte de energia e recursos minerais, conclui-se que a iniciativa do governo espanhol e de alguns autores acadêmicos americanos na “atlantização” da OTAN não encontra confirmação oficial, embora exista a possibilidade dessa intenção, ou pelo menos, do incremento da atuação das marinhas extrarregionais, respaldado por acordos bilaterais com os países produtores de petróleo e gás do Golfo da Guiné.

3.6 A SECURITIZAÇÃO DA PIRATARIA E DO ROUBO ARMADO CONTRA NAVIOS

Antes de iniciar este tópico, cabe um melhor esclarecimento sobre a palavra securitização, visto que a mesma é utilizada comumente com outros significados.

A securitização pode estar associada ao instituto do seguro, como forma de mitigar o dano sofrido pelo lesado. Com este significado a securitização está diretamente relacionada ao problema do risco nas relações humanas, onde uma das partes se obriga a indenizar a outra, em caso da ocorrência de determinados acontecimentos danosos que reflitam negativa e diretamente sobre as pessoas e o patrimônio, em troca do recebimento de um prêmio de seguro (GOUVEIA, 2011).

Já no sistema financeiro, securitizar é transformar ativos sem liquidez em títulos mobiliários líquidos para serem negociados. Ou seja, é uma prática financeira que consiste em

agrupar vários tipos de ativos financeiros, notadamente títulos de crédito, tais como: faturas emitidas e ainda não pagas, dívidas referentes a empréstimos e outros, convertendo-os em títulos negociáveis no mercado de capitais. Assim, os riscos associados a esses títulos são transferidos para os investidores que os compram⁴³.

Para este estudo, será utilizado o conceito de securitização apresentado por Buzan, Waever e Wilde, no livro “*SECURITY: A new Framework for Analysis*”. Para esses autores, a securitização é “o uso da retórica da ameaça existencial com o objetivo de levar um assunto para fora das condições da política normal”. Eles consideram que “toda a ameaça é socialmente construída por meio de discurso de atores significativos na esfera da segurança internacional, passando pela aceitação do público”, e que, “medidas de emergência, de procedimentos políticos extraordinários e eventualmente o uso da força, podem ser justificadas pela presença de uma ameaça existencial, mesmo que necessariamente ela não exista” (BUZAN et al.,1998, p. 24-25).

Assim, segundo esse conceito, pode-se dizer que securitizar determinado assunto é associá-lo a problemas de segurança que afetam a comunidade internacional, abrindo espaço para a adoção de medidas que extrapolem a normalidade, podendo servir de pretexto para não se observar preceitos universais consagrados pelo Direito Internacional, como a soberania dos Estados, o princípio de autodeterminação dos povos e os direitos humanos, com o mote do bem comum da humanidade. À vista disso, infere-se que a securitização pode servir de instrumento para sustentar possíveis interferências de atores de peso nas relações internacionais, em determinados assuntos, segundo seus interesses.

Nesse contexto, observa-se que as ações de combate à pirataria na costa da Somália foram securitizadas pelo CSNU, por meio de uma série de Resoluções⁴⁴, permitindo

⁴³ <http://www.dicionarioinformal.com.br/securitizacao>

⁴⁴ Corroboradas pela IMO em sua Carta Circular nº 3.164, de 14 de fevereiro de 2011, onde foram apresentadas

que forças multinacionais combatessem esse delito em águas territoriais somali e julgassem os suspeitos em cortes de um terceiro Estado.

A “flexibilização” da soberania territorial do Estado da Somália foi formalizada pela Resolução nº 1.851 (2008) do CSNU. Esta Resolução autoriza terceiros Estados a adentrarem o mar territorial da Somália, ampliando os esforços, em operações de combate à pirataria. Em algumas perseguições, as forças multinacionais chegam a realizar ações em solo somali, em busca dos suspeitos.

Ao se analisar a situação acima, percebe-se que, além da pirataria, o roubo armado contra navios também foi securitizado, cabendo registrar que este último deveria estar sob o auspício da soberania do Estado costeiro, portanto sob a égide das leis domésticas desse Estado, denotando uma franca incoerência com as leis que regem as relações internacionais, em especial a de não intervenção (NAÇÕES..., 2008d).

Como exemplo de argumentação falaciosa para justificar a violação dos direitos humanos, cita-se a prisão, a bordo de um navio da marinha americana, do suspeito somali Ahmed Abdulkadir Warsame, capturado em um barco de pesca localizado entre o Iêmen e a Somália. Warsame foi acusado de ajudar o braço da Al-Qaeda no Iêmen e o grupo militante somali al-Shabab, e por isso pode ser considerado como prisioneiro de guerra, enquadrado, sob autorização do Congresso americano, segundo os mesmos parâmetros dos autores do ataque do 11 de Setembro de 2001 (DEYOUNG, 2011).

Os conflitos sectários no Oriente Médio, agravados pelas ações estadunidenses pós 11 de setembro, fortaleceram os mercados fornecedores de petróleo fora dessa região. Em decorrência disso, a África tem se destacado como supridora de recursos minerais, notadamente petróleo, para as potências industriais, em decorrência da abundância desses

as ações para o ano de 2011, buscando um maior envolvimento dos Países Membros no combate à pirataria.

recursos, da proximidade dos principais centros de consumo, localizados nos EUA e na Europa, e da relativa facilidade de controle dos fluxos de petróleo no Atlântico Sul (PENHA, 2011).

Considerando-se, por um lado, os interesses das grandes potências na busca por novas fontes de petróleo e gás, evitando os exportadores tradicionais do Oriente Médio, e, por outro, o crescimento da pirataria e roubo armado contra navios petroleiros no Golfo da Guiné, percebe-se que um processo de securitização da pirataria no Golfo da Guiné pode se tornar uma oportunidade para essas potências legitimarem possíveis interferências naquela região.

Assim, conclui-se que a securitização da pirataria e do roubo armado contra navios pode resultar na violação da soberania dos Estados mais vulneráveis, em nome da defesa dos interesses do comércio internacional marítimo, bem como, pode servir de fundamentação para potencial intervencionismo pelas grandes potências.

3.7 COOPERAÇÃO

Os propósitos das Nações Unidas são, entre outros, (...) Conseguir uma cooperação internacional para resolver os problemas internacionais de carácter econômico, social, cultural ou humanitário, e para promover e estimular o respeito aos direitos humanos e liberdades fundamentais para todos, sem distinção de raça, sexo, língua ou religião. (CARTA..., 1945)

Conforme abordado pelo Ministro da Defesa, Celso Amorim, na sua Aula Magna no Curso Superior de Defesa da Escola Superior de Guerra, em 11 de março de 2013, uma política de defesa ativa necessariamente contém uma dimensão de dissuasão e outra de cooperação, e a política de cooperação é especialmente válida no entorno estratégico do Brasil.

O Ministro mencionou, ainda, que a área prioritária da cooperação de defesa

brasileira é, de um lado, a América do Sul, e do outro, a orla ocidental da África.

Fruto da intensificação das iniciativas de cooperação com o continente africano, entre 2003 e 2010, o Brasil celebrou Acordos de Cooperação no Domínio da Defesa com a África do Sul, Angola, Moçambique, Namíbia, Guiné Equatorial, Nigéria e Senegal, promovendo avanços na cooperação relativa ao Atlântico Sul no âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) e da ZOPACAS, considerados pelo Ministro Celso Amorim como fóruns multilaterais estratégicos para esse desiderato, e em consonância com a inserção internacional prevista na PDN e na END (AMORIM, 2012).

Deste modo, identifica-se que a inserção no cenário internacional e a influência geopolítica regional pretendida pelo Brasil, no eixo Sul-Sul, requerem ações que incrementem as relações internacionais juntos aos países sul americanos e africanos, em concordância com as prioridades da política externa brasileira. Neste contexto, concebe-se que os problemas que afligem esses Estados devem ser estudados e analisados, buscando-se vislumbrar oportunidades ou ameaças para o Brasil.

Considerando-se que os Estados africanos do Atlântico Sul, com poucas exceções, possuem Marinhas ou Guardas Costeiras incipientes, o aumento de ataques piratas e roubo armado contra navios, ao largo das costas da Nigéria e do Benin, no Golfo da Guiné, deve ser acompanhado e analisado, de modo a se verificar se o apoio do Brasil no combate a estes ilícitos poderia constituir-se em uma oportunidade para estreitar os laços de amizade e aumentar a cooperação junto aos países limítrofes daquela região.

Por outro viés, a fragilidade⁴⁵ da maioria dos Estados africanos oferece, também, grande espaço para que países como os EUA, a China, a França e Reino Unido, dentre outros, busquem aumentar suas respectivas influências naquela região. Os efeitos de possíveis interferências no Atlântico Sul pelas grandes potências podem se constituir em ameaças aos

⁴⁵Estados frágeis - países que possuem índices de desenvolvimento baixos e estruturas estatais fracas (como a Nigéria ou Timor-Leste); ou estão em uma situação de conflito (Sudão ou República Democrática do Congo); ou de pós-conflito (Serra Leoa, Libéria); ou países que têm uma identidade nacional forte e capacidade de projecção regional, mas são ainda incapazes de satisfazer as necessidades básicas das populações (Angola); ou países que se negam a cumprir os compromissos de segurança e desenvolvimento para com os seus povos (Zimbábue); ou países com estruturas estatais colapsadas (Somália) (http://www.usaid.gov/policy/fragile_states_strategy.pdf).

interesses brasileiros, com reflexos negativos para a manutenção da ZOPACAS.

Assim, conclui-se que a cooperação militar do Brasil com os países da costa ocidental africana, com destaque para o Golfo da Guiné, estará em completa aderência aos objetivos da PDN e das relações exteriores do Brasil, vislumbrando-se a possibilidade do uso cooperativo das forças armadas, como uma ferramenta de política externa e de segurança, nos moldes dos preceitos teóricos da Diplomacia de Defesa, de Cottey e Foster (2004).

3.7.1 A Diplomacia de Defesa

Desde o colapso da União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (1991), surgiram novas formas de cooperação militar. Entre as diversas categorias, Cottey e Forster (2004) apontam a Diplomacia de Defesa.

O conceito de Diplomacia de Defesa, diferentemente do papel tradicional das forças militares, em tempos de paz, envolve o uso cooperativo das forças armadas e suas estruturas relacionadas, primariamente Ministérios de Defesa, como uma ferramenta de política externa e de segurança. Constitui-se, portanto, em instrumento: primário de boa vontade política; para introduzir transparência, em especial de recursos e intenções; de construção ou reforço de interesses mútuos; de mudança das mentalidades das forças militares; de apoio específico a reformas de defesa; ou de incentivo para a cooperação em outras áreas.

Ao se analisar a forma como o Brasil vem estabelecendo as relações internacionais com os países da América do Sul e da África, verifica-se a aderência à teoria da Diplomacia de Defesa, ao se levar em conta a criação da ZOPACAS e a intensificação dos laços de amizade e de cooperação militar com os Estados da costa ocidental africana.

4 PARTICIPAÇÃO DA MB NO COMBATE À PIRATARIA

Após a apresentação da problemática que envolve a pirataria e o roubo armado contra navios, da ilustração da importância geopolítica do Atlântico Sul e do Golfo da Guiné para a inserção brasileira no concerto das nações, da confrontação dos interesses de potências extrarregionais, em especial, os EUA, a China, o Reino Unido e a França, em expandir as suas áreas de influência na costa oeste da África, da verificação da aderência dos objetivos da política externa brasileira e PDN com a cooperação com os Estados africanos, esta seção buscará propor um possível papel da MB no combate à pirataria e roubo armado contra navios no Golfo da Guiné.

Nesse intento, cabe uma análise, *a priori*, da capacidade das Marinhas e Guardas Costeiras dos Estados do Golfo da Guiné e da participação de marinhas extrarregionais atuando na segurança marítima da região, para, *a posteriori*, verificar-se quais seriam as possibilidades e alternativas de apoio da MB.

4.1 CAPACIDADE DOS ESTADOS DO GOLFO DA GUINÉ

Conforme abordado anteriormente, em 2011 o Golfo da Guiné apresentou um grande crescimento de atos de pirataria e outros ilícitos marítimos. As ações dos piratas concentraram-se no litoral da Nigéria, ao largo de Port Harcourt, Calabar e Lagos; e no litoral do Benin, ao largo de Cotonou. Observaram-se, também ilícitos em águas interiores, principalmente nos canais e lagos do Delta do Niger. Registra-se, ainda, que as Marinhas dos Estados do Golfo da Guiné, com exceção da Nigéria, são bastante incipientes e incapazes de monitorar e controlar suas águas jurisdicionais, na sua maioria restritas a uma pequena guarda costeira, o que dificulta bastante uma ação efetiva no combate a esses ilícitos, sem apoio

extrarregional (ONIPE, 2011).

Outro ponto a ser apontado é que Estados como a China, a Espanha, os EUA, a França, a Holanda, o Reino Unido, a Itália e a Rússia têm oferecido auxílio às Marinhas dos países da África ocidental, principalmente por intermédio da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO/ECOWAS)⁴⁶.

Mesmo sendo de pequeno porte, a Marinha da Nigéria é uma das maiores do continente. Possui uma guarda costeira subordinada e em seu acervo constam fragatas, corvetas, navios-patrolha, lanchas-patrolha, navios de apoio e helicópteros. Sua Força tem possibilidades de realizar exercícios navais mais complexos, porém se observa uma baixa disponibilidade de meios. Em maio de 2011, foram adquiridas três lanchas-patrolha para combate aos ilícitos em seu mar territorial. A formação e o treinamento do pessoal da marinha nigeriana foram realizados por Missões Militares da “Royal Navy” (RN) (Site Oficial Nigerian Navy - www.navy.mil.ng).

No Golfo da Guiné também merece destaque a República da Angola, por sua liderança regional na África Austral, sendo rivalizada somente pela África do Sul.

No ano de 2007, Angola cresceu mais de 20%, sendo assim o país que mais cresceu no Mundo, acompanhando o seu desenvolvimento econômico existem planos de modernização da Marinha de Guerra Angolana (MGA) (MARINHA..., 2012).

Essa modernização da MGA, alicerçada no potencial petrolífero do país, prevê um Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM)⁴⁷ e a aquisição de navios de patrulha oceânica e lanchas de patrulha costeira, permitindo, após a sua implantação, um incremento significativo na segurança marítima desse Estado e da região como um todo.

⁴⁶ <http://www.peaceau.org/en/page/43-partners>

⁴⁷ SINAVIM criado pelo Decreto nº 59/09, do Conselho de Ministros angolano, compreende: sistemas de radares de banda larga de até 200 MN; sistema de serviço de tráfego de embarcações costeiras “*Vessel Traffic Service*” (VTS); sistema VTS portuário; sistema de identificação automática (AIS); sistema de identificação automática de longo alcance (LRIT); e aviões de patrulha marítima.

Cabe destacar a forte influência estrangeira em Angola, tanto nas áreas comerciais e de infraestrutura, como na área militar. As Forças Armadas angolanas contaram com a presença de uma Missão de Cooperação Militar portuguesa, além do apoio russo, durante a Guerra Fria, na formação de pessoal⁴⁸ e com o fornecimento de material.

Mais recentemente, verifica-se que Angola tem recebido apoio da China, com o fornecimento de créditos financeiros para o comércio, para a construção civil e para obras de infraestrutura. Constata-se, ainda, um maior interesse demonstrado pelos EUA na região, ao se observar o número de visitas realizadas por navios da USN. Vale lembrar, também, a significativa presença de empresas brasileiras nesse país, tais como Odebrecht, Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez, Queiroz Galvão, Vale e a PETROBRAS (BRASIL.MRE, 2010).

Ao se analisar as Marinhas e as Guardas Costeiras dos demais Estados do Golfo da Guiné, constata-se que são formadas por meios restritos, em quantidade e capacidade, oriundos de diversas origens, como francesa, alemã, coreana, russa, espanhola, chinesa, holandesa, israelense, portuguesa e brasileira, e, na sua maioria, transferidos por doações, pelas antigas potências colonizadoras ou por estados interessados no potencial energético da região (SAUNDERS, 2009).

Os meios antigos e com baixa confiabilidade que dotam essas Marinhas e Guardas Costeiras, aliados à limitada capacidade logística de reparo e manutenção, demonstram a incapacidade desses Estados de proverem a segurança marítima em suas águas jurisdicionais, sem apoio exógeno.

Atualmente, navios de guerra dos EUA, da França e do Reino Unido são presenças constantes em águas internacionais do Atlântico Sul, para coibir a pirataria na região. Marinhas de países da OTAN têm visitado essa região, para participar de exercícios e

⁴⁸ A quase totalidade dos oficiais gerais e superiores angolanos falam russo e permanecem realizando especializações naquele país.

treinamentos, com foco na segurança marítima, como foi o caso do navio de patrulha oceânico “Bam Relâmpago”, da Armada espanhola, que visitou Luanda em diversas ocasiões, em 2012 e 2013, com o intuito de aprofundar a cooperação entre os dois países e as duas marinhas de guerra (JORNAIS ONLINE)⁴⁹.

Em relação à capacidade das Marinhas e das Guardas Costeiras dos Estados do Golfo da Guiné, conclui-se que são compostas por uma variedade heterogênea de meios, na sua maioria navios-patrulha costeiro e lanchas-patrulha costeira, de um modo geral, com baixa disponibilidade, fruto da limitada capacidade das mesmas operarem e manterem seus parques meios.

Outro aspecto importante a ser realçado é a presença constante de Marinhas tradicionais na região, como a USN, a RN, a Marinha portuguesa e a Marinha espanhola usando como “pano de fundo” a segurança marítima e a proteção ao transporte marítimo de interesse, a fim de aumentarem suas esferas de influência junto aos países produtores e exportadores de petróleo e gás do Golfo da Guiné.

4.1.1 Cooperação regional entre as Marinhas e Guardas Costeiras do Golfo da Guiné com os EUA

Os EUA vêm demonstrando maior interesse no continente africano nesta última década, como se percebe pela ativação de um comando do Departamento de Defesa dos EUA específico para a África, o United States Africa Command (US AFRICOM). Esse Comando desenvolve um programa de cooperação de segurança marítima, o *Africa Partnership Station*

⁴⁹<http://www.portaldeangola.com/2012/12/navio-espanhol-chega-a-luana/>
<http://www.africas.com.br/portal/navio-da-armada-espanhola-deiza-luanda/>
<http://www.diarioangolano.com/index.../2371-espanha-satisfeita-com-a-nova-fase...>

(APS), entre os EUA, a União Africana⁵⁰ e organizações africanas de segurança regional internacionais, com o mote no incremento da capacidade marítima e no desenvolvimento do nível de cooperação e interoperabilidade entre os participantes⁵¹.

O APS é conduzido por meio de visitas de navios e aeronaves, exercícios, cursos práticos, treinamento de equipes e a utilização de projetos de construção de Batalhões de Construção da USN.⁵² Dentre os exercícios, destaca-se o OBANGAME EXPRESS, um exercício multinacional de segurança marítima, focado na cooperação regional entre as Marinhas e as Guardas Costeiras do Golfo da Guiné⁵³, a USN e marinhas convidadas⁵⁴.

A MB tem sido convidada a participar da APS com meios navais, mas tem declinado e enviado somente oficiais para comporem os Estado-Maiores nos exercícios OBANGAME EXPRESS (WIEMER, 2013).

Uma das suposições para esses convites seria a resistência demonstrada pelos países africanos às iniciativas dos americanos em aumentarem sua esfera de atuação naquele continente, fruto da lembrança histórica do colonialismo europeu. Assim, a participação de um parceiro com proximidade cultural e bom relacionamento facilitaria a ação norte-americana nessa relação com a África. Outro motivo seria a redução de meios empregados pela USN, na árdua tarefa de monitoramento e patrulha da extensa área do Golfo da Guiné, permitindo realocação para áreas mais conflituosas (MOURINHA, 2010).

⁵⁰A União Africana possui 52 membros, cobrindo quase todo o continente africano.

⁵¹<http://www.africom.mil>

⁵²<http://www.africom.mil/Newsroom/Article/6091/africa-partnership-station-aims-to-boost-maritime->

⁵³ Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, República do Congo e São Tomé e Príncipe.

⁵⁴<http://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>

4.2 POSSIBILIDADES DE APOIO DA MB

Antes de verificar quais são as alternativas de suporte da MB aos países limítrofes do Golfo da Guiné no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios, cabe fazer uma análise quanto à possibilidade jurídica do emprego de meios de superfície e aéreos da MB em proveito de outros Estados, dentro de suas águas jurisdicionais, à luz das legislações nacional e internacional, para posteriormente sumarizar o que vem sendo realizado, e, por fim, avaliar os desafios a serem vencidos e a capacidade da MB em prestar apoio no combate à pirataria com meios navais.

4.2.1 Possibilidade jurídica do emprego de meios de superfície e aéreos da MB em proveito de outros Estados.

Durante a 23ª Reunião Plenária do Secretariado Permanente para Assuntos de Defesa (SPAD), realizada em 30 de março de 2011, sobre o tema “Reforço do controle e fiscalização das águas territoriais e da zona econômica exclusiva dos países da CPLP”, relativo aos espaços marítimos sob a soberania ou a jurisdição dos estados membros daquele Comitê, foi deliberada a preparação de um projeto, juridicamente vinculativo, que defina as bases para o emprego conjunto de meios aéreos e navais para controle das águas territoriais e da ZEE dos Estados-membros, conforme previsto no artigo 4º do Protocolo de Cooperação da CPLP no domínio da defesa⁵⁵ (COMUNIDADE..., 2012).

Ao se analisar a legislação internacional, mais especificamente a CNUDM,

⁵⁵Protocolo de Cooperação da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) no Domínio da Defesa, assinado em Praia, em 15 de setembro de 2006, e aprovado pelo Decreto Legislativo nº 661-B de 2008. Disponível em: http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=658720&filename Acesso em: 24 de junho de 2013.

verifica-se que a mesma é omissa quanto à possibilidade de meios pertencentes a forças estrangeiras serem empregados no controle das águas jurisdicionais de terceiro Estado e sua ZEE, em razão de considerar que essa é uma decisão soberana dos Estados costeiros.

É importante lembrar que o Brasil, ao assinar a CNUDM, depositou uma declaração interpretativa, entendendo que as disposições da Convenção não autorizam outros Estados a realizarem na ZEE exercícios ou manobras militares, em particular os que impliquem uso de armas ou explosivos, sem o consentimento do Estado costeiro.

Ao se recorrer à Lei Complementar nº 90/1997, que trata do trânsito ou permanência temporária de forças estrangeiras pelo território nacional, verifica-se que não há previsão do emprego de meios de outros países nas águas territoriais brasileiras, sem que seja autorizado pelo Congresso Nacional⁵⁶. Outro diploma legal que dispõe sobre o tema é o Decreto nº 5.129, de 2004, que estabelece que a Patrulha Naval⁵⁷ em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) é prerrogativa de meios navais pertencentes à Marinha do Brasil (BRASIL..., 1997; 2004).

Assim, averigua-se que não há amparo legal para a atuação de forças estrangeiras nas águas jurisdicionais brasileiras, sem a autorização expressa do Congresso Nacional.

Nesse mesmo sentido, verifica-se que a legislação nacional, especificamente a Lei nº 2.953, de 17 de novembro de 1956, responsável por fixar normas para a remessa de tropas brasileiras para o exterior, estabelece em seu art.1º que o envio de força naval para fora do território nacional, sem declaração de guerra e em cumprimento às obrigações assumidas pelo Brasil, como membro de organização internacional ou em virtude de tratados, convenções, acordos ou planos de defesa, só será feita com a autorização do Congresso Nacional.

⁵⁶A CF/88, em seu art. 21, inciso IV, estabelece a competência exclusiva do Congresso Nacional para autorizar o Presidente da República a permitir que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nela permaneçam temporariamente, ressalvados os casos previstos em lei complementar.

⁵⁷Patrulha Naval- Atividade conduzida por meios navais e aéreos, com o propósito de fiscalizar e implementar a legislação nacional nas Águas Jurisdicionais Brasileiras.

Coerentemente com esse posicionamento, o Brasil, por ocasião da 24^a Reunião Plenária do SPAD, realizada em Lisboa, nos dias 9 e 10 de novembro de 2011, manifestou a impossibilidade do emprego conjunto de meios aéreos e navais para controle das águas territoriais e da ZEE dos estados membros da CPLP (LEAL, 2011).

Por conseguinte, conclui-se que, embora não haja dispositivos na legislação internacional que impeçam determinado Estado de abdicar de parte da sua soberania, permitindo que forças estrangeiras atuem em suas águas jurisdicionais, o ordenamento jurídico brasileiro não ampara a atuação de meios aéreos e navais nos espaços marítimos de outro país sem mandato da ONU, mesmo que de forma consentida.

Evidentemente, por decisão política, o Congresso Nacional, em tese, poderia autorizar a participação de meios da MB, em cooperação com os países africanos, no apoio à segurança marítima da região do Golfo da Guiné, mas tal decisão, considerando-se a reciprocidade observada nas relações internacionais, ensejaria a possibilidade de solicitação diplomática de permissão para outros países atuarem de forma análoga nas águas jurisdicionais brasileiras. Como se sabe, os costumes e as práticas internacionais são fontes de regras entre países.

4.2.2 Apoio prestado pela MB aos países africanos

A cooperação naval prestada pelo Brasil aos Estados africanos sofreu incremento a partir dos anos 1990, com a participação da MB ao processo de criação da Marinha da Namíbia. Esse apoio desenvolveu-se em vários setores, em especial na formação de pessoal e doação de materiais e equipamentos (BRASIL.MRE, 2011).

A cooperação brasileira com as Marinhas africanas inclui, além da oferta de vagas nas escolas militares para formação de oficiais e praças, a realização de treinamentos e

exercícios navais conjuntos, inclusive com a simulação de ações de combate à pirataria e a interdição de área marítima. Destacam-se os exercícios militares multinacionais ATLASUR, *Atlantic Tidings* e IBSAMAR, e as visitas dos Navios-Patrolha Oceânicos (NPaOc) "Amazonas", em 2012, e "Apa", em 2013, a diversos portos africanos, onde foram conduzidos treinamentos antipirataria (BRASIL.MRE, 2013).

Na esfera da cooperação na área de Segurança e Defesa, cabe também mencionar os diversos Acordos de Cooperação no domínio da Defesa com países africanos⁵⁸ relativos à capacitação de militares, à prestação de serviços, a doações de equipamentos e uniformes, e à venda de material militar (BRASIL.MRE, 2010).

Como exemplos, podem-se citar: o envio de instrutores de desminagem e despoluição para Benin; a criação do Centro de Formação de Forças de Segurança em Guiné-Bissau, com investimento de US\$ 3 milhões por parte do Governo brasileiro; a formação de praças e oficiais da Ala Naval da Namíbia, com a presença de uma Missão de Assessoria Naval; ajuda na criação do Corpo de Fuzileiros Navais da Namíbia, por intermédio do Grupo de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN, composto por 600 militares); levantamento da plataforma continental namibiana; auxílio técnico ao Projeto de Extensão da Plataforma Continental de Angola (PEPCA), ainda em andamento; doação de uma embarcação, a ex-Corveta Purus, à Marinha da Namíbia; doação de quatro botes pneumáticos e 260 uniformes para a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe; doação de uniformes para as forças armadas da Guiné-Bissau; venda de um Navio-Patrolha de 200 toneladas para a Namíbia, entregue em 2009, pelo Estaleiro INACE; assinatura de contrato para a aquisição de quatro Lanchas Patrulha com a Namíbia e de seis aviões Super-Tucano com Angola; assinatura de protocolo de intenção para a venda de uma corveta brasileira à Guiné-Equatorial; e o desenvolvimento

⁵⁸ África do Sul, Angola, Moçambique, Namíbia, Guiné Equatorial, Nigéria e Senegal

de um novo modelo de míssil ar-ar, conhecido como Projeto A-DARTER, em parceria com a África do Sul (BRASIL.MRE, 2010).

4.2.3 Desafios a serem vencidos para uma possível cooperação

Após a análise jurídica, cabe uma apreciação a respeito da capacidade da MB em disponibilizar meios para atuarem por longos períodos em regiões remotas, a distância considerável de suas bases.

A região do Golfo da Guiné possui cerca de 3.400 milhas de litoral, distribuídas por doze países (ONIPÉ, 2011). Considerando-se a ZEE de 200 milhas, as águas jurisdicionais a serem patrulhadas podem chegar a cerca de 680.000 milhas quadradas. A manutenção da segurança marítima ao longo deste vasto domínio certamente é um desafio hercúleo para os Estados regionais. Outro fator relevante é que essa região dista mais de 3 mil milhas do porto do Rio de Janeiro, sede e base da Esquadra brasileira.

Considerando-se as características geográficas acima, percebe-se que o patrulhamento marítimo das águas jurisdicionais dos estados membros do Golfo da Guiné, em cooperação com aqueles Estados, suportado por acordos bilaterais ou multilaterais, por exemplo, no âmbito da CPLP, implicaria o desenvolvimento de um considerável esforço operativo e logístico para a MB, visto que o trabalho principal recairia para o Brasil, em face da limitada capacidade das Marinhas daqueles países.

Durante o III Simpósio das Marinhas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, realizado na Escola de Guerra Naval, de 8 a 10 de maio de 2012, sobre a cooperação entre Marinhas para o monitoramento e o controle do tráfego marítimo nas águas jurisdicionais dos países, o Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Julio Soares de

Moura Neto, apresentou os seguintes fatores, que demandariam um grande esforço para a MB apoiar a segurança marítima dos países da CPLP:

- envolvimento de grandes distâncias, a serem vencidas por navios de pequeno porte;
- carência de apoio logístico para os meios navais nos Países-Membros;
- necessidade de recursos financeiros específicos para suportar essas atividades;
- grande afastamento dos principais centros de abastecimento e manutenção da MB; e
- indisponibilidade de navios, em virtude de o inventário da MB desses meios estar aquém das atuais necessidades do Brasil (MOURA NETO, 2012).

Destarte, conclui-se que os óbices apresentados pelo Comandante da Marinha para assistir aos países da CPLP, por analogia, serão os mesmos para dar suporte aos estados do Golfo da Guiné, uma vez que as distâncias envolvidas e as carências dos países da costa ocidental africana são bastante semelhantes às apresentadas especificamente para os países constituintes da CPLP. Assim, constata-se que a análise apresentada neste tópico está consoante com o posicionamento da Marinha.

4.2.4 Disponibilidade de meios da MB

Após conhecer os aspectos geográficos da área de operação no Golfo da Guiné, cabe eleger os meios adequados para a árdua tarefa de patrulhar uma extensa área marítima, localizada a distâncias consideráveis de bases logísticas brasileiras, por longos períodos.

Intuitivamente, ao se levantarem os atributos desses meios para atender a essa tarefa, infere-se que eles devam ter a capacidade de se deslocar a grandes distâncias, mantendo elevado nível de prontidão, com a possibilidade de operar continuamente, com

independência, e por longos períodos, em áreas distantes e de grandes dimensões. Esses meios deverão ter, ainda, a capacidade de regular o poder de destruição, mantendo a aptidão para realizar uma ampla gama de tarefas, compondo diferentes grupamentos operativos, de acordo com o que se pretende executar. Ou seja, esses meios devem ser dotados de mobilidade, permanência, versatilidade e flexibilidade.

Considerando-se a panóplia atual dos meios da MB, visualizam-se dois tipos de navios que teriam as características para o adequado emprego na atividade de patrulha naval, com ênfase no combate à pirataria nas águas jurisdicionais dos países da África Ocidental: os Navios-escolta (Fragatas ou Corvetas) ou os Navios-Patrulha Oceânicos (NPaOc), estes recentemente adquiridos do Reino Unido.

Em relação a esses meios, enumeram-se a Corveta “Barroso” e os NPaOc Classe “Amazonas” como os mais aceitáveis para atenderem a essa possível demanda, em razão de apresentarem a melhor relação entre custo e benefício, ao serem comparados com as Fragatas Classe “Niterói” ou “Greenhalgh” ou mesmo as Corvetas Classe “Inhaúma”⁵⁹.

Nos planejamentos de emprego de meios, o custo para operar e manter um navio é um significativo aspecto a ser considerado. Os itens mais relevantes no custo são: o consumo de combustíveis; os reparos e as manutenções; e o gasto com pessoal. Nestes quesitos, a Corveta “Barroso” e os NPaOc Classe “Amazonas” levam vantagens, uma vez que consomem cerca de três vezes menos combustíveis e possuem tripulações bem mais reduzidas, menos do que a metade, quando comparados com as Fragatas Classe “Niterói” ou “Greenhalgh”, além de serem navios novos que, em tese, terão um dispêndio menor com a manutenção em relação as Corvetas Classe “Inhaúma” e as Fragatas Classe “Niterói” ou “Greenhalgh”.

⁵⁹Fragatas Classe “Niterói” – navios da década de 70, que tiveram o programa de modernização encerrado em 2006. Navios de manutenção complexa e dispendiosa.

Fragatas Classe “Greenhalgh” e Corvetas Classe “Inhaúma” – Navios apresentam baixa disponibilidade, com previsão de modernização. Navios de manutenção complexa e dispendiosa.

Convém salientar que as restrições orçamentárias e os constantes contingenciamentos dos recursos de custeio das Forças Armadas, na última década, promoveram uma degradação na manutenção dos meios navais, especialmente nos navios da Esquadra, e consequente redução na confiabilidade e disponibilidade desses meios.

Por conseguinte, a Marinha tem realizado um grande esforço para atender aos compromissos internacionais, quer compondo forças multinacionais em operações reais como na Força-Tarefa Marítima da United Nations Interim Force in Lebanon (FTM-UNIFIL)⁶⁰ ou em exercícios com marinhas amigas, como as Operações *Joint Warrior*, UNITAS, *Swordfish*, JTFEX, VENBRAS, ATLASUR, IBSAMAR e FRATERNO, adicionalmente ao cumprimento das atividades do Serviço de Busca e Salvamento da Marinha (SALVAMAR) e das atribuições subsidiárias na fiscalização da Amazônia Azul⁶¹ (WIEMER, 2013).

Para que se tenha a real dimensão das dificuldades apontadas, basta olhar para a extensão das águas jurisdicionais brasileiras e imaginar o número de meios necessários para o seu monitoramento e fiscalização, ou constatar que, para manter uma Fragata permanentemente operando na FTM-UNIFIL, é necessária a imobilização de três Fragatas, uma na área de operação, uma em trânsito e uma se preparando, parada em manutenção.

Sob essa ótica, conclui-se que, a despeito de a MB possuir meios modernos, econômicos⁶², com grande autonomia e com excelente capacidade para serem empregados no combate à pirataria na costa africana, em ações de patrulha naval, interdição de área marítima, visita, inspeção e apreensão, como a Corveta Barroso, incorporada em 2009, e os NPaOc “Amazonas” e “Apa”, incorporados em 2012, e o NPaOc “Araguari”, incorporado em 2013, a restrição atual de meios, em especial da Esquadra, não recomenda a participação de navios em

⁶⁰ A FTM-UNIFIL foi criada pela ONU para auxiliar a Marinha do Líbano na prevenção do contrabando de armamento por via marítima, de modo a contribuir com a garantia da paz e da segurança no sul do Líbano. O Brasil assumiu o comando da FTM e participa com uma fragata com aeronave embarcada.

⁶¹ Espaço marítimo brasileiro que compreende o Mar Territorial, a Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental estendida, podendo chegar a 4,4 milhões de km².

⁶² Considerando o consumo de combustível e a dimensão das tripulações.

operações conjuntas com as Marinhas ou Guardas Costeiras do Golfo da Guiné, no combate à pirataria naquela região.

5 CONCLUSÃO

A pirataria marítima, que existia quase que tão somente no imaginário coletivo, ressurgiu no cenário mundial a partir da década de 1980. Inicialmente, o recrudescimento das atividades piratas ocorreu na costa da Somália e Golfo de Áden, fruto da situação de fragilidade do Estado da Somália, e, mais recentemente, no Golfo da Guiné, associado ao roubo de carga dos navios petroleiros. Essas ações chegaram a tal ponto que poderiam representar uma ameaça ao transporte marítimo internacional e causar prejuízos ao comércio exterior das nações, caso não fossem tomadas medidas eficazes de combate à pirataria.

A pirataria, por ser considerada um crime contra a humanidade, é regida pelo Direito Internacional. Por definição, a pirataria é o ato ilícito impetrado pela tripulação, para fins privados, de uma embarcação contra outra embarcação, sua carga ou seus tripulantes, quando esta se encontrar em águas internacionais ou na zona econômica exclusiva de algum Estado. Caso este ilícito ocorra no mar territorial ou águas interiores, será classificado como roubo armado contra navios. Diferentemente da pirataria, coberta pela CNUDM, este último é regido pela legislação penal doméstica, reflexo do exercício da soberania do Estado costeiro. No caso do Brasil, trata-se do Código Penal Brasileiro (CPB).

Releva mencionar que, por falta de tipificação do crime de pirataria no CPB e na legislação penal de diversos Estados, há óbices legais para o enquadramento de crimes dessa natureza. Essa é uma das principais razões para que cerca de 90 % dos suspeitos de pirataria detidos sejam liberados, fruto dos entraves legais para o processo e condenação dos mesmos. Assim, o grande esforço despendido pelas Marinhas no combate à pirataria nem sempre é recompensado com a mitigação dessa modalidade de delito.

Diferentemente da Somália, onde predomina a tomada de reféns, visando a auferir lucros com os resgates, no Golfo da Guiné predomina o roubo de petróleo, principalmente a navios fundeados próximo a costa ou na área portuária. Desse modo, observa-se que o problema com a segurança marítima que envolve essa região é complexo, e não será solucionado somente com a intensificação da atuação das Marinhas e Guardas Costeiras.

O entorno estratégico do Brasil, ou seja, a região onde o Brasil pretende exercer sua influência e, se possível, sua liderança diplomática, econômica e militar, foi estabelecido pela PDN, aprovada pelo Congresso Nacional em 2005, cuja versão mais recente, de 2012, recebeu o nome de Política Nacional de Defesa (PND). Esse entorno estratégico compreende o espaço marítimo do Atlântico Sul, delimitado pelo paralelo 16°N, pelo continente Antártico, pela costa ocidental da África e pela América do Sul.

Na primeira década do século XXI, a integração sul-americana e o estreitamento das relações políticas e econômicas com os estados da África vêm recebendo prioridade na política externa brasileira e na PDN. A orientação Sul-Sul das relações internacionais é amplamente reforçada em diversos fóruns, por pronunciamentos oficiais de autoridades governamentais e diplomáticas. Nesse contexto, a ZOPACAS pode ser utilizada como instrumento para a promoção das relações comerciais e diplomáticas com os Estados limítrofes ao Atlântico Sul, valorizando o potencial estratégico deste oceano, como rota comercial mundial e fonte extra de recursos naturais e de biodiversidade.

Analisando-se o modelo teórico de Complexos Regionais de Segurança de Buzan e Waever (2003), observa-se que a área de influência pretendida pelo Brasil compreende as regiões dos Complexos Regionais de Segurança da América do Sul e da África Ocidental. Segundo esses dois autores, os processos de securitização e dessecuritização são tão interligados, que seus problemas de segurança não podem ser razoavelmente analisados ou resolvidos, de maneira independente, umas das outras.

Com a minimização dos espaços geográficos no mundo moderno, verifica-se a

importância da segurança Atlântica como condição para a estabilização e desenvolvimento dos estados sul-americanos e da costa oeste africana.

Assim, infere-se que os problemas de segurança do outro lado do Atlântico provavelmente trarão consequências para o Brasil, e se o país deseja assumir uma posição de destaque no cenário internacional, caberá ampliar a sua área de influência e integrar os Complexos Regionais de Segurança da América do Sul e da África Ocidental.

Os problemas enfrentados pelos Estados africanos, ao mesmo tempo que são considerados ameaças para a economia dos países produtores de hidrocarbonetos e para os interesses dos países e empresas exploradoras, podem também ser vistos como oportunidades para as potências regionais ou globais que pretendam aumentar sua esfera de influência na região. A presença constante das Marinhas americana, inglesa, espanhola, portuguesa e francesa na região, como forma de contribuir com a segurança marítima, garantindo a proteção ao transporte marítimo de interesse, é uma prova disto.

Outro ponto que deve ser observado com cautela é o interesse da OTAN em ampliar sua área de atuação para o Atlântico Sul. Em que pese não haver respaldo oficial para “atlantização” da OTAN, como consequência da “Iniciativa da Bacia do Atlântico”, proposta pelo governo espanhol e por alguns autores acadêmicos americanos, a securitização da pirataria é uma possibilidade real para legitimar possíveis intervenções de potências estrangeiras no Golfo da Guiné, em face da sua importância, como fonte estratégica de petróleo e gás.

Cabe lembrar que, na securitização, uma ameaça potencial pode servir para justificar a atuação de atores significativos, com a adoção de medidas de emergência, de procedimentos extraordinários ou eventualmente o uso da força.

Em consonância com os interesses da política externa brasileira, a MB intensificou, a partir dos anos 90, a cooperação com os países africanos. Essa cooperação se desenvolve em três vertentes: a capacitação de militares; serviços e doações; e venda de

material militar. Além da oferta de vagas nas escolas militares para formação de oficiais e praças, a Marinha realiza cursos, treinamentos e exercícios conjuntos, inclusive voltados ao combate à pirataria.

Tomando por base os fatos acima analisados, chega-se a uma conclusão preliminar de que a Marinha do Brasil deveria participar com meios navais, em conjunto com as Marinhas e Guarda Costeiras do Golfo da Guiné, no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios naquela região, por estar em completa aderência aos objetivos da PDN, das relações exteriores do Brasil e da inserção pretendida pelo país no concerto das nações. Adicionalmente, reforçaria a ZOPACAS e mitigaria a interferência de potências extrarregionais no entorno estratégico brasileiro.

Em contraponto a essa conclusão preliminar, devem-se levar em consideração os seguintes fatos pertinentes, para chegar a uma conclusão final:

- embora a legislação internacional não vede determinado Estado de abdicar de parte da sua soberania, permitindo que forças estrangeiras atuem em suas águas jurisdicionais, o ordenamento jurídico brasileiro não ampara a atuação de meios aéreos e navais nos espaços marítimos de outro país sem um mandato do CSNU, ratificado pelo Congresso Nacional;

- ao se analisar as Marinhas e Guardas Costeiras do Golfo da Guiné, verifica-se que as mesmas são incapazes de monitorar e controlar suas águas jurisdicionais, fruto da limitada capacidade de operarem e manterem seus parques meios. Destarte, em qualquer operação conjunta da MB com aquelas Marinhas e Guardas Costeiras, o esforço principal recairia sobre o Brasil;

- o patrulhamento marítimo, em águas jurisdicionais de Estados da costa oeste africana, implicaria o desenvolvimento de um considerável esforço operativo e logístico para a MB manter meios operando por longos períodos e longe de suas bases;

- a atual disponibilidade de meios navais da MB com capacidade de realizar operações de combate à pirataria além-mar é muito baixa, quando se leva em consideração os

compromissos internacionais já assumidos (FTM-UNIFIL), as dificuldades de manutenção dos navios da Esquadra e a hercúlea tarefa de patrulhar a Amazônia Azul;

- atualmente a legislação penal nacional (CPB) não prevê a cominação legal do crime de pirataria, impedindo a imputação das penas aos piratas aprisionados; e

- a pirataria e o roubo armado contra navios no Golfo da Guiné constituem em um problema de difícil solução, que transcende a falta de meios para o seu combate, uma vez que há uma interdependência com outros ilícitos, como o terrorismo, o narcotráfico e a corrupção, em diversos níveis, inclusive governamental. Desse modo, vislumbra-se a necessidade de uma operação de longa duração sem garantias do cumprimento do propósito da missão.

Finalmente, ao se ponderarem todos os aspectos levantados, propõe-se que o papel da Marinha do Brasil no combate à pirataria e ao roubo armado contra navios no Golfo da Guiné seja apenas o de estreitamento das relações com os Estados da Costa Oeste africana, disponibilizando equipes volantes para ministrar cursos e adestramentos relacionados à patrulha naval e às operações de interdição de área marítima, sem, contudo, neste momento, empregar meios navais operativos em ações reais antipirataria. Além disso, sugere-se a cooperação do monitoramento do Atlântico Sul, por acordos que possibilitem o compartilhamento de informações com o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), ou por apoio técnico para a implantação de um sistema de monitoramento das águas jurisdicionais dos Estados membros do Golfo da Guiné.

REFERÊNCIAS

A COOPERAÇÃO militar em África. **Janus on-line**. [2009-2010]. Disponível em: <www.janusonline.pt/popups2010/2010_3_3_7.pdf>. Acesso em: 20 mar. 2013.

AMORIM, Celso. **A CPLP e a segurança Marítima**. In: SIMPÓSIO DAS MARINHAS DA COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 3., maio 2012. Palavras de abertura. Disponível em: <www.defesa.gov.br/arquivos/2012/Pronunciamentos/Ministro_defesa/discurso_cplp_seguranca_maritima_2012.pdf>. Acesso em: 18 mar. 2013.

ANGOLA e EUA perspectivam cooperação no domínio militar. [2008-2011]. Disponível em: <www.portangop.co.ao/motix/pt_pt/noticias/politica>. Acesso em: 22 mar. 2013.

ATLAS geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil. Rio de Janeiro: IBGE, 2011, 176 p.

BAKER, Raymond; JOLY, Eva. Illicit Money: Can It Be Stopped?. **New York Review of Books**. New York, 3 dez. 2009. Disponível em: <<http://www.gfintegrity.org/content/view/277/72/>>. Acesso em: 18 mar. 2013.

BITTENCOURT, Armando de Senna (Org.). **História: ensino fundamental e ensino médio: a importância do mar na história do Brasil**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2006. 216 p. (Coleção Explorando o Ensino, v. 13).

BRASIL. Código Penal. Decreto-Lei nº 2.848 de 7 de dezembro de 1940, com as alterações dadas pela Lei nº 7.209 de 11 de julho de 1984. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 31 dez. 1940. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del2848.htm>. Acesso em: 20 mar. 2013.

BRASIL. Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004. Dispõe sobre a Patrulha Naval e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 7 jul. 2004. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil03/ato2004-2006/2004/decreto/d5129.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

BRASIL. Lei Complementar nº 90, de 1º de outubro de 1997. Determina os casos em que forças estrangeiras possam transitar pelo território nacional ou nele permanecer temporariamente. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, DF, 2 out. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp90.htm>. Acesso em: 24 jun. 2013.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Balanco de Política Externa 2003-2010: Relações com a África**. [2011]. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010>>. Acesso em: 13 jun. 2013.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Nota Informativa, de 27 de junho de 2013. **Combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné**. 2013. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/combate-a-pirataria-e-aos-ilicitos-maritimos-no-golfo-da-guine>>. Acesso em: 03 jul. 2013.

BRASIL. **Política de Defesa Nacional**. Brasília. 2005. Disponível em: < [http:// www. Planalto .gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm) >. Acesso em: 20 mai. 2013.

BRASIL. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF, 2012. Disponível em: < [https:// www. defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf](https://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf)>. Acesso em: 20 mai. 2013.

BRASIL. **Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 216/2009**, que altera o Decreto-Lei nº 2.848, de 7 de dezembro de 1940 – Código Penal, para incluir a tipificação de pirataria contra embarcação ou aeronave, 2009. Disponível em: < [http://www.senado.gov.br/atividade/materia/ detalhes.asp?p_cod_mate=91270](http://www.senado.gov.br/atividade/materia/detalhes.asp?p_cod_mate=91270)>. Acesso em: 20 mai. 2013.

BINGHAM, Joseph W. What is the Law? **Michigan Law Review**, v.11, n.1, 1912, p. 1-25.

BUREAU Marítimo Internacional. **ANNUAL IMB PIRACY REPORT, 2012**. Disponível em: < [http:// http://www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) >. Acesso em: 16 mai. 2013.

BUZAN, Barry; WAEVER, Ole. **Regions and Powers: the struture of international security**. 3. ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2005. 492 p.

BUZAN, Barry; WAEVER, Ole; WILDE, Jaap de. **Security: a new framework for Analysis**. London: Lynne Rienner Publishers, 1998. 213 p.

CARVALHO, Apolinário Mendes de. **A Cooperação Internacional e a Política Externa Guineense**. [2007]. Disponível em: <[www.didinho.org/ACOOOPERACAO INTERNACIONALEAPOLITICA EXTERNAGUINEENSE.pdf](http://www.didinho.org/ACOOOPERACAOINTERNACIONALEAPOLITICAEXTERNAGUINEENSE.pdf)>. Acesso em: 20 mar. 2013.

CARTA DAS NAÇÕES UNIDAS. São Francisco, 26 jun. 1945. Disponível em: < [http:// www.oas.org/dil/port/1945CartadasNaçõesUnidas.pdf](http://www.oas.org/dil/port/1945CartadasNaçõesUnidas.pdf) >. Acesso em: 16 jun. 2013.

CEPIK, Marco. **Segurança na América do Sul: traços estruturais e dinâmica conjuntural**. Análise da Conjuntura OPSA (Observatório Político Sul-Americano), n.9, ago. 2005. Disponível em: <[http:// xa.yimg.com/kq/groups/15379434/82555027 /name/ CEPIK_ Seguranca _na_America_do_Sul.pdf](http://xa.yimg.com/kq/groups/15379434/82555027/name/CEPIK_Seguranca_na_America_do_Sul.pdf)>. Acesso em: 06 mai. 2013.

CHAVES, Paulo de Tarso. **Geografia: ensino fundamental e ensino médio: o mar no espaço geográfico brasileiro**. Brasília: Ministério da Educação, Secretaria de Educação Básica, 2005. 304 p. (Coleção Explorando o Ensino, v. 8).

CHUGH, Ashish. **Expanding the Universal Jurisdiction in International Law**. Disponível em: < <http://www.legalserviceindia.com/articles/jurisdiction.htm>>. Acesso em: 10 abr. 2013.

COMISSÃO EUROPEIA. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comitê Econômico e Social Europeu e ao Comitê das Regiões relativa à segurança do aprovisionamento energético e à cooperação internacional. **A política energética da UE: Estreitar os laços com parceiros para além das nossas fronteiras**. COM (2011) 539 final. Bruxelas, 7 set. 2011. Disponível em: <[http://ec.europa.eu/energy/international/security_of _supply/cooperation_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/international/security_of_supply/cooperation_en.htm)>. Acesso em: 06 jun. 2013.

_____. **Resolução do Parlamento Europeu sobre a pirataria marítima** (2011/2962(RSP)), 2012. Disponível em: <[http:// www. europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B7-2012-0223+0+DOC+XML+V0//PT](http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+MOTION+B7-2012-0223+0+DOC+XML+V0//PT)>. Acesso em: 08 mai. 2013.

COMPLEXO Regional de Segurança: a busca de um modelo para a América do Sul. In: ENCONTRO REGIONAL DA ANPUH-RIO, 14, 19 a 23 jul. 2010, Rio de Janeiro. Disponível em: < http://www.encontro2010.rj.anpuh.org/resources/anais/8_1276513961_ARQUIVO Complexo RegionaldeSeguranca-Anpuh.pdf>. Acesso em: 22 mai. 2013.

COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LINGUA PORTUGUESA. **Protocolo de Cooperação da CPLP no Domínio da Defesa.** [Portugal], [2012]. Disponível em:<<http://www.cplp.org/id-391.aspx>>. Acesso em: em 24 jun. 2013.

CORRÊA, Fernanda. **Atlântico Sul:** e se não for um projeto político só da ZOPACAS? Defesanet. [2013]. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9566/Defesa-em-Debate---Atlantico-Sul--e-se-nao-for-um-projeto-politico-so-da-ZOPACAS>>. Acesso em: 20 mar. 2013.

COTTEY, Andrew; FORSTER, Anthony. **Reshaping Defence Diplomacy:** new roles for military cooperation and assistance. Oxford: Oxford University Press. 2004. 365 p.

COUTO, Abel Cabral. A importância estratégica do Atlântico Sul. **Revista Nação e Defesa**, Instituto da Defesa Nacional, Lisboa, n. 132, p. 238-246, 2012.

DEYOUNG, Karen; MILLER, Greg; JAFFE Greg. U.S. indicts Somali on terrorism charges. **Washingtonpost**, Washington, 05 jul. 2011. Disponível em:< http://articles.washingtonpost.com/2011-07-05/national/35268006_1_warsame-aqap-terrorism-charges>. Acesso em: 04 jun. 2013.

DINIZ, Arthur José Almeida. Nova Comunidade Internacional. **Revista Brasileira de Estudos Políticos**. Minas Gerais, Universidade Federal de Minas Gerais. Edições 66-71, 1988, p. 7-26

ECO, Umberto. **Como se faz uma tese.** 17. ed. São Paulo: Perspectiva, 2002, 170 p.

ESCORREGA, Luis Carlos Falcão. Estratégia americana para África: a importância do Golfo da Guiné. **Revista Estratégica**, Lisboa, Instituto Português da Conjuntura Estratégica, v.19, 2010, p.343-364.

ESTADOS UNIDOS. Department of Energy. **Fossil U.S. dependence on foreign oil declining.** [2012a]. Disponível em: <<http://energy.gov/science-innovation/energy-sources/fossil>>. Acesso em: 20 mai. 2013.

_____. Independent Statistic & Analysis. NIGÉRIA. 16 out. 2012b. **Energy Information Administration.** Washington, DC. Disponível em: < <http://www.eia.gov/countries/analysisbriefs/Nigeria/nigeria.pdf>>. Acesso em: 07 jun. 2013.

EUA Condenam cinco somalis à prisão perpétua por pirataria. **BBC**, Londres, 10 out. 2010. Seção de Notícias Disponível em: <http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2010/11/101124_piratasjulgados_pai.shtml>. Acesso em: 01 mai. 2013.

FIORI, J. L. O Brasil e seu Entorno Estratégico na Primeira Década do Século XXI. In: SADER, Emir. (Org.). **10 Anos de Governos Pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma**. São Paulo: Bomtempo Editorial, 2013.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina. **Manual para a Normalização de Publicações Técnico-Científicas**. 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p.

FORSYTHE, David P. (Ed). **Encyclopedia of Human Rights**. v.1. Oxford: Oxford University Press, 2009. 537 p.

GIOPPO, Carolina Isabel Lazzari. A pirataria nas águas costeiras da Somália. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 134, n. 07/09, p. 141-173, jul./set. 2010.

GOUVEIA, Roberta Correa. **A securitização e o princípio da restituição integral**. In: *Âmbito Jurídico*, Rio Grande, XIV, n. 87, abr 2011. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=9294>. Acesso em: 05 ago. 2013.

GUEDES, Armando Marques. Da Desregulação ao Recentramento no Atlântico Sul, e a Construção da "Lusofonia". **JANUS.NET e-journal of International Relations**, Vol. 3, N.º 1, p. 1-37, 2012. Disponível em: <http://observare.ual.pt/janus.net/images/stories/PDF/vol3_n1/pt/pt_vol3_n1_art1.pdf>. Acesso em 27 mai. 2013.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. Volte-Face na Pirataria Marítima. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 134, n. 07/09, p. 133-140, jul./set. 2010.

HAMILTON, Daniel S., ed. **Shoulder to Shoulder: Forging a Strategic U.S.–EU Partnership**. Washington: Johns Hopkins University, 2010. 364 p.

HOMERO. **Odisséia**. São Paulo: Abril Cultural, 1981. 187 p.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Djibouti Code of Conduct**, 2009a. Disponível em: <<http://www.imo.org/ourwork/security/piu/pages/dcoc.aspx>>. Acesso em: 06 mai. 2013.

_____. Legal Committee. **98th session. Agenda item 8**. LEG 98/8/1, 18 fev. 2011. Disponível em: <<http://www.unrol.org/files/Piracy.pdf>>. Acesso em: 06 mai. 2013.

_____. **Resolution A.1025(26)**, 2009b. CODE OF PRACTICE FOR THE INVESTIGATION OF CRIMES OF PIRACY AND ARMED ROBBERY AGAINST SHIPS. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>>. Acesso em: 06 abr. 2013.

_____. **Sua Convention**. 1988. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Facilitation/SUAConvention/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 06 mai. 2013.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. **The Gulf of Guinea: the new danger zone**. Bruxelas: Africa Report N°195, 12 dez. 2012. 47 p.

INSTITUTE OF INTERNATIONAL AND STRATEGIC STUDIES. Produção Projetada de petróleo para Nigéria. **The annual Review of world Affairs**. 2010. Disponível em: <<http://www.iiss.org/en/publications/strategicsurvey>>. Acesso em: 18 mai. 2013.

JOBIM, Nelson. **O Futuro da Comunidade Transatlântica**. In: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL “O FUTURO DA COMUNIDADE TRANSATLÂNTICA”, set. 2010. Palavras de encerramento. Disponível em: <[http://pbrasil.wordpress.com/2010/09/18/palestra-do-ministro-da-defesa-do-brasil-nelson-a-jobim-no-encerramento-da-conferencia-internacional- O futuro-da-comunidade-transatlantica](http://pbrasil.wordpress.com/2010/09/18/palestra-do-ministro-da-defesa-do-brasil-nelson-a-jobim-no-encerramento-da-conferencia-internacional-O-futuro-da-comunidade-transatlantica)>. Acesso em: 18 mar. 2013.

LEAL, Luís Bernardino José Santos. **A Arquitetura de Segurança e Defesa da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (1996-2011)**. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, 2011, 198 p.

LIMA, Marco Aurélio de Andrade. **A Iniciativa da Bacia do Atlântico: um risco para o Brasil?** Trabalho apresentado como requisito de aprovação no Curso de Altos Estudos e Planejamento Estratégico (CAEPE), Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2011.

MARINHA de Guerra comemora hoje 36 anos de existência. **ANGOP/SOL**. Luanda, 10 jul. 2012. Disponível em: <http://sol.sapo.pt/Angola/Interior.aspx?content_id = 54025>. Acesso em: 12 jun. 2013.

MEIRA MATTOS, General. **A Geopolítica e as Projeções do Poder**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1977. 144 p.

_____. **Brasil: geopolítica e destino**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 1975. 128 p.

_____. **Geopolítica e Modernidade**. Rio de Janeiro: Escola Superior de Guerra, 2007. 104p.

_____. **Geopolítica e Modernidade**. Rio de Janeiro: BIBLIEX, 2002. 160 p.

MCHAEL, B. Oren. **Seis Dias de Guerra**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004. 544 p.

MIDDLETON, Roger. **Piracy in Somalia: threatening global trade, feeding local wars**. London. Chatham House. Disponível em: <<http://www.chathamhouse.org/publication/papers/view/-/id/665>>. Acesso em: 01 jun. 2009.

MONTEIRO, Raymundo Guarino. **A inserção geoestratégica do Brasil, no atual contexto Internacional**. Centro de Estudos Estratégicos da Escola Superior de Guerra. 1999. Disponível em: <<http://reservaer.com.br/estrategicos/insercao-geoestrategica.html>>. Acesso em: 02 jun. 2013.

MOURA NETO, Julio Soares de. **A Cooperação entre marinhas para o monitoramento e o controle do tráfego marítimo nas águas jurisdicionais dos países**. In: Simpósio das Marinhas da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. 3., 2012. Palestra do Comandante da Marinha.

MOURINHA, Antônio Anjinho. **Africa Partner Station**. 2010. Academia da Marinha de Portugal, Lisboa, 2010. Disponível em: < <http://www.academia.marinha.pt/PT/edicoes/Documents/2010/Africa-partnership-station>>. Acesso em: 15 jun. 2013.

NAÇÕES UNIDAS. Assembléia Geral. Resolution 41/11 (1986). **Declaration of a zone of peace and co-operation in the South Atlantic**. Disponível em: < <http://www.un.org/documents/ga/res/41/a41r011.htm>>. Acesso em: 29 mai. 2013.

_____. Conselho de Segurança. Comunicado ao Secretariado. Nova Iorque, 2012a. **Jurisdição Universal do Crime de Pirataria**. FAX n. DIV-047/2012/REBRASLON, de 13 de março de 2012.

_____. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982. Disponível em: <http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf>. Acesso em: 01 mai. 2013.

_____. **In race between pirates and international community, pirates clearly winning, Secretary-General's top legal adviser on piracy warns Security Council**. Nova Iorque, 2011a. Disponível em: < <http://www.un.org/News/Press/docs/2011/sc10164.doc.htm>>. Acesso em: 03 mai. 2013.

_____. Relatório de missão de avaliação. Nova Iorque, 2012b. **Pirataria no Golfo da Guiné**. FAX n. DIV-024/2012/RESBRALON, de 07 de fevereiro de 2012.

_____. Resolution 1816 (2008). Nova Iorque, 2008a. **Situation in Somalia**. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>>. Acesso em: 26 abr. 2013.

_____. Resolution 1838 (2008). Nova Iorque, 2008b. **Situation in Somalia**. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm>>. Acesso em: 26 abr. 2013.

_____. Resolution 1846 (2008). Nova Iorque, 2008c. **Situation in Somalia**. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm>>. Acesso em: 23 mai. 2013.

_____. Resolution 1851 (2008). Nova Iorque, 2008d. **Situation in Somalia**. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>>. Acesso em: 26 abr. 2013.

_____. Resolution 1897 (2009). Nova Iorque, 2009. **Situation in Somalia**. 2009. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2009/sc9799.doc.htm>>. Acesso em: 27 abr. 2013.

_____. Resolution 1918 (2010). Nova Iorque, 2010a. **Situation in Somalia**. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc9913.doc.htm>>. Acesso em: 27 abr. 2013.

_____. Resolution 1950 (2010). Nova Iorque, 2010b. **Situation in Somalia**. Disponível em: < <http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc10092.doc.htm>>. Acesso em: 27 abr. 2013.

_____. Resolution 1976 (2011). Nova Iorque, 2011b. **Situation in Somalia**. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2011/sc10221.doc.htm>>. Acesso em: 01 mai. 2013.

_____. Resolução 2018 (2011). Nova Iorque, 2011c. **Pirataria e roubo a mão armada no mar do Golfo da Guiné**. FAX n. DIV-057/2011/ RESBRALON, de 01 de novembro de 2011.

_____. Resolução 2015 (2011). Nova Iorque, 2011d. **Mecanismos judiciais para combate à pirataria nas imediações da costa da Somália**. FAX n. DIV-058/2011/RESBRALON, de 02 de novembro de 2011.

_____. Resolução 2020 (2011). Nova Iorque, 2011e. **Renovação do mandato das forças navais internacionais que combatem a pirataria nas imediações da costa da Somália**. FAX n. DIV-072/2011/RESBRALON, de 02 de dezembro de 2011.

_____. Resolução 2039 (2012). Nova Iorque, 2012c. **Pirataria e roubo a mão armada no mar do Golfo da Guiné**. FAX n. DIV-037/2012/ RESBRALON, de 07 de março de 2012.

NORWITZ, Jeffrey H. (Ed.). **Armed Groups: studies in national security, counterterrorism, and counterinsurgency**. Newport: Naval War College, 2008. 477 p.

NYE JR, Joseph S. **Cooperação e Conflito nas relações Internacionais**. São Paulo: Editora Gente, 2009. 369 p.

ONIFE, Abdulraheem Sikiru. **Segurança do Golfo da Guiné através dos esforços coletivos: desafios e perspectivas**. 2011. 46 f. (Mestrado – Curso de Comando e Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2011.

ONUOHA, Freedom C.; HASSAN Habiba I. National Security Implications of Sea Piracy in Nigeria's Territorial Waters. Abuja, **The Nigerian Army Quartely Journal**, p. 1-28, jan. 2009.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. **NATO's New Strategic Concept**. 2010a. Disponível em: <http://www.nato.int/lisbon2010/strategic-concept-2010-eng.pdf>. Acesso em: 28 mai. 2011.

_____. **NATO 2020: assured security; dynamic engagement. analysis and recommendations of the group of experts on a new strategic concept for NATO**. Bélgica, 2010b. Disponível em: http://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2010_05/20100517_100517_expertsreport.pdf. Acesso em: 28 mai. 2013.

PADILHA, Luiz. NPac 'Amazonas': o pioneiro. **Defesa Aérea e Naval**, out. 2012. Disponível em: <http://www.defesaaereanaval.com.br/?p=10204>. Acesso em: 18 jul. 2013.

PATRIOTA, Antonio de Aguiar. **Discurso do Ministro de Realções Exteriores do Brasil**. In: Reunião Ministerial da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Montevideu, 7., 2013a. Disponível em: <http://www.Itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/discursos-artigos-entrevistas-e-outras-comunicacoes/ministro-estado-relacoes-exteriores/vii-reuniao-ministerial-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas-texto-base-do-discurso-do-ministro-antonio-de-aguiar-patriota-montevideu-15-de-janeiro-de-2013>. Acesso em: 28 mai. 2013.

_____. **Discurso na Reunião de Chanceleres.** In: Cúpula de Chefes de Estado e de Governo América do Sul-África (ASA). 3., 2013b. Malabo, Guiné Equatorial, 2013. Disponível em: < <http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/discursos-artigos-entrevistas-e-outras-comunicacoes/ministro-estado-relacoes-exteriores/reuniao-de-chanceleres-da-iii-cupula-de-chefes-de-estado-e-de-governo-america-do-sul-africa-asa-2013-texto-base-do-discurso-do-ministro-antonio-de-aguiar-patriota-malabo-guine-equatorial-21-de-fevereiro-de-2013>>. Acesso em: 28 mai. 2013.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul.** Salvador: EDUFBA, 2011, 245 p.

_____. **Brasil-África: Os Avatares da Cooperação Sul-Atlântica.** 2012. Disponível em: <www.bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/aladaa/alves.rtf>. Acesso em: 29 mai. 2013.

PINHEIRO, Leticia de Abreu. **Política externa brasileira, 1889-2002.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004, 829p.

REZEK, José Francisco. **Direito Internacional Público: curso elementar.** 11^a ed. São Paulo: Saraiva, 2008, p. 307-312.

REZENDE, Lucas Pereira. **Integração Regional e Cooperação Sul-Sul no Século XXI.** In: SEMINÁRIO BRASILEIRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS INTERNACIONAIS. Artigo Ferramentas para a Cooperação Militar na América do Sul. Porto Alegre, 2012. Disponível em: < <http://www.ufrgs.br/sebreei/2012/wp-content/uploads/Lucas-Pereira-Rezende.pdf>>. Acesso em: 18 mar. 2013.

ROTBERG, Robert I. **State Failure and State Weakness in a Time of Terror.** Washington: Brookings, 2003, 354p.

SAUNDERS, Stephen (Ed.). **Jane's Fighting Ships 2009-2010.** Englewood: Janes Information Group, 2009.

SARAIVA, José Flávio Sombra. **O lugar da África: A dimensão atlântica da política externa brasileira (de 1946 a nossos dias).** Brasília: Editora UnB, 1996, 280p.

SARAIVA, José Flávio Sombra; GALA, Irene Vida. **O Brasil e a África no Atlântico Sul: uma visão de paz e cooperação na história da construção da cooperação africano-brasileira no Atlântico Sul.** [2011]. Disponível em:< <http://www.biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/aladaa/sombra.rtf>>. Acesso em: 29 mai. 2013.

SCHEIBER, Harry N. **Taking Legal Realism Offshore: the contributions of Joseph Walter Bingham to american jurisprudence and to the reform of modern ocean law.** Berkeley: Berkeley Law & Hist, 2008. 649p.

SILVA, Roberto Pereira da. **Brasil-Geopolítica e Destino Resenha e Comparação Histórica. Revista Parcerias Estratégicas.** Rio de Janeiro: v. 1, n. 2, 1996. Disponível em: <http://seer.cgee.org.br/index.php/parcerias_estrategicas/article/view/13> Acesso em: 26 mai. 2013.

SERIOUS ORGANISED CRIME AGENCY. **Annual Report and Accounts 2011/12**. Londres: The Parliamentary Bookshop, 2012. Disponível em: < http://www.Soca.gov.uk/about-soca/library/doc_download/392-soca-annual-report-and-accounts-201112.pdf> Acesso em: 14 mai. 2013

_____. **The United Kingdom Threat Assessment of Organised Crime**. [2010]. Disponível em: http://www.soca.gov.uk/about-soca/library/doc_download/54-the-united-kingdom-threat-assessment-of-organised-crime. Acesso em: 14 mai. 2013

TEPP, Eero. The Gulf of Guinea: military and non-military ways of combatting piracy. **Baltic Security and Defence Review**. Estonia, v. 14, Issue 1, p. 181-214, 2012.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. **Cocaine Trafficking in Western Africa**. Situation Report, outubro de 2007. Disponível em: <<http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/Cocaine-trafficking-Africa-en.pdf>>. Acesso em: 14 mai. 2013.

_____. **Counter-Piracy Programme**: support to the trial and related treatment of piracy suspects. Issue Seven: September/October 2011. Disponível em: <http://www.unodc.org/documents/Piracy/UNODC_Brochure_Issue_7_WV.pdf>. Acesso em: 14 mai. 2013.

_____. **Criminalidade Organizada Transnacional na África Ocidental**: avaliação da ameaça. 2013. Disponível em: <http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/tocta/West_Africa_TOCTA_2013_PT.pdf>. Acesso em: 20 maio 2013.

VENÂNCIO, Daiana Seabra. A Definição de Pirataria Marítima e as Implicações para a Segurança na Navegação. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, v.18 n. 2, p. 137-160, jul/dez 2012.

VESENTINI, José William. **Geocrítica - Geoplítica**: ensino da geopolítica. Disponível em: <<http://www.geocritica.com.br/geopolitica.htm>>. Acesso em: 31 mai. 2013.

WIEMER, Fernando Eduardo Studart. **A Concepção Político-Estratégica e a Atuação Internacional da Marinha do Brasil**. In: Aula inaugural dos Cursos de Altos Estudos Militares da Escola de Guerra Naval, 2013. Disponível em: <https://www.egn.mar.mil.br/arquivos/revistaEgn/dezembro2012/edicao18_2.191-208.pdf>. Acesso em: 20 jul. 2013.