

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG SERGIO HENRIQUE MAGLIARI DA COSTA MOURA

PIRATARIA NA ATUALIDADE: CONSEQUÊNCIAS PARA O EMPREGO DAS
FORÇAS NAVAIS

perspectivas de cooperação da Marinha do Brasil em operações de Forças Navais

Multinacionais no combate à pirataria

Rio de Janeiro

2011

CMG SERGIO HENRIQUE MAGLIARI DA COSTA MOURA

PIRATARIA NA ATUALIDADE: CONSEQUÊNCIAS PARA O EMPREGO DAS
FORÇAS NAVAIS

perspectivas de cooperação da Marinha do Brasil em operações de Forças Navais

Multinacionais no combate à pirataria

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

Orientadora: Prof^ª Dr^ª Sabrina E. Medeiros

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2011

RESUMO

A pirataria marítima, presente na história já nos tempos idos, vem compondo a agenda do sistema de segurança internacional desde o fim da Guerra Fria. O fenômeno da globalização, estimulado a partir de então, demandou o desenvolvimento do transporte marítimo, na medida em que a interdependência dos países foi alavancada pelo aumento de seu fluxo de transações comerciais. Responsáveis por cerca de 90% do comércio mundial e por onde circulam as suas riquezas físicas, os mares voltaram a testemunhar os ataques de piratas, interferindo, assim, diretamente na liberdade de navegação, ao ameaçar a integridade das tripulações das embarcações que por eles cruzam, ao onerar os custos financeiros desse modal, e ao atingir diretamente a prosperidade e desenvolvimento da sociedade. Comprometida com a manutenção da paz e segurança internacionais, a Organização das Nações Unidas tem emprestado a devida atenção às suas ocorrências, em especial na costa da Somália, para a qual vem convocando os seus Estados membros a atuarem na sua repressão, o que tem sido atendido por diversos deles, ao empregarem suas marinhas, isoladamente ou compondo Forças Navais Multinacionais engajadas em operações distintas, porém com o mesmo propósito. Alcançado pelo entorno estratégico brasileiro, o continente africano se traduz como uma oportunidade de sua inserção em áreas de interesse, incluindo a de defesa e a segurança regional, podendo contribuir para a consolidação do Brasil como um ator internacional de renome no sistema de governança global, a ser referendado por uma futura ocupação em um assento permanente do Conselho de Segurança das Nações Unidas. Assim, como um de seus instrumentos de atuação de política externa, a Marinha do Brasil, por ação de equivalência, poderia ser chamada a atuar no combate à pirataria em áreas marítimas atualmente vitimadas pelo crime na África, cooperando com àquelas Forças Navais Multinacionais e contribuindo para as aspirações brasileiras no cenário internacional.

Palavras-chave: Pirataria, Força Naval Multinacional, União Africana, Poder Naval, Conselho de Segurança da ONU.

ABSTRACT

The maritime piracy, already present in history in the ancient world, is composing the agenda of the international security system since the end of the Cold War. The phenomenon of globalization, stimulated thereafter, required the development of maritime transport, to the extent that the interdependence between countries has been boosted by its increased flow of business transactions. Responsible for about ninety percent of world trade and where to move its physical wealth, the seas returned to witness the attacks of pirates, intervening so directly in the freedom of navigation, by threatening the integrity of the crews of the vessels that they cross, the burden the financial costs of such arrangements, and directly affect the prosperity and development of society. Committed to the maintenance of international peace and security, the United Nations has borrowed due attention to their occurrence, especially on the coast of Somalia, which is calling on its member states to act in its repression, which has been attended by several of them by employing their navies, alone or forming Multinational Naval Forces engaged in separate operations, but with the same purpose. Achieved by the strategic environment of Brazil, the African continent as an opportunity to translate their entry into areas of interest, including the defense and regional security and may contribute to the consolidation of Brazil as a renowned international player in the global governance system, the be approved by a future occupation of a permanent seat on the Security Council of the United Nations. So, as one of their instruments of foreign policy action, the Brazilian Navy, by action of equivalence, could be called to act to combat maritime piracy in areas currently victimized by crime in Africa, those cooperating with Multinational Naval Forces and contributing for aspirations for the international stage.

Keywords: Piracy, Multinational Naval Force, the African Union, Naval Power, the UN Security Council.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AAWUN	Agricultural and Allied Workers Union of Nigeria
AGNU	Assembleia Geral das Nações Unidas
AIS	Automatic Identification System
AMISOM	African Union Mission in Somalia
BMP	Best Management Practice
BRIC	Brasil, Rússia, Índia China
CDHNU	Conselho de Direitos Humanos das Nações Unidas
CMF	Combined Maritime Forces
CTF	Combined Task Force
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COC	Centro de Operações de Combate
CP	Código Penal
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CSDP	Common Security and Defence Policy
DBM	Doutrina Básica da Marinha
DMD	Doutrina Militar de Defesa
DIIS	Danish Institute for International Studies
EiS	Eyes in the Sky
END	Estratégia Nacional de Defesa
ETA	Estimated Time Arrived
EUA	Estados Unidos da América
EUNAVFOR	European Union Naval Force
FNM	Força (s) Naval(ais) Multinacional(ais)
FPT	Force Protection Team
FPSO	Floating Production Storage and Offloading
FSO	Floating Storage and Offloading
FT	Força-Tarefa
FTM	Força-Tarefa Marítima
GFT	Governo Federal de Transição
GPS	Global Positioning System
HNLMS	Her Netherland Majesty's Ship

ICC	International Chamber of Commerce
IBAS	Índia, Brasil e África do Sul
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
IRTC	Internationally Recommended Transit Corridor
ISC	Information Sharing Center
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
MANPADS	Man Portable Air Defense System
MASLINDO	Malásia, Singapura e Indonésia
MB	Marinha do Brasil
MIU	Marine Intervention Unit
MSCHOA	Maritime Security Center - Horn of Africa
MSO	Maritime Security Operations
MT	Mar Territorial
NAC	North Atlantic Council
NATO	North Atlantic Treaty Organization
NMIOTC	NATO Maritime Interdiction Operational Training Centre
ONU	Organização das Nações Unidas
OUA	Organização da Unidade Africana
PDN	Política de Defesa Nacional
PEM	Plano Estratégico da Marinha
PLS	Projeto de Lei do Senado
PRC	Piracy Reporting Center
ReCAAP	Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy
RPG	Rocket Propelled Grenades
UA	União Africana
UE	União Europeia
UKMTO	United Kingdom Maritime Trade Operation
UNWFP	United Nations World Food Programme
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
VPD	Vessel Protection Detachment
VRS	Voluntary Reporting Scheme
WFP	World Food Programme
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	A PIRATARIA MARÍTIMA NA ATUALIDADE.....	14
2.1	Aspectos jurídicos do crime de pirataria marítima	15
2.2	Particularidades sobre o crime de pirataria marítima contemporânea	20
2.3	A pirataria no estreito de Málaca	22
2.4	A pirataria na Somália	26
2.5	A pirataria na Nigéria	31
2.6	Comentários parciais	34
3	AS FORÇAS NAVAIS MULTINACIONAIS NO COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA.....	36
3.1	Operações Multinacionais	36
3.2	Força Naval Multinacional	41
3.3	Operação <i>Atalanta</i>	44
3.4	Operação <i>Ocean Shield</i>	46
3.5	<i>Combined Task Force</i> 151.....	47
3.6	O Emprego da HNLMS Evertsen em apoio à UNWFP	48
3.7	Comentários parciais	53
4	A CONTRIBUIÇÃO DA POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA NA REPRESSÃO AO CRIME DE PIRATARIA MARÍTIMA	55
4.1	O Conselho de Segurança da ONU e sua reforma	56
4.2	O Brasil e a União Africana.....	59
4.3	O Brasil e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul	62
4.4	Comentários parciais	63
5	A POSSIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO DA MB NA REPRESSÃO À PIRATARIA MARÍTIMA EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA.....	66
5.1	A aplicação do poder naval.....	66
5.2	A participação do Brasil em operações de paz e em arranjos de defesa coletiva	69
5.3	As forças navais no combate à pirataria	71
5.4	A MB no combate à pirataria.....	72

5.5	Comentários parciais	74
6	CONCLUSÃO	76
	REFERÊNCIAS	79

1 INTRODUÇÃO

Desde muito, os oceanos testemunham acontecimentos históricos que influenciaram significativamente a humanidade, assistindo a época das grandes descobertas e batalhas navais memoráveis e servindo como via de comércio e integração entre os povos. Foram, ainda, cenários de ataques a embarcações, que visavam o roubo de objetos de valor para fins diversos, ações estas conhecidas como pirataria. Registros egípcios dão conta, já no século XIV a.C., das primeiras ações de um grupo pirata denominado Lukkans, do sudoeste da Ásia Menor, atual Turquia, contra cipriotas.

Ao longo dos tempos, os vikings, bucaneiros, ingleses, gregos e chineses, entre outros, nos apresentaram nomes como Sir Francis Drake, Bartolomeo, “El Português”, Capitão Kidd e Cheng Chi-Lung, que legaram suas atividades piratas até os tempos modernos, que variaram em intensidade e em regiões marítimas ao longo dos anos. Em determinadas épocas da história estes roubos foram apoiados por reis, rainhas e soberanos que, legalizando e legitimando os seus atos, obtinham vultosos lucros com essa atividade, denominada então como corso. Este mesmo ato poderia ser praticado por agentes privados portadores das chamadas *Letters of Marque*, uma autorização emitida por um monarca para que atacassem o tráfego mercante inimigo.

Saltando no tempo, o fim do período da Guerra Fria e o posterior fenômeno da globalização transformaram as ameaças claramente definidas naquele contexto em difusas, turvas e complexas, sem associação a Estados ou espaços geográficos (VIDIGAL, 2004).

Segundo Vidigal:

Ameaça pode ser definida como um perigo para os atributos de um Estado; este perigo, potencial ou atual, indica que algo indesejável, que pode causar dano, resultante da ação de um ator ou de um processo, se configura numa

determinada situação. É importante considerar que a simples percepção de ameaça, isto é, a crença que ela existe, seja isto verdadeiro ou não, é o suficiente para que o Estado que se sente ameaçado atue como se a ameaça fosse indubitavelmente verdadeira (VIDIGAL, 2006, p. 109).

E não obstante a sua remota existência, a pirataria marítima é contemporaneamente considerada por muitos autores como uma das “novas ameaças” e que segundo Silva (2006), está dentro de um conjunto de atividades criminosas como o tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas, que afeta diretamente a segurança e a ordem nos mares e tem provocado reações internacionais, promovidas principalmente pelos Estados Unidos da América (EUA), que vêm incrementando o conceito de cooperação marítima entre os Estados, com o objetivo de tornar os oceanos mais seguros (SILVA, 2006).

O perigo da pirataria está primordialmente relacionado à ameaça a vidas e ao bem-estar das tripulações das embarcações vitimadas, e também por impactar diretamente a economia mundial, devido ao roubo de cargas, retardo nas programações das escalas portuárias e fraudes, dentre outros. Além disso, pode também interferir na política governamental de um Estado, na medida em que penetra e enfraquece um regime legítimo por meio de incentivo à corrupção aos políticos eleitos, em todos os níveis governamentais (CHALK, 2008).

Ela tornou-se uma atividade lucrativa na medida em que os ganhos são proporcionalmente maiores que as perdas, possuindo os mesmos requisitos das outras formas existentes de crime organizado, quais sejam, motivos (a riqueza proporcionada) e oportunidades, sendo estas últimas um desafio a ser combatido pelos governos e comunidade internacional.

Entretanto, uma notável característica dos crimes praticados em tempos remotos difere da dos atuais. Enquanto aqueles se apoderavam das embarcações apenas durante o tempo suficiente para saquear os bens de interesse, os contemporâneos ousam em ir mais além, tomando o seu controle não só para pilhar a sua carga ou o próprio navio, como também

para tomar como refém a sua tripulação ou sequestrar a sua carga, para posterior pagamento de resgate, envolvendo quantias significativas. Este tormento tem, nos dias de hoje, sido experimentado por tripulações de navios, proprietários, armadores e países de registro, e demandado esforços da comunidade marítima internacional para a sua prevenção e repressão. Outra particularidade merecedora de nota é que os modernos piratas possuem, em seus inventários, sofisticados equipamentos de navegação e comunicação, como o *Global Positioning System* (GPS) e telefones por satélites, e robustos armamentos, tais como o *Man Portable Air Defense System* (MANPADS) e *Rocket Propelled Grenades* (RPG). Além disto, muitos estão conectados à rede internacional de computadores, em que rastreiam e monitoram os movimentos de embarcações em áreas marítimas diversas, o que em muito facilita os seus intentos.

O crime ocorre em um ambiente caracterizado pela capacidade de facilitar o transporte de cargas, sendo, entre os modais existentes, o mais econômico, e, atualmente, responsável por aproximadamente 90% do comércio mundial, em peso e volume.

Chalk (2008) cita alguns dos principais fatores que contribuíram para o crescimento da pirataria no mar, na era contemporânea, dentre eles: a intensificação do tráfego comercial marítimo e o crescimento do número de portos no mundo; o trânsito de navios mercantes em pontos críticos, como os canais de navegação, obrigando-os a redução de velocidade e facilitando o ataque; a crise financeira asiática, observada no fim dos anos 90; o relaxamento da segurança marítima costeira, permitindo atividades de menor intensidade, como o roubo de mercadorias em navios fundeados; a corrupção e lacunas judiciais, incentivando a cumplicidade de funcionários junto à alta cúpula da pirataria, propiciando o registro de “navios fantasmas”¹; e, por fim, a proliferação de armas portáteis, que juntamente

¹ Navios sequestrados no mar e registrados novamente, com outro nome e número de matrícula, sob bandeira de conveniência para ser utilizado em comércio ilícito.

com o aperfeiçoamento de seus métodos e meios de investida, possibilitam um nível de operação mais sofisticado e destrutível (CHALK, 2008).

Percebendo a tendência de expansão da pirataria marítima, a *International Chamber of Commerce (ICC) International Maritime Bureau (IMB)*², no ano de 1992, criou o *Piracy Reporting Center (PRC)*³, localizado em Kuala Lumpur, Malásia, para, dentre outras atribuições, disseminar diariamente a situação sobre ações de pirataria e roubo armado nas áreas marítimas, prestar apoio aos proprietários e tripulações de embarcações atacadas ou sequestradas e publicar periodicamente relatórios agregando estatísticas detalhadas do crime.

Segundo Mazarakis, a *Danish Institute for International Studies (DIIS)*, em seu relatório emitido sobre a pirataria de 2009, aponta que os ataques a navios atracados ou no mar podem ter impacto significativo na navegação marítima ou no comércio global, produzindo efeitos diretos e indiretos que influenciam as perdas ocasionadas pelos piratas. Os diretos estariam relacionados à perda da carga, de dinheiro e do próprio navio, à avaria da carga ou navio, o pagamento de resgate e os atrasos causados pelos desvios nas rotas dos navios para evitar áreas de alto risco ou mesmo para investigações de ocorrências relacionadas à pirataria. Os indiretos, os custos referentes à majoração dos valores dos seguros, do incremento das medidas de segurança a bordo e nos portos e dos decorrentes ao combate à pirataria (MAZARAKIS, 2010).

Por ocasião da realização do *workshop* realizado na *NATO School*, na cidade de Oberammergau, Alemanha, em fevereiro de 2011, sobre o tema antipirataria, foram expostos por representantes do segmento de consultoria e segurança marítima alguns custos estimados decorrentes da pirataria marítima no ano de 2010. Entre eles, os relativos ao pagamento de resgates (US\$ 238 milhões), às operações navais (US\$ 2 bilhões), aos processos judiciais e

² A IMB é uma divisão da ICC sem fins lucrativos, criada em 1981, que atua como ponto focal no combate a todos os tipos de crime marítimos.

³ O PRC é financiado por contribuições de companhias de navegação, companhias de seguros e associações de proprietários de embarcações, entre outros.

prisões de piratas (U\$ 31 milhões), aos seguros (entre U\$ 460 milhões e U\$ 3,2 bilhões), aos desvios de rotas (entre U\$ 2,4 bilhões a U\$ 3 bilhões) e aos seguros extras (entre U\$ 360 milhões e U\$ 2,5 bilhões), totalizando um valor oscilante entre 7 e 12 bilhões de dólares.

Estas primeiras colocações visam mostrar que apesar de o crime de pirataria marítima datar de épocas muito remotas, ainda hoje é muito praticado, agora motivado por conjunturas contemporâneas diversas, por piratas melhores equipados e preparados, em um ambiente permeado pela quase totalidade do comércio mundial, ameaçando a integridade dos tripulantes de embarcações, gerando custos adicionais para o tráfego marítimo e demandando um esforço na comunidade internacional para a sua prevenção e repressão.

Dentro deste escopo, este trabalho monográfico tem o propósito de apresentar as perspectivas de cooperação da Marinha do Brasil (MB) em operações de Forças Navais Multinacionais (FNM) no combate ao crime de pirataria, que já vêm atuando em áreas marítimas regionais.

Para atender a esse propósito, o estudo foi dividido em cinco capítulos, abrangendo assuntos diversos, escolhidos para o desenvolvimento do tema.

O capítulo dois pretende mostrar um panorama da pirataria marítima na atualidade, abordando questões e particularidades jurídicas, comentando algumas peculiaridades e realçando a sua ocorrência em três áreas marítimas especificamente selecionadas.

No terceiro capítulo serão abordados assuntos referentes a operações multinacionais e força naval multinacional, e salientadas as principais operações atualmente desenvolvidas no combate à pirataria marítima, levadas a efeito por FNM operando sob a égide da Organização das Nações Unidas (ONU)⁴.

⁴ A ONU, também chamada de Nações Unidas, é uma organização internacional, fundada em 1945, após a Segunda Guerra Mundial, por 51 países comprometidos em manter a segurança e paz mundial, desenvolver

As possibilidades de contribuição da política externa brasileira na repressão ao crime de pirataria no mar serão dispostas no capítulo quatro, onde serão tratados pontos referentes à governança global e à aproximação brasileira com o Continente africano.

Finalizando, o quinto capítulo tecerá considerações sobre a participação da MB em ações de combate à pirataria no mar, caso invocada, aí sendo considerada a aplicação do poder naval, intercâmbios de experiências com Marinhas estrangeiras e o emprego de forças navais para a sua repressão.

2 A PIRATARIA MARÍTIMA NA ATUALIDADE

Os crimes cometidos contra a navegação, e normalmente correlacionados com a pirataria marítima, estão associados a três principais tipos de ocorrências: aos navios atracados ou fundeados, em que os piratas aproveitam a relaxamento do sistema de segurança, do porto ou navio, para roubar objetos pessoais de alto valor e dinheiro; aos navios quando navegando, que tanto podem ser sequestrados e detidos, como também terem suas cargas pilhadas e tripulantes feridos e assassinados; e o roubo total do navio e carga para a sua posterior utilização como “navio fantasma”, recebendo outro nome e outra bandeira, conhecida como “bandeira de conveniência”⁵ (CHALK, 2008).

Este capítulo tecerá considerações de ordem jurídica relacionadas ao tema, abordará aspectos e particularidades sobre o crime de pirataria marítima contemporânea e apresentará três casos de ocorrências em áreas marítimas especificamente selecionadas, quais sejam, o Estreito de Málaca, no Sudeste asiático, a costa da Somália e a costa da Nigéria, no Continente africano. Estas regiões foram indicadas para compor o escopo deste trabalho por representarem cenários em que a presença de forças navais, regionais ou multinacionais, no combate à pirataria, atingiu ou ainda busca atingir os seus propósitos, como é o caso do Estreito de Málaca e da costa da Somália, respectivamente, e a costa da Nigéria, no Golfo de Guiné, onde ainda não são percebidos os esforços devidos, neste sentido.

⁵ Constata-se que, atualmente, os “navios fantasmas” são normalmente registrados em escritórios no Panamá, Libéria, Bahamas, Malta, Chipre e Bermudas, provavelmente por não exigirem maior rigor em suas escriturações e permitindo, assim, a emissão de documentações falsas.

2.1 Aspectos jurídicos do crime de pirataria marítima

O enquadramento legal do crime de pirataria tem proporcionado, ainda hoje, alguns questionamentos e debates, no campo jurídico nacional e internacional.

Já no século XVI foi concebido entre os juristas da época, incluindo Hugo Grotius⁶, o conceito de que a pirataria praticada em alto-mar não estava protegida por qualquer Estado, e aqueles que a praticassem eram considerados inimigos da raça humana.

O crime teve definições diferenciadas ao longo dos tempos, passando pela Convenção de Havard sobre Pirataria⁷, em 1932, e pela Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar, em 1958, até chegar à atual, consagrada durante a Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, realizada em Montego Bay, Jamaica, em 1982, ocasião em que foi celebrada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)⁸, definindo conceitos como Mar Territorial (MT) e Zona Econômica Exclusiva (ZEE), dentre outros, e retratando em seu artigo nº 101, a pirataria como sendo:

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 um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos, ou contra um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado (ONU, 1982).

Assim, a localização geográfica, finalidade e objeto são condições *sine qua non* para ser a pirataria tipificada como crime.

⁶ Jurista holandês que formulou o princípio *De Mare Liberum* (Sobre a Liberdade dos Mares).

⁷ Na verdade, um rascunho de caráter recomendatório, discutido e assinado pelas partes, servindo como modelo para as futuras convenções.

⁸ A CNUDM já foi ratificada por 156 de seus Estados membros, e pelo Brasil em 1988.

Quanto à localização geográfica, dependendo onde ocorra, o ato de violência contra navios pode ser enquadrado como pirataria ou roubo armado. Se como pirataria, dar-se-á em alto mar ou em lugar fora da jurisdição de algum Estado. Entretanto, o supracitado artigo lido em conjunção com o artigo nº 58⁹ passa a tipificar também como pirataria se o crime for praticado a partir do limite externo do mar territorial, ou seja, a partir de doze milhas náuticas, incluindo a ZEE e o alto-mar.

Quanto à finalidade, ela deve possuir um caráter privado, sendo que a intenção de roubar não constitui crime de pirataria, que pode ser motivada também por sentimentos de ódio ou vingança, além do desejo do ganho em si.

O objeto do crime de pirataria deve pressupor o envolvimento de dois navios/embarcações, ou seja, o ataque sobre um navio, pessoas ou bens a bordo a partir de um outro privado.

Ao serem evidenciadas as condicionantes supracitadas, o apresamento de um navio pirata, ou navio capturado por atos de pirataria e em poder dos piratas, passa a estar amparado pelo artigo nº 105 da CNUDM, sendo facultado a todo Estado, podendo, inclusive, apreender as pessoas e bens que se encontrem a bordo. Caberá, então, aos seus tribunais, decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa-fé.

Entretanto, lacunas existentes nas legislações internas de alguns Estados signatários impedem a condução de processos judiciais àqueles acusados de envolvimento em pirataria, permitindo que sejam libertados sem o devido julgamento. Por isso, a ONU vem sistematicamente solicitando o ajustamento de seus diplomas legais, evitando que os esforços conduzidos pela comunidade internacional para o combate ao crime sejam minados e que os indiciados no delito sejam efetivamente conduzidos aos tribunais para que sejam submetidos a

⁹ O artigo nº 58, em seu parágrafo segundo, estende a aplicação dos artigos 88 a 115, que cobrem os crimes de pirataria e outras regras da lei internacional, à ZEE.

julgamentos pertinentes¹⁰.

Especificamente no Brasil, o Código Penal (CP) brasileiro abraça os crimes cometidos no mar territorial, na medida em que o Estado possui soberania nesta porção de área marítima. Assim, em seu artigo 5º, em que aborda a questão de territorialidade da lei brasileira, dispõe que:

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, 1940).

E acrescenta em seu artigo 7º, atinente à extraterritorialidade, que:

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 (BRASIL, 1940).

Aqui faço um parênteses para apresentar a definição de roubo armado, segundo a

¹⁰ Devido a essas dificuldades de ordem legal, alguns acordos têm sido assinados entre Estados visando à transferência dos detidos envolvidos no delito, para posterior condução de processos judiciais e os julgamentos pertinentes em países terceiros. Exemplificam-se os EUA com Quênia, a União Europeia (UE) com Quênia e Seicheles e Rússia com Iêmen.

*International Maritime Organization (IMO)*¹¹:

Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação, ou ameaça de, não sendo ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra navio ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos, em águas interiores, arquipelágicas e mar territorial de algum Estado ou todo ato de incitar ou facilitá-lo. (ICC-IMB, 2010)

Desta maneira, os atos como roubo, desvio, assassinato ou sequestro cometidos em águas interiores ou no mar territorial¹² estão já enquadrados no CP brasileiro, e tipificados conforme o caso, e um delito contra embarcação ou seus tripulantes não será enquadrado, nessa situação, em crime de pirataria.

Por outro lado, se cometidos fora do MT brasileiro podem enquadrar-se como roubo ou crime de pirataria. Se o sujeito ativo for brasileiro ou, se a propriedade atacada for de nacional brasileiro ou de bandeira brasileira, pelo princípio da extraterritorialidade, esses atos estariam sob a égide do CP brasileiro, tipificados como roubo¹³, comunicando o crime à pena devida. Se não assim, o crime de pirataria fica evidenciado, porém sem possuir um sustento legal, na medida em que não está caracterizado pelo código e, conseqüentemente, não comunicando pena ao crime. Em suma, a ausência de cominação legal impede, atualmente, o julgamento de piratas em tribunais nacionais brasileiros em decorrência desse hiato.

Entretanto, por motivo outro, encontra-se em trâmite na Comissão de Constituição e Justiça do Senado Federal o Projeto de Lei do Senado (PLS) nº 216/2009, já com o seu correspondente substitutivo, para alteração do CP brasileiro, incluindo e cominando o crime

¹¹ Agência especializada da ONU responsável pela proteção e segurança da navegação e pela prevenção de poluição marítima provocada pelos navios.

¹² O MT é uma área marítima adjacente ao território de um Estado litorâneo, onde esse ainda exerce a sua soberania, cujo limite não pode ultrapassar a 12 milhas náuticas.

¹³ O CP brasileiro define roubo como o ato de subtrair coisa móvel alheia, para si ou para outrem, mediante grave ameaça ou violência a pessoa, ou depois de havê-la, por qualquer meio, reduzido à impossibilidade de resistência.

de pirataria, justificada na ação de piratas em águas paraenses. Cabe aqui uma observação, pois, por ser praticado em águas interiores, este delito já está tipificado e com cominação penal previsto no código como roubo armado. Não obstante, trata o substitutivo com a seguinte redação:

Art. 264-A. Constitui crime de pirataria qualquer dos seguintes atos:

I- todo ato de violência, de detenção ou depredação cometido, com o fim de subtrair bens, direitos ou valores, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados e dirigidos contra:

a) um navio ou uma aeronave em alto mar, pessoas ou bens a bordo dos mesmos; e

b) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.

II- todo ato de participação voluntária na utilização ou desvio de seu curso 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;

III- todo o ato que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nos incisos I e II.

Pena – reclusão, de 3 (três) a 10 (dez) anos, além da pena correspondente à violência.

§ 1º Os atos de pirataria definidos no caput, quando perpetrados por um navio de guerra, um navio de Estado ou uma aeronave militar ou de Estado, cuja tripulação se tenha amotinado e apoderado de navio ou aeronave, são equiparados aos atos cometidos por navio ou aeronave privados.

§ 2º São considerados navios ou aeronaves piratas os navios ou aeronaves em que as pessoas sob cujo controle se encontrem pretendam utilizá-los para cometer quaisquer dos atos constantes do caput ou que tenham servido para cometer qualquer desses atos, enquanto se encontrem sob o controle das pessoas culpadas por essas ações.

§ 3º Quando o crime de pirataria acontecer em Zona Econômica Exclusiva (ZEE), nos rios ou lagos que fazem fronteiras com outros países, por embarcação ou aeronave estrangeira contra embarcação ou aeronave estrangeira será obedecido o que dispõem os acordos dos quais o Brasil é signatário sobre extraterritorialidade firmados com os envolvidos no crime, ressalvado, quando não houver acordo internacional, o disposto no art. 5º, §§ 1º e 2º, deste Código (BRASIL, 2009, grifo nosso).

Sendo assim, com a aprovação do PLS nº 216/2009, representando a tipificação do crime no CP brasileiro, nos termos da CNUDM, com a correspondente pena estabelecida, o crime de pirataria passará a ser passível de julgamento e de condenação em tribunais brasileiros.

2.2 Particularidades sobre o crime de pirataria marítima contemporânea

Em seu último relatório referente ao ano de 2010, a IMB evidencia um incremento em quase 100% de ataques e tentativas de ataques por piratas a embarcações, entre os anos de 2006 e 2010, tendo sido observado 445 vezes naquele ano. As sete áreas marítimas mais atingidas pelo crime de pirataria, representando quase 75% dos ataques, apontam as ocorrências para a Somália (139), Golfo de Áden (53), Indonésia (40), mar meridional da China (31), Mar Vermelho (25), Bangladesh (23) e Nigéria (19).

O documento também detalha dados estatísticos como, por exemplo, os países mais vitimados, as modalidades de ataques empregadas (abordagem, sequestro, detenção e desaparecimento), portos e fundeadouros com as maiores ocorrências, situação das embarcações (navegando, fundeados ou atracados), tipos de armamentos utilizados (armas de fogo, facas e outros), tipos de violências impostas às tripulações (assaltados, reféns, feridos, sequestrados, assassinados, desaparecidos e ameaçados), e os tipos (contêiner, carga geral, passageiros, entre outros) e nacionalidades dos navios atacados.

Especificamente no Brasil, as nove ocorrências registradas referem-se a navios fundeados, sendo sete delas observadas na Vila do Conde, no estado do Pará e, como visto anteriormente, enquadrados como crimes de roubo armado.

Suspeita-se, contudo, que os números registrados nos relatórios da ICC-IMB ainda assim não reflitam o realismo da ameaça, pelo fato de que algumas empresas de navegação não divulgam os ataques ou tentativas de ataques em seus navios, temendo impactos negativos em seus balanços financeiros. A retenção da embarcação para investigação policial, retardando a entrega da carga e gerando multas decorrentes, e o aumento significativo no custo dos seguros são os motivos alegados para tal omissão (SEKULICH, 2009)

Do total dos incidentes reportados para a PRC em 2010, 219 foram atribuídos aos piratas somalis que, atuando em uma área marítima abrangendo o sudeste do Mar Vermelho, a costa de Omã, o Mar Arábico e o Estreito de Moçambique, fizeram 1016 marinheiros reféns, feriram treze e assassinaram oito. Em 31 de dezembro de 2010, os piratas somalis tinham em seu poder 28 embarcações aguardando o pagamento de resgate e 638 tripulantes, de diversas nacionalidades, como reféns.

Juntos, o litoral da Somália e o Golfo de Áden foram palcos de quase 43% das ocorrências de ataques e tentativas de ataque em 2010, e atualmente são os maiores focos de preocupação e ameaça ao comércio marítimo.

Na costa sul e leste da Somália, abrangendo o Oceano Índico e o Mar Arábico, 141 ataques foram reportados utilizando armas letais, como armas de fogo automáticas e lançadores de granadas, constituindo uma grande ameaça tanto para a vida dos tripulantes quanto para próprias embarcações, cargas e meio ambiente.

A utilização pelos piratas dos próprios navios mercantes e embarcações pesqueiras sequestrados dificultam a sua percepção como possíveis ameaças ao tráfego marítimo, até que lancem embarcações menores, potencialmente motorizadas e rápidas, para aproximação dos criminosos aos navios-alvo e realização dos ataques. Aumentam, assim, a sua distância e área de atuação, cada vez mais afastadas da linha de costa, em mais de mil milhas náuticas do litoral somali, alcançando as costas do Iêmen, ilhas Maldivas, Índia, Madagascar, Moçambique, Omã, Quênia, Seicheles e Tanzânia.

Nestas regiões os navegantes são orientados a manter vigilância radar e visual durante todo o tempo de navegação, de modo a possibilitar a detecção ou avistamento de embarcações suspeitas o mais distante possível e a adotar medidas evasivas, como o aumento de velocidade e alteração de rumo, evitando a aproximação e abordagem da embarcação suspeita.

Em 2010, foi constatada uma atenuação nas ocorrências de ataque em cerca de 54% no Golfo de Áden, possivelmente associada à presença de navios de guerra nessa região desde 2008 e de ações proativas e de contramedidas das tripulações dos navios mercantes quando aí em trânsito, utilizando o *Best Mannager Practices* (BMP)¹⁴. Ainda nessa área marítima foi estabelecida pela *Maritime Security Center - Horn of Africa* (MSCHOA)¹⁵, o *Internationally Recommended Transit Corridor* (IRTC) onde são posicionados meios aéreos e navios de guerra para proteção e apoio aos navios mercantes, que são orientados e incentivados a transitar em grupos, dependendo das velocidades observadas na travessia. Porém, apesar desses esforços, ainda assim algumas embarcações são atacadas e sequestradas mesmo nesses corredores, teoricamente mais protegidos.

2.3 A pirataria no Estreito de Málaga

O Estreito de Málaga é uma via marítima, com uma extensão aproximada de 600 milhas, ligando o mar de Andaman ao mar meridional da China, localizado entre a Malásia e Indonésia, constituindo-se em uma linha de comunicação vital de navegação entre a Europa / Oriente Médio e o Leste asiático, e cuja densidade de seu tráfego marítimo se aproxima a noventa mil embarcações por ano.

Atualmente não constando na lista das áreas marítimas mais afetadas pela pirataria marítima, já foi considerado um dos pontos focais na prática desse crime, como no ano de 2000, ao atingir a marca de 75 casos, mitigada em 2010 para dois registros.

¹⁴ O BMP é uma publicação que tem o propósito de auxiliar as companhias de navegação e embarcações em evitar e impedir ataques de piratas no Golfo de Áden e costa da Somália, disseminando recomendações de ações preventivas e proativas visando a autoproteção durante o trânsito nessas áreas.

¹⁵ A MSCHOA é um centro de cooperação, criado pela *European Union Naval Force* (EUNAVFOR) Somália (operação naval conduzida pela União Europeia, que será abordada posteriormente), que monitora 24 horas por dia o trânsito de embarcações no Golfo de Áden e disponibiliza para a comunidade marítima, na internet, as últimas orientações antipirataria e o registro das movimentações de navios. Disponível em: <http://www.mschoa.org/Pages/About.aspx>. Acesso em: 27 maio 2011.

Sua ocorrência começou a ser percebida pelo PRC no final dos anos 90, precisamente após a crise financeira asiática, em 1997, quando a deteriorada economia da Malásia e Indonésia forçou muitos dos que habitavam em seus litorais a utilizar essa prática como sustento. Naquela ocasião, os relatos anuais de ataques piratas no Estreito, que eram inexistentes, atingiram a marca de 75, passando a significar um problema que requeria a devida atenção.

As modalidades de ataques variavam entre roubos e sequestros de navios e tripulantes no mar, atracados ou fundeados.

Os roubos eram realizados geralmente no período noturno, quando os navios eram atacados por grupo piratas, permanecendo sob seu controle por algumas horas, e visavam os valores contidos em seus cofres, os pertences da tripulação e os equipamentos de navegação. A redução dos roubos, observada desde o ano 2000, pode ser atribuída ao aumento da conscientização, pela tripulação dos navios, quanto à implantação de novos procedimentos de segurança marítima previstos no *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*¹⁶.

Por outro lado, os sequestros de navios duravam até alguns dias para o desembarque de sua carga em portos ou transferência para outro navio no mar, porém eram menos frequentes devido à necessidade de uma maior e melhor estrutura para a sua execução, de informações precisas sobre as rotas dos navios e cargas transportadas e de planejamentos cuidadosamente elaborados. Uma variação nesta modalidade era a permanente posse da embarcação transformando-as em “navio fantasma”, descaracterizada em sua pintura original, renomeada e com a sua tripulação desembarcada ou mesmo dizimada. Os rebocadores figuravam como alvos preferenciais por não possuírem o *Automatic Identification System*

¹⁶ O ISPS Code foi elaborado pela IMO em 2002 e visa a segurança e a proteção de navios e instalações portuárias.

(AIS)¹⁷ e cuja pequena borda livre facilitava o embarque dos criminosos e ataque à embarcação, sendo empregados em outras atividades delituosas depois de tomados.

O sequestro de tripulantes passou a ser a mais séria ocorrência no Estreito de Málaca a partir de 2001, quando após a tomada do navio alguns de seus membros eram levados para terra a fim de que fosse negociado o valor do pagamento de seus resgates que, variando entre 100 e 200 mil dólares, servia tanto para financiar a compra de armamentos como fomentar futuros sequestros.

O esforço para reduzir a pirataria no Estreito de Málaca começou em 2000, quando a quantidade de ataques atingiu o pico, seguindo-se aos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, ocasião em que se desenhou uma possível insegurança no ambiente marítimo.

Malásia e Indonésia impunham algumas resistências para o seu combate por entenderem a pirataria como um problema doméstico, devendo ser internamente resolvido, e frequentemente clamavam pela soberania de suas águas territoriais, que delineavam muitas das vias marítimas. Especificamente a Indonésia atribuía maior prioridade à recuperação dos problemas ainda causados pela crise financeira e julgava possuir meios navais aquém do julgado necessário para a segurança de suas 17 mil ilhas. Já Cingapura adotava uma postura mais colaborativa, em nível regional e extra-regional.

Mesmo assim, entre 2004 e 2007 foram implantadas algumas ações repressivas no Estreito, entre elas a primeira medida multilateral entre Malásia, Cingapura e Indonésia, uma patrulha marítima coordenada trilateral, conhecida como MASLINDO, iniciada em 2004, envolvendo suas Marinhas em suas respectivas águas territoriais. Contudo, não foi percebida qualquer redução nos níveis de ataques, possivelmente pelo fato de que esses países não

¹⁷ O AIS é um sistema de acompanhamento automático utilizado pelos navios e pelos serviços de tráfego marítimo que identifica e localiza as embarcações através da troca de dados com outros navios e estações de controle de tráfego.

permitiam a transposição dos limites de suas respectivas águas territoriais, mesmo quando em situação de perseguição a embarcações suspeitas, por entenderem que afetava suas soberanias, o que facilitava a evasão dos piratas.

Cinco meses após a formação da MASLINDO, o *tsunami* ocorrido na costa indonésia atingiu a cidade de Aceh, na extremidade norte da Sumatra, onde se acreditava existir muitas das bases piratas. As informações recebidas pela IMB, algumas semanas após o acidente, davam conta de que os ataques no Estreito haviam cessado e indicavam que o desastre natural havia sido o responsável pela sua redução em cerca de 60% em 2005, quando comparado a 2004. Entretanto, o declínio das ocorrências também observadas nos anos de 2006 e 2007 pareceu não sustentar este argumento, pois decorridos três anos os níveis de ataques não conseguiram alcançar aos do pré-*tsunami*.

Uma possível explicação estaria em uma mudança na situação política em Aceh, um centro de conflito entre as autoridades locais e o grupo separatista *Free Aceh Movement* que, após o desastre, uniram-se para discutir o plano de ajuda humanitária. Como ambos eram acusados de participar de atividades piratas, este acordo pode ter contribuído para a redução das ocorrências.

Outro possível fator contribuinte relaciona-se com o estabelecimento de patrulhas aéreas sobrejacentes ao Estreito realizadas pelos três países, conhecida como *Eyes in the Sky* (EiS), complementando as patrulhas marítimas, e que teve uma conotação política importante, na medida em que se passou a permitir que suas fronteiras marítimas fossem cruzadas, desde que houvesse um representante de cada país embarcado nas aeronaves. Contudo, o EiS foi criticado por ter sido considerado uma medida superficial, e meramente refletida pela necessidade dos países em demonstrar uma resposta à pressão internacional sobre os ataques no Estreito, uma vez que a quantidade de aeronaves de patrulha parecia estar bem aquém da necessária para cobrir a área marítima com efetividade.

Em 2006, tanto a MASLINDO como o EiS foram passados para a subordinação do *Malaca Strait Patrols*, sendo também implementada a *Regional Cooperation Agreement on Anti-Piracy* (ReCAAP) com a participação dos membros da *Association of Southeast Asian Nation*¹⁸, além de Bangladesh, China, Coreia, Índia, Japão, e Sri Lanka, com a finalidade primeira de implementar medidas antipirataria, em nível governamental, fomentando uma cooperação multilateral para o combate à ameaça de pirataria e roubo armado contra os navios, incluindo o compartilhamento de informações e arranjos cooperativos.

Foi ainda estabelecido, na cidade de Cingapura, o *Information Sharing Center* (ISC) visando a facilitar a troca de comunicações e o compartilhamento de informações entre os países membros e disseminar os ataques piratas naquela região, utilizando inclusive os recursos de internet, durante 24 horas por dia.

Apenas a Malásia e Indonésia, que possuem posições estratégicas no Estreito de Málaca, ainda não compartilham das informações, sinalizando uma posição não cooperativa com o ISC, gerando um lapso na eficácia do sistema.

Apesar disso, a redução de ocorrências dos crimes de pirataria no Estreito de Málaca, tendo uma contribuição inicial de um fenômeno natural, indica o sucesso da cooperação coletiva entre os países da região, incluindo o emprego de suas forças navais.

2.4 A pirataria na Somália

Segundo Gioppo, a falência estatal da Somália, sem exército, sem governo, sem lei e segurança advém desde a queda do ditador Mohamed Siad Barre, em 1991, quando a

¹⁸ Formada em agosto de 1967, inicialmente por Filipinas, Indonésia, Malásia, Cingapura e Tailândia, e posteriormente ampliada por Brunei, Camboja, Mianmar, Laos e Vietnã, objetivava a aceleração do crescimento econômico, o progresso social e o desenvolvimento cultural de seus países membros, assim como a manutenção da paz e da estabilidade na região.

partir de então sua população e território nunca mais voltaram a ter uma unidade estatal, apesar do estabelecimento de um Governo Federal de Transição (GFT) em 2004, com o apoio da ONU, inicialmente exercido a partir do Quênia (GIOPPPO, 2010).

A incapacidade do governo em garantir serviços básicos, proteger a população, entre outras, motivaram a formação de clãs, cuja atividade pesqueira constituía a garantia de sua sobrevivência. A caótica situação do país e os danos decorrentes de uma economia e infra-estrutura combalidas tiveram influência direta no mar.

O colapso do governo central somali em 1995 acarretou a falta de fiscalização em suas 2.060 milhas costeiras e águas oceânicas adjacentes e permitiu que embarcações pesqueiras estrangeiras, principalmente as europeias, obtivessem pescado em quantidade e qualidade, desrespeitando os regulamentos à cerca da pesca predatória, além de agirem violentamente contra os somalis, intimidando-os e afastando-os da concorrência. Outra questão prejudicial foi o comércio de resíduos tóxicos europeus, incluindo lixo atômico, hospitalares e metais pesados, que eram vendidos por um preço irrisório e despejados em suas águas, ocasionando a morte de aproximadamente 300 somalis em 2005.

Segundo Kraska, alguns fatores contribuintes para a ocorrência da pirataria nas costas da Somália foram apontados por ocasião da realização do *Counterpiracy Workshop*, no *Naval War College*, em abril de 2009, como a pobreza da população, escassez de emprego, difíceis condições de vida, redução dos recursos pastoris e pesqueiros, pesca irregular e ilegal e a situação volátil da política e segurança interna (KRASKA, 2009).

Como consequência, a população se organizou para resguardar suas águas e sustento, nascendo assim os primeiros piratas somalis, inicialmente para defender e resguardar os interesses nacionais e a costa da Somália, e por vezes se autodenominando como “guarda-costeira”.

Os primeiros casos de atividades piratas ocorreram entre 1995 e 2000 e

objetivavam, por meio de sequestros, intimidar companhias pesqueiras que exploravam, indiscriminadamente, suas águas, procurando, desta maneira, recuperar a atividade somali. Em alguns deles, conduziam os navios sequestrados para portos somalis, com sua tripulação e carga, para pagamento de resgate e recompensar as perdas. O dinheiro recolhido ou as cargas expropriadas eram considerados como produtos legítimos.

No momento em que foi percebida como muito lucrativa, possibilitando, além do sustento familiar, a aquisição de armas, lanchas e equipamentos com maior refino tecnológico, passou a ser considerada como a principal atividade econômica da Somália, tendo sido então fomentada a indústria da pirataria, envolvendo considerável parcela do país e tendo aceitação da população, angariando recursos financeiros e proteção para ela.

As cidades de Puntland e Harardhere são os dois principais polos dessa atividade, onde a média de arrecadação é cerca de US\$ 2 milhões por embarcação sequestrada, geralmente direcionada para a cidade portuária de Eyl, depois de capturada.

Apesar de motivada, principalmente, pelos ganhos financeiros auferidos em suas ações, alimentados ainda pela ausência do Estado e pelo alto índice de pobreza de sua população, existem indícios de que os criminosos baseados no entorno de Kismaayo e Harardheere estejam estreitamente ligados com o grupo insurgente islamita Shabab e, devido a esse relacionamento, os piratas tornaram-se mais envolvidos no tráfico de armamento nestas regiões, aumentando assim suas fontes de recursos.

Em suma, a inquietação interna na Somália, a ausência de um controle do governo e as autoridades locais dos “senhores da guerra” criaram um ambiente propício para o crime marítimo, permitindo que ladrões e piratas ajam livremente, aproveitando a falência do Estado ao não fiscalizar e reprimir estes ilícitos (WEIR, 2010).

Hoje, a ameaça ao comércio internacional na costa somali alcança os navios graneleiros, “contêineres”, petroleiros e, mesmo, navios utilizados pela ONU que

transportam alimentos e itens médicos para aquele país.

Consequentemente, as companhias de seguro têm elevado os preços de seus prêmios, encarecendo o custo do transporte e o valor final dos produtos. Alguns deles, como o petróleo e gás, tiveram o seu escoamento reduzido nesta rota marítima, devido ao aumento exagerado do seguro e ao risco de vida para sua tripulação e de desastres ambientais.

A tentativa de ataque ao navio de cruzeiro *Seaborne Ships* em novembro de 2005, a cerca de 60 milhas náuticas da costa somali, despertou a atenção da mídia internacional e a resposta de forças navais nesta área marítima, quando um grupo de veteranos militares armados embarcados, empregados na segurança do navio, impossibilitou o sucesso dos piratas¹⁹. A IMB, na ocasião, aconselhou aos navios a transitarem a, pelo menos, 200 milhas náuticas daquela costa, instruindo, mais detalhadamente, os navios mais vulneráveis quanto a procedimentos específicos para navegação.

A presença de navios da *Combined Force Task* (CFT) 150²⁰, após o incidente com o *Seaborne Ships* alterou o *modus operandi* da pirataria, que passou a utilizar navios sequestrados²¹ para transporte de embarcações menores com potentes motores, os chamados “skiffs”, aumentando a distância da costa para a realização de ataques. Pretendia também surpreender as potenciais vítimas, por não suscitarem qualquer suspeita de ameaça ao tráfego marítimo da região, o que facilitava a aproximação e o ataque. Começou também a empregar a própria tripulação da embarcação sequestrada em sua condução, o que, além de permitir um menor desgaste físico e mental aos criminosos, refratava qualquer tentativa de retomada pelos

¹⁹ Alguns comandantes de navios e companhias de navegação são desfavoráveis em armar a tripulação para a proteção do navio, e a presença de profissionais de segurança encarecem os custos das viagens, além de aumentar a probabilidade de confronto com os piratas. Outra forma de aumentar a segurança da embarcação parece ser aumentar a sua tripulação para aumentar a capacidade de vigilância e reduzir o efeito da fadiga, acarretando em um duplo emprego do pessoal, os serviços regulares e o de vigilância. (WEIER, 2010).

²⁰ A CFT 150 é uma força-tarefa composta por uma coalizão naval multinacional, baseada no Djibuti, com a tarefa de monitorar, inspecionar, abordar e parar embarcações suspeitas na área marítima adjacente ao Chifre da África, como parte da guerra ao terrorismo, incluindo operações no mar da Arábia, em apoio à ocupação do Iraque.

²¹ Conhecidos como “navios-mãe”.

navios de guerra localizados nas áreas marítimas adjacentes, por temor aos danos à integridade da tripulação sequestrada durante a ação.

Segundo Kraska, o problema da pirataria marítima na costa da Somália escalou a partir de 2008, por ocasião do sequestro do navio mercante *Sirius Star*, com 25 tripulantes, transportando dois milhões de barris de petróleo, com um valor estimado em cem milhões de dólares, tendo sido posteriormente resgatado após o pagamento de três milhões de dólares aos piratas. (KRASKA, 2009)

Amparadas por resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU)²² atinentes à situação da pirataria e roubo armado, as patrulhas navais para a sua repressão e para a proteção do tráfego mercante nas áreas marítimas do Golfo de Áden e da costa da Somália são conduzidas atualmente por navios de guerra componentes da *Combined Force Task* (CFT) 151, da *European Union Naval Force* (EUNAVFOR) e da *North Atlantic Treaty Organization* (NATO), bem como os das Marinhas da China, Coreia do Sul, Iêmen, Índia, Japão, Malásia, Rússia, Cingapura, Tailândia, apoiados pela MSCHOA e *UK Maritime Trade Operation* (UKMTO)²³.

Guardando similaridade com o ReCAAP, visto anteriormente, em janeiro de 2009 foi assinado por diversos países da região o Código de Djibuti²⁴, atualmente com 17 signatários (Arábia Saudita, Comores, Djibuti, Egito, Eritreia, Etiópia, Iêmen, Maldivas, Maurício, Jordânia, Madagascar, Omã, Quênia, Seicheles, Somália, Sudão e Tanzânia) visando à repressão do crime de pirataria e roubo armado contra embarcações no Oceano Índico ocidental e no Golfo de Áden. O diploma contém acordos de cooperação que visam,

²² O CSNU é um dos órgãos da ONU que tem como principal responsabilidade a manutenção da paz e segurança internacionais (ONU, 1965).

²³ A UKMTO, com sede em Dubai, é o primeiro ponto de contato de navios mercantes e ligação com as Forças Navais na região e também administra o *Voluntary Reporting Scheme* (VRS), no qual os navios são incentivados a encaminhar as suas posições, rumo, velocidade e o *Estimated Time Arrived* (ETA) para o próximo ponto de derrota, enquanto navegando na região do canal de Suez. Disponível em: <http://www.mschoa.org/Links/Pages/UKMTO.aspx>. Acesso em: 09 jun 2011.

²⁴ Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>. Acesso em: 27 abr. 2011.

entre outros, à investigação, aprisionamento e processamento judicial de suspeitos na participação, incitação e facilitação do crime, a interdição e detenção de embarcações suspeitas, o resgate de embarcações e tripulações submetidas aos piratas e a condução de operações compartilhadas entre os países signatários e outras Marinhas de países não pertencentes à região.

A presença das forças navais contra a pirataria na costa da Somália tem, de fato, contribuído para a mitigação de sua ocorrência; entretanto parece que por si só não surtirá plenamente o efeito desejado de repressão, porquanto existir a ausência de uma infraestrutura política, administrativa, jurídica e militar, naquele país, que seja capaz de coibir e reprimir as atividades desses criminosos em terra.

2.5 A pirataria na Nigéria

A Nigéria é o maior país no Golfo da Guiné, o mais populoso e o maior produtor de petróleo na África, possuindo a décima reserva mundial, onde as demandas internacionais por petróleo e gás têm direcionado, para esse Continente, investimentos para a sua exploração e produção por empresas petrolíferas na ordem de US\$ 20 bilhões, desde 1990.

Lá, milhares de homens e mulheres trabalham em plataformas de petróleo localizadas em suas costas marítimas e quilômetros de oleodutos formam uma rede que atravessa os manguezais do delta do rio Níger que, em algumas ocasiões, se rompem ou são tomados por grupos que visam o roubo de óleo, provocando grandes vazamentos nos manguezais, rios e enseadas, comprometendo o sustento da população local, que é baseado na pescaria e agricultura.

O delta do Níger é composto por nove estados, com uma população de 27 milhões de habitantes, 40 grupos étnicos, 250 dialetos, e onde nem todas as suas comunidades ali

existentes, de 5 a 6 mil, recebem compensação pelo uso de suas terras, o que gera conflitos não somente com as empresas petrolíferas multinacionais, mas também entre os vilarejos vizinhos e as diferentes etnias.

Desde o início da exploração de petróleo, no final dos anos 50, centenas de milhões de dólares têm sido roubadas e mal administradas devido à corrupção em todos os seus níveis governamentais. Apesar de produzir todo o petróleo e gás do país, gerando 80% de sua receita total, sua população vive sem eletricidade, sem saneamento, sem água corrente e com acessos deficientes à educação e saúde. Além disso, as empresas petrolíferas internacionais não utilizam a força de trabalho local, o que poderia, de certa maneira, beneficiar as comunidades locais, e priorizam profissionais estrangeiros, que possuem um padrão de vida muito melhor, o que faz deste contraste uma receita para um desastre social. A grande quantidade de desempregados nessa região é um dos principais motivos da ocorrência de crimes e, também, uma das causas subjacentes de sua instabilidade, em que jovens frustrados circulam em ruas para saquear ou cruzam os mangues em canoas ou barcos de alumínio para roubar embarcações.

O núcleo do problema parece estar relacionado com questões relativas à propriedade do petróleo, à corrupção endêmica e ao “cabo-de-guerra” entre as elites políticas das capitais dos estados produtores e a capital do país, Abuja.

Além das dificuldades e perigos aos quais marinheiros e petroleiros são submetidos durante o trabalho em águas nigerianas, o risco de sequestro pelos piratas está sempre presente. A navegação internacional e as facilidades de instalações *offshore* também têm sentido as consequências do aumento do crime marítimo, e as crescentes informações sobre os ataques permitem que os navegantes evitem as áreas mais perigosas.

Os ataques às empresas internacionais são realizados basicamente por três distintas categorias: os militantes políticos, os ladrões e as comunidades ativistas, sendo que

os seus padrões dos ataques se distinguem de acordo com as áreas marítimas, sendo a região de Lagos uma das três áreas mais afetadas.

A natureza das ações também é distinta. Enquanto que na região de Lagos os crimes possuem uma conotação voltada para o ganho financeiro, realizados por pequenos grupos de criminosos, no delta do Níger eles são mais violentos, possuem dimensão política, são acompanhados por sequestros, para posterior pagamento de resgate, são melhores coordenados e utilizam numerosas embarcações rápidas, explosivos e armas pesadas. Assim, as perspectivas de sucesso nesta região são maiores do que naquela. Os alvos mais comuns são as embarcações atracadas ou em movimento, barcaças, plataformas de petróleo, navios tipo *Floating Storage and Offloading* (FSO) e *Floating Production Storage and Offloading* (FPSO). As embarcações pesqueiras também são alvos da pirataria, fazendo com que o *Agricultural and Allied Workers Union of Nigéria* (AAWUN) condenasse os ataques e solicitasse proteção ao governo federal e ao do estado de Lagos, em 2007, quando, pelos menos, 44 de seus membros foram mortos. A gravidade da situação é tal que, entre junho de 2007 e fevereiro de 2008, quinze soldados foram mortos enquanto tentavam manter a ordem nas enseadas e hidrovias do estado de Bayelsa. Também é percebida a relutância de oficiais da polícia em servir na região do delta e muitos postos da polícia marítima já foram saqueados e roubados por criminosos.

A criminalidade nas águas nigerianas deverá permanecer como desafio para a navegação e investimentos e operações internacionais até que as forças de segurança do país consigam romper as gangues criminosas ou resolver as causas fundamentais da situação do país, dentre as quais o desemprego, poluição e corrupção.

Enquanto isso, a Marinha nigeriana, juntamente com a polícia marítima, vem combatendo a criminalidade para a manutenção da lei e ordem em suas águas territoriais.

A Marinha da Nigéria possui cinco bases navais, quinze navios, seis helicópteros

e pequenas embarcações de porto. Alguns fatores, como a falta de manutenção dos meios, de itens sobressalentes, de treinamento adequado para a tripulação e de combustíveis, além da deficiente manutenção do armamento e munição, determinam a falta de sua credibilidade dissuasória.

A IMO, em fevereiro de 2008, emitiu um aviso alertando que, se a segurança das águas territoriais da Nigéria continuasse a ser ameaçada, nenhuma embarcação estrangeira teria autorização para carregar óleo cru ou gás.

Assim, parece que o auxílio e cooperação de Marinhas de outros países podem ser uma das soluções para contribuir com a mitigação ou eliminação do crime de pirataria marítima, similarmente ao ocorrido no Estreito de Málaca e na costa da Somália. Entretanto os seus fatores causais, como os econômicos, políticos e sociais, devem ser também compelidos pelo Estado.

2.6 Comentários parciais

O crime de pirataria marítima sofreu mudanças em sua definição ao longo dos anos até a atualmente prevista na CNUDM, ratificada pelo Brasil em 1988. Apesar de ter sido internalizada, cabendo ao Estado aprisionar as embarcações, pessoal e bens envolvidos, o delito ainda não pode ser julgado nos tribunais nacionais por não haver cominação de pena prevista no CP brasileiro, lapso que deve ser solucionado com a aprovação do PLS nº 216/09, o que atende aos reiterados pedidos da ONU em suas resoluções emanadas, especificamente aquelas referentes à pirataria na costa da Somália. Em contrapartida, os crimes de roubo armado a embarcações, limitado ao mar territorial brasileiro e águas interiores, e aos praticados em embarcações brasileiras em território estrangeiro, possuem o amparo legal devido, previsto no código.

Verificamos que a quantidade de ocorrência desse crime vem aumentando durante os anos em áreas diversificadas e cada vez mais afastadas dos litorais, especificamente na Somália, impactando diretamente a comunidade marítima, demandando dela ações preventivas e proativas para os seus navios e embarcações, e ações repressivas conduzidas por forças navais.

Nos três casos apresentados constata-se que a pirataria marítima é consequência de uma “canastra” de problemas de ordem e natureza econômica, étnica, política e social, naturalmente distintos por conta das especificidades conjunturais de cada região.

Entretanto, pode-se perceber que na área marítima do Estreito de Málaca e na costa da Somália a presença de navios de guerra, com ou não forças navais regionais e multinacionais e a implantação de códigos de conduta inter-regionais acordados entre países, tem contribuído para a sua mitigação.

Por outro lado, na Nigéria a repressão ao crime por sua Marinha nacional parece ser incipiente e ainda não surtir o efeito desejado, o que pode estar indicando, em um futuro próximo, a demanda de realização de operações navais com o emprego de FNM nessa região, sob a égide da ONU, respaldada por resolução do CSNU, similarmente ao ocorrido na costa da Somália, uma vez que a IMO já se manifestou, neste sentido, sobre a ameaça à segurança da navegação em suas águas.

3 AS FORÇAS NAVAIS MULTINACIONAIS NO COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA

A demanda pela presença de forças navais no Estreito de Málaca e na costa da Somália, vistas no capítulo anterior, permite que aqui sejam tratadas questões relativas às operações multinacionais e ao preparo e emprego de FNM, bem como elencadas as operações correntes compostas por FNM atualmente empregadas na repressão ao crime de pirataria e, especificamente, o emprego do *Her Netherland Majesty's Ship* (HNLMS) Evertsen na proteção aos navios da *United Nations World Food Programme* (UNWFP)²⁵. Cabe ressaltar que, conforme citado por Andrade Filho, estas operações enquadram-se no espectro das ações denominadas de contrapirataria (ANDRADE FILHO, 2010)

Assim, este capítulo procurará apresentar, em um nível político-operacional, o grau de complexidade existente para a formação de uma FNM, e em um nível tático, o preparo e emprego de um meio naval no combate a pirataria no mar.

3.1 Operações Multinacionais

De acordo com a *British Maritime Doctrine - Book of Reference 1806* (BR 1806) - as operações multinacionais são conduzidas por forças integradas, envolvendo diferentes doutrinas e equipamentos, frequentemente permeadas por limitações de natureza política, sendo complexa por excelência, por exigir também uma dimensão maior em sua organização para comando e controle (C²)²⁶. Requerem uma estreita ligação entre os governos dos países

²⁵ Programa da ONU para o combate à fome no mundo. Disponível em <http://www.wfp.org/countries/Somalia/Overview>. Acesso em: 07 maio 2010.

²⁶ Capacidade de forças militares nacionais ou aliadas operarem, efetivamente, de acordo com a estrutura de comando estabelecida, na execução de uma missão de natureza estratégica ou tática, de combate ou logística, em adestramento ou instrução (BRASIL, 2007b).

participantes para assegurar a realização dos objetivos comuns e apresentam uma série de desafios a serem enfrentados para que sejam efetivas, incluindo a diversidade de políticas de segurança nacionais, estruturas, capacidades das forças empregadas e questões relacionadas à tecnologia, equipamentos e interoperabilidade²⁷.

O preparo dos países participantes baseia-se em uma política de interações com os seus potenciais parceiros, que inclui exercícios e jogos de guerra, intercâmbio de pessoal, visita a portos estrangeiros, aprendizado de idiomas, culturas e legislações e por um programa de padronização de equipamentos. Visa também à elaboração de uma rotina com propósitos políticos e militares em tempo de paz e alicerça um sistema dentro da qual uma força multinacional pode operar em tempo de crise ou conflito.

O completo entendimento e concordância, pelos países participantes, dos objetivos das operações multinacionais a serem alcançados é de vital importância para o seu sucesso.

O seu conceito de C² deve ser compreendido e acordado por seus participantes antes que a estrutura de comando seja desenvolvida, em consonância com as necessidades, realidades políticas, limitações e objetivos dos países.

Sua estrutura de comando pode possuir variações como:

- Comando paralelo, quando as forças operam sob o comando nacional de forma a cooperar com os objetivos da coalizão;

- Comando de nação, quando um país membro é designado para exercer o comando geral e os outros países participantes seguem os conceitos e orientações do sistema da nação, devendo ser alternado entre eles; e

- Comando integrado, quando formado por um comando único, com um Estado-Maior composto por representantes de todos os países membros.

²⁷ O desenvolvimento da interoperabilidade busca otimizar o emprego dos recursos humanos e materiais, assim como aprimorar a doutrina de emprego das Forças Armadas (BRASIL, 2007b).

Uma operação multinacional requer que seus comandantes considerem um conjunto de fatores que podem impactar decisivamente na coesão e eficácia no emprego da força, dentre os quais:

- Comando: Deve ser indicado e sua autoridade, frequentemente limitada, determinada pelos países participantes. Estabelecerá uma unidade de esforços por meio da construção de consenso e extensa ligação com comandantes dos componentes marítimos nacionais, designados por cada nação componente. A ativação e manutenção de um grau adequado de interoperabilidade deverá ser o objetivo primário em qualquer estrutura de comando estabelecida.

- Compartilhamento de doutrinas e publicações: Fundamentais para o sucesso da operação multinacional, a NATO, dentre outros organismos, vem desenvolvendo acordos padronizados e um conjunto de publicações doutrinárias para garantir a interoperabilidade entre as forças aliadas e entre os componentes da força conjunta, elaborando um conjunto de publicações de doutrinas multinacionais para utilização em tempo de paz, visando futuras operações com as forças aliadas. Assim, é necessário que as nações participantes da coalizão adotem e adaptem-se às doutrinas previstas, embora as características das forças navais e as cooperações entre as marinhas no mundo indiquem que as diferenças doutrinárias sejam pequenas.

- Idioma: Nas fases iniciais de uma operação multinacional, devem ser acordados os idiomas e as terminologias a serem utilizados durante as atividades das forças multinacionais.

- Oficiais de ligação: Estabelecem um fluxo de informações, atuando como interlocutores das diversas culturas, idiomas, doutrinas e procedimentos dos países membros, sendo essenciais para a execução das operações multinacionais e cujo processo de escolha é considerado como um ponto crítico, na medida em que devem ser exercidos por oficiais

experientes e com autoridade para tomar decisões, além de possuir a confiança do comandante a que esteja subordinado.

- Troca de informações: A FNM deve possuir uma consciência situacional comum, baseada na troca de dados táticos e de inteligência, incluindo a localização, dispositivo e movimentação das forças amigas, neutras e hostis. Este intercâmbio será mais facilmente fluído na medida em que os equipamentos dos meios sejam compatíveis para o estabelecimento de comunicações confiáveis, e que exista uma compatibilidade entre os seus protocolos e procedimentos, incluindo aí a necessidade de requerido grau de segurança para a proteção das informações trafegadas, sem que interfira na condução das operações.

- Coordenação da força: A segurança no uso do armamento, as precauções de segurança para evitar colisões e os procedimentos para o gerenciamento dos espaços marítimos e aéreos são fundamentais para a eficácia do combate, prevenindo interferências mútuas entre navios, submarinos e aeronaves e evitando acidentes e incidentes provocados por “fogo amigo”. As operações aéreas requerem, particularmente, um alto nível de coordenação, sendo necessária a designação de um comando específico para sua coordenação.

- Regras de engajamento: A existência de diferentes regras de engajamento dentro de uma FNM pode reduzir a sua eficácia operacional e, por isso, devem procurar ser comuns ou harmonizadas. Deve ser entendido, no mínimo, como cada membro participante aplicará a força em apoio à missão ou em autodefesa.

- Segurança: A habilidade na condução de manobras táticas, operações aéreas e operações coordenadas são de importante relevância para a segurança das operações das forças navais multinacionais.

- Planejamento: Enfoca a capacidade de desenvolvimento e manutenção dos elementos componentes de uma FNM operarem conjuntamente em direção ao objetivo comum. Inicia-se a partir do recebimento da missão, dos recursos e de um esboço genérico da

capacidade de comando e controle, a partir da qual o comandante e o seu estado-maior analisarão a missão e prepararão uma estimativa da situação que incluirá todos os aspectos da operação. A ação a ser conduzida será escolhida e o conceito da operação descreverá, em termos gerais, como e por que o comandante empregará suas forças disponíveis para alcançar os seus objetivos. Posteriormente o estado-maior desenvolverá e emitirá a ordem de operações, que detalhará as suas diretivas e orientações.

- Logística: Um detalhado plano logístico deve ser elaborado para solucionar diferentes doutrinas e capacidades, e estabelecer responsabilidades para cada país e comando de uma FNM, discriminando a sua organização logística.

- Término das operações: O sucesso ou fracasso de qualquer operação multinacional está muito relacionado às decisões tomadas no início do processo de planejamento. Os objetivos e os efeitos desejados devem estar claramente definidos e aceitos por todos os países participantes. A percepção do progresso das operações para atingir o efeito desejado é importante para a prevenção de uma prematura dissolução da coalizão. O estabelecimento de medidas de eficácia auxiliará a manutenção no foco da missão, evitando uma excessiva demora em seu cumprimento. A cada país componente de uma FNM caberá decidir quanto ao término de sua participação, podendo fazê-lo antes de outros, preferencialmente informando essa intenção com a antecedência julgada devida. As lições aprendidas devem ser registradas e publicadas para futuras consultas e o relacionamento adquirido durante a realização das operações devem ser mantidos para facilitar as futuras operações.

3.2 Força Naval Multinacional

Segundo Ribeiro²⁸, uma FNM pode possuir três diferentes tipos de estrutura: *ad hoc*, *on call* e permanente.

As FNM *ad hoc* são formadas decorrentes do estabelecimento de uma crise, caracterizando-se por um baixo grau de aprestamento e interoperabilidade de suas unidades componentes, tendo um caráter temporário para o cumprimento de uma missão em curto prazo.

Nesse tipo de estrutura as Forças cooperam ou coordenam para um fim específico. A cooperação pode ser entendida como operações em que forças distintas operam em um mesmo teatro, sem arranjos formais de coordenação das ações ou sem integração a uma estrutura de comando, em que as interferências são minimizadas, as informações trocadas e algum tipo de apoio logístico são prestados entre ambas. Já a coordenação pressupõe o compartilhamento de objetivos entre as forças amigas ou aliadas, até a distribuição de tarefas ou áreas de responsabilidade, estabelecendo-se uma assistência mútua, contudo sem uma estrutura de comando integrada. As unidades adjudicadas às FNM são mantidas sob o comando nacional e o seu controle operativo pode ser transferido para outro Estado ou grupo de Estados.

As FNM *on call* possuem alguma estrutura de comando, sem meios permanentemente adjudicados, utilizados normalmente para fins nacionais. Quando disponibilizados por seus países para uma autoridade multinacional ou supranacional, os meios permanecem ainda sob certo grau de controle da autoridade nacional, pelo fato de o interesse nacional se sobrepôr aos demais. Estará mais ou menos estruturada em função do grau de empenho dos países contribuintes.

²⁸ Contra-Almirante António Silva Ribeiro, atual Sub-Chefe do Estado-Maior da Armada da Marinha de Portugal.

Já as FNM permanentes são compostas por um conjunto de meios controlados por uma autoridade ou organização multinacional, responsável por sua diretiva política e militar. Possuem um alto grau de integração em C² e interoperabilidade estratégica, tática, logística, sistêmica e de comunicações, estando pronta para atuar na ocorrência de uma crise.

Na concepção de uma FNM algumas condicionantes devem ser consideradas, como as de cunho financeiro, político e operacional.

Para a formação de uma FNM permanente alguns encargos financeiros significativos são requeridos, tanto para atender às necessidades para formação de sua estrutura de comando como para as suas demandas administrativas. E estes encargos tornam-se críticos quando tratando de Marinhas menos preparadas tecnologicamente, devido à necessidade de modernização de seus equipamentos e sistemas, de modo a atenderem a integração plena com os outros meios componentes. Os custos financeiros para o seu estabelecimento são de difícil mensuração, seja porque os países não disponibilizam estas informações, ou por sua estrutura envolver navios com diferentes capacidades, ou, ainda, pelos custos serem somente ligeiramente maiores do que aqueles observados quando os meios são empregados em âmbito nacional.

Em longo prazo, a relação custo-benefício de uma FNM permanente é superior à de uma *ad hoc*; entretanto, devido às constantes restrições orçamentárias na área de defesa a sua formação parece ser impraticável, mesmo que modesta, indicando uma preferência pela utilização das FMV *ad hoc e on call*.

Quanto ao aspecto político, os países têm resistido à criação de FNM permanente, mesmo que sob a égide da ONU, por não estarem dispostos a abdicar de sua força militar, ainda que parcialmente. Além disso, a presunção da obrigatoriedade dos Estados membros de uma FNM no cumprimento de responsabilidades decorrentes para contribuírem com a eficiência de sua organização, e o temor da possibilidade da perda da identidade nacional de

seus meios integrantes, em contrapartida a um aumento de lealdade à ONU, refratam também as proposituras de participações. Há de se considerar, também, o possível envolvimento das FNM permanentes em operações dissonantes aos interesses nacionais com o país ou países-alvos, quer por interesses ou relações políticas, comerciais, étnicas ou culturais, entre outros. Existe ainda uma preocupação de que as FNM permanentes sejam usadas para um policiamento global imposto por países mais desenvolvidos. Entretanto, os Estados mais fracos as enxergam como uma grande oportunidade de defesa contra ameaças concretas à sua segurança, na medida em que teriam a proteção dos demais países dela constituintes.

Em termos operacionais, a FNM permanente possui as vantagens de uma estrutura de C² bem definida, rápida resposta às crises e maior interoperabilidade de seus meios.

Um último aspecto importante são as regras de engajamento, emitidas para prover aos comandantes de navios as autorizações, orientações e instruções para a condução de suas ações, de acordo com uma orientação política durante uma crise ou conflito, sendo o meio primário da definição dos limites políticos para o uso da força militar, tomando uma forma de indicadores de uma política geral, diretrizes, proibições e permissões. Devem ser formuladas e observadas pelos estados-maiores nos níveis táticos e operacionais e autorizadas no nível político, observando o assessoramento legal e militar no nível estratégico, submetendo-se a constantes revisões para assegurar-lhes que refletem as alterações das circunstâncias político-militares.

Especificamente no combate à pirataria, as FNM podem ser posicionadas realizando ação de presença para impedir o ataque. Quando a área marítima for extensa os seus meios podem prover vigilância contra as ameaças se posicionando nas proximidades de pontos de concentração do tráfego mercante (escolta distante) ou mantendo-se próximos a determinados navios (escolta aproximada), oferecendo um meio de defesa, apesar de o conceito para o seu emprego seja o de impedir o ataque. Devido à dificuldade em escoltar e

defender todos os navios, decorrente da extensão da área marítima e da quantidade de navios de guerra empregados, devem ser implementadas medidas de autodefesa dos navios mercantes que transitarem em uma área de risco.

3.3 Operação *Atalanta*

Também conhecida como EUNAVFOR Somália²⁹, é parte de um esforço global conduzido pela União Europeia (UE) no “Chifre da África”³⁰, decorrente da crise somali, possuindo aspectos políticos, securitários e humanitários.

É a primeira operação naval da UE e visa à proteção de ajuda humanitária e redução da perturbação às rotas de navegação marítimas que desestabilizam o ambiente marítimo na região, estando amparada em resoluções do CSNU, atualmente a de nº 1950/10. Contribui para a proteção dos navios que transportam ajuda alimentar do UNWFP para a população deslocada na Somália e de outros considerados vulneráveis que cruzam sua área marítima, para a dissuasão, prevenção e repressão aos atos de pirataria e roubo armado e para o monitoramento das atividades pesqueiras na região.

Programada para ser conduzida inicialmente em um período de 12 meses, com previsão de término para dezembro de 2009, tem sido anualmente prorrogada pela *Common Security and Defence Policy* (CSDP) da UE e agora estendida para dezembro de 2012.

Até dezembro de 2010, 26 países participaram de alguma maneira da operação, seja disponibilizando pessoal para a composição de estados-maiores, seja adjudicando navios e aeronaves. Treze países membros³¹ contribuíram com navios e aeronaves de

²⁹ Disponível em: <http://www.eunavfor.eu>. Acesso em: 22 abr. 2011.

³⁰ Também conhecido como nordeste africano e como península somali, é uma designação da região nordeste do continente africano, que inclui a Somália, a Etiópia, o Djibuti e Eritreia.

³¹ Alemanha, Bélgica, Espanha, Estônia, França, Grécia, Holanda, Luxemburgo, Malta, Itália, Portugal, Reino Unido (que também contribuiu com pessoal) e Suécia.

reconhecimento e patrulha marítima ou com equipes de *Vessel Protection Detachment* (VPD)³². Outros nove membros³³ contribuíram provendo pessoal para a composição do estado-maior da EUNAVFOR, tanto em sua base, em Northwood, no Reino Unido, quanto a bordo dos navios. E quatro países não membros, Croácia, Montenegro, Noruega e Ucrânia, também contribuíram para a operação, sendo que a Noruega também empregou navio de guerra na área de operação.

A Força-Tarefa (FT) 465 é basicamente composta de 5 a 10 navios de superfície, 1 a 2 navios auxiliares e 2 a 4 aeronaves de reconhecimento e patrulha marítima, variando a sua composição de acordo com a temporada dos ventos de monções, que determina um maior ou menor nível de pirataria, sendo menor no período de junho a setembro e maior no período de outubro a dezembro³⁴.

A operação envolve aproximadamente 2.000 militares, incluindo os que operam nas bases em terra, e abrange a área marítima ao sul do Mar Vermelho, o Golfo de Áden e a região oeste do Oceano Índico, incluindo as ilhas Seicheles, com uma superfície equivalente a 2 milhões de milhas náuticas quadradas, o correspondente a 30 vezes a área da Inglaterra.

A presença de outras forças navais e outros navios de guerra nessa área marítima provê um reforço, temporário ou permanente, nas ações conduzidas pela EUNAVFOR, que mantém permanente contato com a Combined Task Force (CTF) 151, com a NATO e com navios de guerra da China, Índia, Japão, Rússia e Taiwan.

Os navios que transitam nesta área são incentivados a informar a sua derrota na página da internet do MSCHOA, onde podem obter, também, informações sobre o combate a pirataria e ações a serem tomadas quando sob ataque de piratas.

³² O VPD é constituído por um pequeno grupo de militares armados que tem o propósito de impedir o ataque de piratas ou defender o navio do ataque.

³³ Bulgária, Chipre, Eslovênia, Finlândia, Hungria, Irlanda, República Theca, Romênia e Polónia.

³⁴ Informações apresentadas por ocasião da “2010 *Maritime Commanders Meeting*” (MarCoMet), realizada em Split, Croácia, no período de 23 a 26 de maio de 2010.

O resultado desse esforço é que nenhum navio a serviço do UNWFP foi atacado por piratas desde 2007, quando foram iniciadas as escoltas por navios de guerra, e até novembro de 2010, tinham sido entregues 480.000 m³ de alimentos nos portos somalis de Mogadíscio, Merka, Bossaso e Bereda.

3.4 Operação *Ocean Shield*

É uma operação naval, composta pela FT 508, conduzida pela NATO, desde agosto de 2009, após aprovação do *North Atlantic Council* (NAC), que visa a contribuir com o esforço internacional de combate à pirataria no “Chifre da África”. Teve sua gênese na Operação *Allied Provider*, conduzida entre outubro e dezembro de 2008, após o pedido do Secretário-Geral da ONU para a realização de escoltas a navios da UNWFP.

A operação incorporou os ensinamentos e experiências adquiridas durante a Operação *Allied Protector*³⁵, realizada de março a agosto de 2009, ampliando o papel da NATO, na medida em que, além de manter o foco nas operações contra a pirataria, auxilia os países da região, mediante solicitação, em desenvolver suas próprias capacidades para o combate a essa ameaça, complementando, assim, os esforços de organizações e forças operando na área.

Participam, desde então, meios navais e aeronavais do Canadá, Dinamarca, EUA, Grécia, Holanda, Itália, Portugal, Reino Unido e Turquia, tendo o seu comando já sido exercido pela Dinamarca, Holanda, Portugal e Reino Unido.

A NATO possui um centro de adestramento, localizado na ilha de Creta, o NATO *Maritime Interdiction Operational Training Centre* (NMIOTC), que entre os seus

³⁵ Operação contra a pirataria que visava à escolta de navios da UNWFP e a segurança das rotas marítimas comerciais e navegação internacional no Chifre da África. Disponível em: <http://www.aco.nato.int/page13974522.aspx>. Acesso em: 11 maio 2011.

adestramentos e instruções inclui um módulo de ensino especificamente direcionado para as operações contra a pirataria, abrangendo assuntos como o manuseio de armas portáteis, controle de tripulação de navio visitado/inspecionado, táticas de varredura e manuseio de embarcações miúdas. Aborda, particularmente, as operações correntes no “Chifre da África”, as lições aprendidas, os aspectos jurídicos e regras de engajamento e realiza adestramentos em simuladores em cenários para operações contra a pirataria.

3.5 Combined Task Force 151

Conhecida também como CTF 151³⁶, é uma força-tarefa subordinada à Combined Maritime Force (CMF)³⁷, sob mandato do CSNU, cuja missão é combater a pirataria na costa somali, no Golfo de Áden e no Mar Vermelho, tendo sido criada em janeiro de 2009, para o estabelecimento de uma ordem legal e promovendo a segurança marítima nessas áreas. Já esteve sob o comando, exercido no mar, da Coreia do Sul, EUA, Cingapura e Turquia, e atualmente desempenhado pela Nova Zelândia.

A CFT 151 reprime as ações de pirataria e roubo armado no mar em águas somalis, dentro do conceito de *Maritime Security Operations* (MSO)³⁸. Para integrar o CMF é necessário o estabelecimento de um acordo de troca de informações com os EUA e o comprometimento em contribuir ativamente com os seus objetivos. Apesar de não serem

³⁶ Disponível em: http://www.navy.mil/search/display.asp?story_id=41687. Acesso em: 22 abr. 2011.

³⁷ A CMF incorpora uma coalizão de países e foi criada como resposta aos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001. Atualmente é composta por 25 países membros (Alemanha, Arábia Saudita, Austrália, Bahrain, Bélgica, Canadá, Dinamarca, Emirados Árabes Unidos, Espanha, Estados Unidos da América, França, Grécia, Holanda, Itália, Japão, Jordânia, Kuwait, Nova Zelândia, Paquistão, Portugal, Reino Unido, Coreia do Sul, Cingapura, Tailândia e Turquia) e 2 países participantes (Filipinas e Yemen), cujas atividades dependem do desejo e disponibilidade de cada país.

³⁸ Termo utilizado para ações de forças navais modernas para combater atividades ilegais no mar como terrorismo, pirataria e tráfico de pessoas.

membros integrais da CMF, Iêmen e Filipinas possuem oficiais de ligação em seu estado-maior.

Dentre os seus principais fatores críticos de sucesso apontados, destacam-se a própria participação da força internacional em coalizão, a conscientização da comunidade marítima quanto ao risco da ameaça e a adoção de medidas de autoproteção pelos navios mercantes, a destinação legal dos piratas suspeitos e a coordenação com outras coalizões, operando nas mesmas áreas e conduzindo, também, operações contra a pirataria

As bases legais para a sua operação estão fundamentadas na CNUDM, nas resoluções do CSNU e convenções. Cada navio de guerra está limitado por suas leis nacionais e às regras de engajamento autorizadas por seus países.

3.6 O Emprego da HNLMS Evertsen em apoio à UNWFP

A fragata holandesa Evertsen foi empregada com a tarefa de proteção ao tráfego marítimo na área adjacente ao “Chifre da África”, entre abril e junho de 2008, tendo realizado 15 escoltas de navios mercantes que atendiam à UNWFP, exigindo rigorosa preparação para a missão bem como alterações em doutrinas, táticas e estratégias correntes, até então.

A Evertsen é um navio da classe Zeven Provinciën, com uma tripulação de 190 militares, homens e mulheres, armada com mísseis, torpedos e canhões, radares de busca e navegação e sonar e organizada administrativamente pelos departamentos de máquinas, armamento, intendência e operações, sendo este último responsável pela navegação e combate do navio.

O navio operou sob mandato nacional, ou seja, cumprindo as diretivas do governo holandês, através o seu Ministério da Defesa.

As regras de engajamento emanadas previam também o impedimento de ataques piratas a quaisquer navios sem uso proporcional da força e a sua operação dentro das águas territoriais somalis.

Como os piratas utilizavam navios-mãe e embarcações menores para se aproximar dos navios mercantes, portando armamento de pequeno calibre e lançadores de granadas, a sua organização administrativa tradicional e os seus equipamentos, armas e sensores pareciam não estar convenientemente adequados para combatê-los, tendo sido, portanto, necessárias algumas mudanças, entre elas o estabelecimento de graus de autoproteção a curta distância e a habilidade em responder de uma maneira controlada e proporcional ao ataque de piratas.

A preparação do navio incluiu também a simulação de situações em exercícios jogados em determinados cenários operacionais, em que as ações tomadas eram consideradas e discutidas, e cujo propósito era aperfeiçoar o conceito operacional por meio da exposição das fraquezas observadas e do desenvolvimento das alternativas apontadas.

Apesar de apropriadamente equipado para o combate a média e a longa distância possuía, à luz da consciência situacional, um certo grau de vulnerabilidade para reação em suas adjacências. Sendo assim, visando a sua autodefesa, foi considerado, com uma maior probabilidade de ocorrência, o ataque de piratas com fuzis 5.56mm/7.62mm Kalashnikov e lançadores de granadas antitanque. Desse modo, a utilização de armas portáteis, como fuzis e metralhadoras em locais predeterminados nos conveses do navio, e o necessário adestramento do pessoal para o seu eficaz emprego, minimizou a sua restrição de armamento para o combate a essa ameaça. Da mesma forma, como seus radares dificilmente conseguiriam detectar as pequenas embarcações de poliéster, utilizadas pelos piratas, o emprego diário da aeronave de bordo em tarefas de esclarecimento, a utilização de sensores óticos e o incremento da vigilância visual no entorno do navio reduziram esta limitação.

Os navios da Marinha holandesa possuem cinco diferentes condições de prontidão, nas quais as diversas estações de bordo são guarnecidas diferentemente em função da situação da ameaça, variando desde a condição de atracado no porto até a prontidão máxima, na marinha brasileira conhecida como postos de combate.

A necessidade de pessoal adicional nos postos de vigilância e para o guarnecimento do armamento portátil determinou o estabelecimento de novos graus de prontidão e a alteração em sua organização administrativa. Primeiramente, estabeleceu-se duas condições de prontidão básicas, *on* e *off*, determinadas pelo começo e fim de uma escolta aos navios da UNWFP, respectivamente. Na condição *off*, condição normal, o navio era guarnecido por duas equipes, com militares do departamento de operações, se alternando em dois períodos durante o dia. Já para a condição *on*, foram criadas três equipes de prontidão, em função da situação da ameaça de ataques piratas, utilizando agora militares também dos outros departamentos, para reforçar todos os postos previstos. O navio posicionava-se no setor de ré do navio escoltado, manobrando e aproximando-se caso fosse identificado um contato suspeito.

A fragata Evertsen possuía também a bordo uma *Force Protection Team* (FPT) constituída por membros do navio e militares da *Marine Intervention Unit* (MIU)³⁹, que quando embarcados nos navios escoltados tinham a responsabilidade de defender o seu perímetro de segurança contra ataques de piratas, se posicionando em seu convés, de proa a popa, em seus dois bordos. A logística para a FPT era toda provida utilizando a embarcação da fragata que, três vezes ao dia, abastecia a equipe com água, alimentos e itens adicionais.

Outra mudança significativa foi na estrutura de comando e controle do navio, normalmente alimentada pela troca de informações entre o Centro de Operações de Combate (COC) e o passadiço, sua estação de manobra. Possuindo os equipamentos necessários para

³⁹ Unidade militar especialmente treinada para operações contra-terrorismo.

coleta, filtragem e correlação das informações advindas de seus diversos sensores, visando uma compilação precisa do quadro tático no entorno do navio, a média e longa distância, a utilização do COC, por si só, não atenderia à ameaça pirata, na medida em que esta era detectada somente em menores distâncias. Ao contrário, o passadiço recebendo informações de “sensores naturais”, como a visão e audição humana, permitia ao comandante montar um quadro tático mais completo e detalhado nas proximidades do navio e reagir, se necessário. O helicóptero orgânico, armado com metralhadora, era primariamente utilizado como sensor, cobrindo a área de operações no período diurno e noturno, e como meio de transporte.

Ao término de cada missão, nas proximidades do porto de Mogadíscio, capital da Somália, a FPT desembarcava do navio escoltado e passava a acompanhá-lo nas embarcações orgânicas da fragata, provendo sua proteção aproximada, até que a responsabilidade de sua segurança fosse transferida ao militares da *African Union Mission in Somalia* (AMISOM)⁴⁰.

Quanto às questões legais, três eram os principais pontos de preocupação. Primeiramente, a condução de medidas contra a pirataria em águas territoriais somalis, normalmente proibidas pelas leis internacionais, porém autorizadas pelas autoridades do país lindeiro e expressa na resolução nº 1816 do CSNU. Em segundo, as regras de engajamento, que abrangiam as autorizações e limitações em ações contra a pirataria, e que foram baseadas na revisão das regras adotadas durante a operação Liberdade Duradoura⁴¹, levada a efeito na mesma área marítima. Por último, o tratamento dado aos piratas detidos que, seguindo orientação do Ministério da Defesa, seria diferenciado de acordo com os interesses holandeses, podendo ser transferidos para um país na região ou processados na Holanda.

⁴⁰ A AMISOM é uma missão de manutenção de paz regional, conduzida pela União Africana (UA), com a aprovação da ONU, para apoiar a estrutura do GFT, implantar um plano de segurança nacional, treinar as forças de segurança somali e auxiliar no estabelecimento de um ambiente seguro para o recebimento de ajuda humanitária.

⁴¹ A Operação Liberdade Duradoura realizada pela Força-Tarefa Combinada 150 (CTF-150), composta por uma coalizão naval multinacional, monitora, inspeciona e aborda embarcações suspeitas na área marítima do “Chifre da África”.

A preparação do navio para a missão permitiu o desenvolvimento do conceito da operação, apontou deficiências de ordem logística e médica, como cadeias de suprimento e de evacuação médica, e permitiu, principalmente, uma interação entre o navio e o FPT, combinando táticas de operações terrestres com operações marítimas, o que determinou o sucesso do navio durante a operação.

O caráter expedicionário da missão, operando em uma área afastada do porto sede com um suporte limitado e um alto grau de incerteza, não permitiu um adequado apoio logístico da Marinha holandesa, impondo à tripulação a realização de serviços específicos, como a aquisição de insumos para instalação das bases e proteções balísticas das metralhadoras que foram recebidas a bordo.

A indisponibilidade de contêineres frigorificados para armazenamento de alimentos e instalações de tratamento para a produção de água potável, acrescidos da impossibilidade de entrega de alimentos por fornecedores no continente africano determinou, na época, a sua aquisição local, em grandes quantidades e a preços elevados.

Algumas constatações puderam ser relacionadas e detalhadas após o emprego com sucesso da fragata Evertsen, como a necessidade de melhoria na capacidade de autoproteção dos navios de superfície contra armamento portátil, a continuidade do adestramento para as equipes de abordagem, a realização de reconhecimento logístico e médico na área de operação antes do início da operação expedicionária e alterações nos procedimentos contra ataque de embarcações rápidas.

Quatro foram os principais fatores apontados para o sucesso da missão: a clara distinção de condição de prontidão (*on/off*), a sinergia entre a FPT e a aeronave orgânica, o comprometimento da tripulação e uma melhor divisão da carga de trabalho. E dois foram apontados como pontos a serem melhorados, como o estabelecimento de uma cadeia de evacuação médica e a habilidade no manuseio de armas portáteis.

Uma última questão colocada relaciona-se à apropriada adequação do emprego do meio, para este tipo de missão, face ao subemprego, ou nulo emprego, de seus sensores e armamentos para a ameaça em questão, tendo sido utilizados vigilância visual e armamentos portáteis para a detecção e engajamento. Um navio de menor dimensão, com uma pequena tripulação, limitada velocidade e reduzida capacidade de permanência são aspectos que o contraindicariam para esta tarefa, ao contrário de um navio de abastecimento ou um navio-doca, por exemplo.

Enfim, a operação indicou que, apesar de ser desenhada para um navio patrulha de alto-mar, o emprego de um navio de superfície com maior capacidade e recursos operacionais necessita de modificações que permitam a sua adequação às características, capacidades e limitações da ameaça esperada, no caso, embarcações piratas.

3.7 Comentários parciais

Neste capítulo ficou patente o alto grau de complexidade para o preparo e participação de uma Marinha compondo uma FNM para a realização de operações multinacionais, envolvendo meios e recursos de nações diversas, com políticas e doutrinas por vezes não tão alinhadas, bem como o aprestamento de um meio naval para emprego no combate à pirataria marítima.

As diversidades de doutrinas e recursos disponíveis em uma operação multinacional, permeada por naturezas políticas distintas, requerem um alto grau de estreitamento de relações entre os seus participantes, para possibilitar um completo entendimento e concordância dos objetivos das operações multinacionais. A começar pela adequada preparação, que inclui, entre outras providências, a determinação de sua estrutura de comando e a definição dos fatores que impactam diretamente na coesão e eficácia da força,

como a estruturação do C² baseado em equipamentos, sistemas e tecnologias diversificadas visando à interoperabilidade desejada entre os comandos.

Especificamente em uma FNM há que se considerar, além da definição de sua estrutura de comando, que variará de acordo com a situação imposta e os objetivos, as condicionantes políticas, financeiras e operacionais. Especial atenção deve ser dada às regras de engajamento, que refletem as autorizações e instruções, para que a condução das ações esteja concordante com as orientações políticas.

Assim, a participação de uma Marinha compondo uma FNM para uma operação multinacional requer que sejam adotadas as medidas necessárias que garantam a sua contribuição para o cumprimento de sua missão.

As operações multinacionais apresentadas, empregando FNM no combate à pirataria, sob a égide da ONU, evidenciam sua importância para a sua mitigação e nos permite presumir os esforços demandados, nos níveis políticos, operacionais e táticos, de países membros ou não, para o seu preparo, formação, condução e interoperabilidade, tão necessários para o cumprimento de suas missões.

Finalmente, ao abordar o emprego da fragata Evertsen na tarefa de proteção ao tráfego mercante em ações contra a pirataria, constatamos as necessárias modificações administrativas, doutrinárias e operacionais para a sua adequação contra um oponente de recursos e poder combatente limitados, para o cumprimento de sua missão, bem como as questões legais envolvidas e as necessidades de aperfeiçoamento apontadas principalmente para as funções logísticas.

4 A CONTRIBUIÇÃO DA POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA NA REPRESSÃO AO CRIME DE PIRATARIA MARÍTIMA

Entre muitos conceitos clássicos sobre política externa, iniciamos este capítulo com aquele adotado por Reynolds como sendo “o conjunto de ações de um Estado em suas relações com outras entidades que também atuam no cenário internacional, com o objetivo, a princípio, de promover o interesse nacional.” (REYNOLDS, 1977, p. 46).

Nele alicerçado, a atual política externa brasileira, incluída dentro das diretrizes de governo⁴², enfoca a soberania nacional e uma presença ativa e ativa do Brasil no mundo. Ela enfatizará, especialmente, aos processos de integração sul e latino-americana, à cooperação Sul-Sul (BRIC⁴³ e IBAS⁴⁴) e à solidariedade com países pobres e em desenvolvimento, a manutenção e ampliação das parcerias tradicionais e servirá como instrumento para a diversificação do comércio exterior e expansão dos investimentos e complementação produtiva. Propugna a fidelidade aos princípios de não intervenção, a defesa dos direitos humanos, a luta pela paz mundial e pelo desarmamento.

Neste capítulo será abordada a questão da reforma do CSNU, na qual a conquista de um assento permanente poderá alavancar a participação brasileira no sistema de governança global, exercendo-a de uma maneira mais ativa e ativa; a aproximação do Brasil com os países da União Africana (UA) e a retomada das atividades com os países membros da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e em que sentido hoje a política externa brasileira pode contribuir, de alguma forma, com as ações de repressão à pirataria marítima dentro das áreas mais afetadas em seu entorno estratégico.

⁴² Disponível em: <http://www.presidencia.gov.br/diretrizes-de-governo/view>. Acesso em: 18 abr. 2011.

⁴³ Brasil, Rússia, Índia e China.

⁴⁴ Índia, Brasil e África do Sul.

4.1 O Conselho de Segurança da ONU e sua reforma

O balanço da política externa⁴⁵ brasileira no período entre 2003 e 2010, dentre outros assuntos, tece considerações relevantes sobre a possível reforma do CSNU e o posicionamento do Brasil nesta matéria.

A ONU, criada com os vieses oriundos do término da Segunda Guerra Mundial e acompanhando os cenários arquitetados pelos EUA e pela União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) parece hoje não mais atender às suas atribuições precípua com a mudança observada na nova ordem mundial, delineada pelo término da Guerra Fria e a pulverização da URSS.

Kofi Annam, por ocasião da assunção da Secretaria-Geral em 2007, agendou a sua reforma visando a adaptar o seu arcabouço institucional, procedimentos e métodos de trabalho aderentes à realidade contemporânea, aperfeiçoando a atuação de seus órgãos componentes. Essa percepção de necessidade de conformação às novas realidades geopolíticas veio à tona após a intervenção militar no Iraque, em 2003. Desta forma, o relatório conhecido como *Renewing the United Nations: a programme for reform* debate, entre outras matérias, a reforma do CSNU⁴⁶.

Atualmente, o CSNU é composto por cinco Estados membros permanentes (China, EUA, França, Reino Unido e Rússia) e dez não permanentes (eleitos para mandatos de dois anos, sem possibilidade de reeleição imediata). As cadeiras permanentes são representadas pelos Estados vencedores da Segunda Guerra Mundial e mostram um anacronismo com a atual conjuntura geopolítica, na medida em que não possuem representação de países em desenvolvimento na América Latina, África e Ásia, sinalizando,

⁴⁵ Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010>. Acesso em 25 mar. 2011.

⁴⁶ O CSNU já foi reformado em 1965 com a criação de quatro novos assentos não permanentes, decorrente do aumento dos membros da ONU, que naquele ano contava com 117 países.

desta maneira, uma renovação e preparação para o enfrentamento dos novos desafios globais. O Brasil ocupa pela décima vez um assento não permanente, sendo, juntamente com o Japão, o país que mais vezes o fez.

Uma percepção majoritária dos Estados membros da ONU quanto à necessidade de sua maior representatividade no mundo contemporâneo motivou o processo de expansão do CSNU, tanto nas cadeiras permanentes quanto nas não-permanentes. Brasil e Índia, países em desenvolvimento e com crescente peso político e econômico no teatro internacional são alguns exemplos deste anseio. Também, Japão e Alemanha, antigos “inimigos” da ONU, estão compatibilizados com o regime internacional e vêm assumindo compromissos referentes à manutenção da paz, compondo contingentes multinacionais. Os países africanos concorrem com mais de um quarto dos membros da ONU, conferindo-os importante influência parlamentar e eleitoral.

A responsabilidade atribuída aos cinco membros permanentes do CSNU para a resolução de questões referentes à manutenção da paz e segurança internacional parece já estar sendo mais compartilhada com outros Estados, principalmente com aqueles países em desenvolvimento atuando como imprescindíveis interlocutores nas grandes questões internacionais. Como exemplo, estes países são os grandes contribuintes de tropas empregadas em operações de manutenção de paz, cabendo aos membros permanentes a maior parte dos ônus financeiros.

Percebe-se que, atualmente, sua composição não é funcional para o processo de soluções relativas à paz e segurança internacionais e que esta reforma, incluindo os países em desenvolvimento, acompanhada de uma reformulação em seus métodos de trabalho, poderia emprestar uma maior representatividade, transparência, legitimidade e eficácia em suas decisões.

A posição do Brasil é favorável à reforma requerida, aspirando por um CSNU mais representativo e transparente, proporcionando uma maior participação e influência dos Estados membros, representando, assim, os interesses adequados da comunidade internacional, na medida em que suas decisões sejam mais inclusivas e justas. Alinhada nessa direção, a Presidente Dilma Rousseff, durante a cerimônia de formatura da turma 2009-2011, no Instituto Rio Branco⁴⁷, reforça um dos pontos relativos à presença do Brasil no mundo, contido em suas diretrizes do programa de governo 2011-2014, quanto à continuação em seu esforço para democratizar as Nações Unidas, particularmente seu Conselho de Segurança. Nesta ocasião, em seu discurso colocou que:

Reformar o Conselho de Segurança das Nações Unidas não é, portanto, um capricho do Brasil. Reflete a necessidade de ajustar esse importante instrumento da governança mundial à correlação de forças do século XXI. Significa atribuir aos temas da paz e da segurança efetiva importância. Mais do que isso, exige que as grandes decisões a respeito sejam tomadas por organismos representativos e, por essa razão, mais legítimos.

Sua aspiração por um de seus assentos permanentes deverá aumentar a sua capacidade de influir em decisões de alcance global, seguindo os preceitos defendidos e regidos em sua política externa, que são correspondidos pelos da maioria dos países em desenvolvimento. Ela pode ser atualmente justificada pela afirmação do Brasil como um dos autores internacionais do mundo contemporâneo, fruto de sua estabilidade política e econômica.

Em um esforço conjunto com a Alemanha, Índia e Japão, em setembro de 2004 foi criado o G-4 visando à expansão dos membros permanentes e não permanentes do CSNU e um projeto específico de resolução (L. 64), apresentado em 2005, expande o Conselho para

⁴⁷ Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/discursos-artigos-entrevistas-e-outras-comunicacoes/presidente-da-republica-federativa-do-brasil/discurso-da-presidenta-da-republica-dilma-rousseff-na-cerimonia-de-formatura-da-turma-2009-2011-do-instituto-rio-branco-1>. Acesso em: 13 maio 2011.

25 membros, sendo seis novos permanentes, representados por países da África (dois), Ásia (dois), Europa Ocidental (um) e América Latina e Caribe (um) e a possibilidade de extensão do direito de veto aos novos membros, quinze anos após sua ratificação. O projeto não foi levado a voto por conta do posicionamento contrário de alguns membros permanentes quanto à reforma e pela reivindicação africana em exercer o direito de veto imediato dos novos membros permanentes, o que não possui respaldo de alguns membros da ONU.

Atualmente o Brasil conta com o apoio de 89 membros, incluindo a França e o Reino Unido, para o seu pleito ao assento permanente do CSNU que, caso conquistado, alavancará sua presença no sistema de governança global de uma maneira mais ativa e ativa.

Porém, segundo Silveira (2004), “o Brasil não pode pleitear assento permanente no CSNU sem que haja o seu envolvimento em assuntos ligados à segurança mundial”, o que já é prezado pela atual política externa brasileira quanto à ampliação e diversificação do país em operações de manutenção de paz, em conformidade com a Estratégia Nacional de Defesa (END), e como será comentado no capítulo seguinte.

4.2 O Brasil e a União Africana

Em julho de 2002 foi criada a UA⁴⁸, substituindo a Organização da Unidade Africana (OUA), adotando um modelo e estrutura similar à UE, com o objetivo de acelerar o processo de integração política, social e econômica do Continente, além de permitir um maior papel na economia global e de melhor combater os problemas de ordem social, econômica ou política, resultantes dos efeitos negativos da globalização. Os países africanos entendem que a UA deve priorizar a promoção da paz, da segurança e da estabilidade no Continente,

⁴⁸ A UA é constituída por todos os países do Continente africano, exceto Marrocos que não aceitou o Saara Ocidental como membro. Atualmente, Guiné, Madagascar e Níger estão suspensos devido a golpes de Estado ocorridos nesses países em 2008, 2009 e 2010, respectivamente.

objetivando uma maior integração regional. A UA tem atuado de forma bastante ativa na mediação e prevenção de conflitos, como nos casos da Somália e do Sudão.

Em 2003 o governo brasileiro determinou que as relações com a África voltassem a ser prioridade estratégica da política externa brasileira, privilegiando assim a cooperação Sul-Sul, e reabriu, em 2004, a sua embaixada em Adis Abeba, capital da Etiópia e sede da UA, refletindo a alta prioridade que o país atribuiu àquele Continente e permitindo, dessa forma, um acompanhamento mais próximo de suas atividades. Neste sentido, a Política de Defesa Nacional (PDN), aprovada em 2005, visualiza para o Brasil um entorno estratégico que vai além de suas fronteiras terrestres na América do Sul, alcançando os países limítrofes do Continente africano pelo oceano Atlântico Sul.

Nesse intercâmbio de interesses estratégicos, o presidente da comissão da UA, em visita ao Brasil no ano de 2007, tratou de assuntos como a promoção da paz, da democracia, do desenvolvimento econômico com justiça social, superação da fome e da pobreza, cooperação em biocombustíveis e reforma do CSNU.

No ano de 2008 foram cumpridos os trâmites legislativos internos para entrada em vigor, no Brasil, do Acordo de Cooperação Técnica entre o Brasil e a UA, e a embaixadora da UA em Washington, D.C., anunciou a intenção daquele organismo em estabelecer uma representação permanente em Brasília.

Esta aproximação com a UA visa também à esfera multilateral africana que, devido à sua importância, faz o Brasil acompanhar suas atividades e estabelecer mecanismos de cooperação, complementando as ações destinadas a desenvolver o relacionamento bilateral com cada país africano. Tem como objetivo principal facilitar a implantação das atividades de cooperação com os seus países membros e reforçar a imagem do Brasil como parceiro confiável e preferencial, promovendo legitimidade às iniciativas do país no Continente e subsidiando uma postura mais segura do Brasil em fóruns multilaterais, como o CSNU, e no

Conselho de Direitos Humanos das Nações Unidas (CDHNU). Permitir-se-ia, assim, uma atuação mais desenvolvida da diplomacia brasileira no tratamento de temas africanos, como a paz e segurança regionais, direitos humanos e assistência humanitária.

Pode-se afirmar que as relações com a UA têm aumentado o espectro da política externa brasileira.

Na área da defesa, por exemplo, surge uma oportunidade de cooperação entre o Brasil e os países e organismos regionais africanos, principalmente quanto à manutenção da paz e segurança internacionais, solução de conflitos regionais, colaboração no ordenamento e exploração dos recursos do Atlântico Sul e no desenvolvimento das capacidades de seus recursos humanos (militares) e materiais (indústria de defesa). Assim, entre 2003 e 2010, foram assinados acordos de cooperação no domínio da defesa com a África do Sul, Angola, Guiné Equatorial, Moçambique, Namíbia, Nigéria e Senegal.

Durante o II Simpósio das Marinhas dos Países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP), realizado em Angola em junho de 2010, o Chefe do Estado-Maior da Marinha da Guiné-Bissau, Estado membro da UA, manifestou-se sobre assuntos referentes à pirataria, pescas ilícitas, tráfico de drogas e degradação ambiental, posicionando-se no sentido de que os combates a esses crimes requerem esforços concentrados em níveis regionais e sub-regionais, que podem ser facilitados pelos “parceiros internacionais”.

Algumas atividades de formação militar foram realizadas, como o Centro de Formação de Forças de Segurança em Guiné-Bissau, a criação do Corpo de Fuzileiros Navais da Namíbia e o envio de instrutores para o Centro de Aperfeiçoamento para Ações de Desminagem e Despoluição em Uidá, Benin. O Governo brasileiro também doou uma corveta classe “Imperial Marinheiro” e quatro botes pneumáticos à Marinha da Namíbia e uniformes para a Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe e para as Forças Armadas da Guiné-Bissau.

O Brasil está realizando o levantamento da plataforma continental namibiana e presta apoio técnico ao levantamento angolano, além de trocar informações com diversos países no âmbito da CPLP.

No campo comercial na área de Defesa, cabe mencionar a compra de um navio-patrolha classe “Grajáú” e a assinatura de contrato de aquisição de quatro lanchas patrulha brasileiras pela Namíbia e de seis aviões Super-Tucano por Angola, e a assinatura de um protocolo de intenção para a venda de corveta brasileira à Guiné-Equatorial.

Na área militar do campo da ciência e tecnologia, Brasil e África do Sul desenvolvem em conjunto um novo míssil ar-ar (Projeto A-DARTER) e discutem a possibilidade de também desenvolver um avião cargueiro, míssil terra-ar e veículos aéreos não-tripulados. Também está sendo estudada a possibilidade de cooperação em pesquisa e desenvolvimento militares com a Argélia.

Esse arcabouço de colaborações e cooperações tende a fortalecer os laços diplomáticos entre o Brasil e os países africanos e aproximar interesses mútuos estratégicos, entre eles a reforma do sistema de governança global.

4.3 O Brasil e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

O Brasil valoriza o Atlântico Sul devido ao seu grande potencial para o desenvolvimento socioeconômico de seus países limdeiros, que deve por eles ser alcançado, buscando, também, a sua consolidação como zona de paz e cooperação, livre de armas nucleares ou outras armas de destruição em massa.

Assim, criada por resolução da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) em 1986, decorrente de iniciativa brasileira, a ZOPACAS tem o intuito de promover a cooperação regional, manutenção da paz e da segurança no entorno dos seus 24 países

componentes⁴⁹. Relançada em 2005, após alguns anos de pouca atividade, foi elaborado um plano de ação durante reunião ministerial realizada em Luanda em 2007, ocasião em que foram definidos grupos de trabalho visando à cooperação econômica, o combate a atividades ilícitas e crime organizado, a manutenção da paz e operações de apoio à paz; e a pesquisa científica, meio ambiente e questões marítimas. Em mesa-redonda realizada em dezembro de 2010⁵⁰ para ser debatida a sua revitalização, foram identificadas as áreas passíveis de desenvolvimento de projetos comuns de cooperação, entre elas a cooperação em matéria de defesa, segurança marítima e combate a crimes transnacionais.

Assim, o Brasil parece querer ampliar as suas bases como ator e potência mundial emergente também com aproximações políticas e econômicas com os países da ZOPACAS.

4.4 Comentários parciais

A necessidade de ajustamento da governança global à realidade contemporânea atribuindo a devida importância a temas relacionados à paz e segurança internacionais, entre outros, já foi refletida pela própria ONU e aparece dentro da agenda da política externa brasileira. A possibilidade de acréscimo dos assentos permanentes em seu Conselho de Segurança faz o governo brasileiro aspirar por uma delas, pois permitiria ao país uma presença mais ativa e altiva no mundo. Assim, a diplomacia brasileira articula-se, junto aos demais Estados membros, para a sua reforma.

Pode-se entender o Continente africano como um de seus braços articuladores, na medida em que é alcançado pelo entorno estratégico definido na PDN, decorrente de

⁴⁹ África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné-Conacri, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai.

⁵⁰ Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/notas-a-imprensa/ Mesa-redonda-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul-zopacas-brasilia-6-e-7-de-dezembro-de-2010>. Acesso em: 15 jun. 2010.

prioridade atribuída pelo governo brasileiro, tendo recebido atenção especial de sua política externa, em que a UA e a ZOPACAS são utilizadas como vetores de aproximação ao outro lado do Atlântico.

Os acordos de cooperação entre o Brasil e países da UA na área de defesa, comercial, científica e militar, desenvolvendo um relacionamento bilateral, leva a que sejamos vistos como parceiros confiáveis e preferenciais, o que poderia permitir uma atuação mais desenvolvida de nossa diplomacia nos temas daquela região, entre eles o de segurança regional e internacional.

A revitalização da ZOPACAS tende a ser mais um elemento de inserção do Brasil em seu entorno estratégico africano ao debater, entre outros temas, o combate as atividades ilícitas ali praticadas.

Temas referentes à segurança regional e internacional, às atividades ilícitas e segurança marítima naquele Continente colocam o combate à pirataria marítima como uma pertinente oportunidade da política externa brasileira se fazer ainda mais presente no contexto africano e, conseqüentemente, no internacional.

Nessa medida, a participação brasileira no esforço para o combate a esse crime que acomete a costa da Somália, apesar de não localizada geograficamente em seu entorno estratégico, poderia representar uma potencial fonte de dividendos para os seus interesses político-estratégicos naquele Continente, consonante com a sua política externa que propugna também a paz mundial, já que a aproximação com a UA, concretizada em acordos e cooperações na área de defesa, poderia também justificar a sua presença para contribuir com a promoção de sua segurança e estabilidade.

E futuramente, caso clamada pela Nigéria a necessidade de auxílio internacional para o enfrentamento da mesma ameaça, poderíamos estar devidamente credenciados para atender ao chamado. A sua atuação nesse cenário, principalmente na liderança de uma FNM,

sob a égide de um organismo internacional, pode contribuir para a sua consolidação na presença estratégica no Continente africano, o alcance de sua efetiva liderança na ZOPACAS, a polarização de votos adicionais necessários e favoráveis à sua ocupação de um futuro assento permanente no CSNU e, conseqüentemente, a sua afirmação como ator internacional de relevância, representando uma presença mais ativa e ativa nos assuntos do concerto internacional.

5 A POSSIBILIDADE DE PARTICIPAÇÃO DA MB NA REPRESSÃO À PIRATARIA MARÍTIMA EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA BRASILEIRA.

Muito embora a raiz do problema esteja localizada em suas porções continentais, gerada por anomalias internas de naturezas diversas, é no mar que a pirataria encontra a sua sustentabilidade, cuja repressão tem sido exercida com o emprego do poder naval por meio de forças navais regionais e multinacionais.

Ao ser vislumbrada no capítulo anterior uma possível contribuição da política externa brasileira na repressão à pirataria em seu entorno estratégico, tentará aqui ser visualizada a possibilidade de participação da MB neste contexto, analisando o poder naval aplicado ao cenário.

5.1 A aplicação do poder naval

O poder naval é o componente militar do poder marítimo, capaz de atuar no mar e nas águas interiores, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos objetivos identificados na PDN (BRASIL, 2004). Esse documento, analisando o ambiente internacional contemporâneo, aponta para as “novas ameaças” como um dos elementos que permeiam as relações internacionais e o arranjo de segurança dos Estados, e cujos delitos transnacionais ameaçam a paz e a segurança, devendo ser enfrentadas, também, com os instrumentos de segurança dos Estados.

Segundo Moura Neto⁵¹ (2010), a capacidade de combater as “novas ameaças” será reforçada com parcerias, compartilhamento de informações e cooperação com outras instituições e Marinhas (MOURA NETO, 2010).

⁵¹ Almirante-de Esquadra Júlio Soares de Moura Neto, atual Comandante da Marinha do Brasil.

Percebemos aqui uma oportunidade de emprego do poder naval com a utilização de sua Marinha no combate ao crime de pirataria marítima, inserida no contexto das “novas ameaças”.

Ao poder naval cabem primordialmente dois conceitos de emprego.

O primeiro, no que se refere à defesa marítima, que inclui ações realizadas em época de crise ou conflito armado, com o seu emprego eventual, exigindo a sua preparação permanente, e está diretamente relacionada à principal destinação da MB, como Força Armada, prevista na Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), qual seja, a defesa da pátria. Está intimamente ligado a um grupo de tensões geradas pela busca do poder, segurança e por interesses estatais divergentes.

O segundo está ligado à segurança marítima, que abrange um conjunto de ações realizadas desde o tempo de paz, e que está relacionado com as atribuições subsidiárias constantes na Lei Complementar nº 136/2010 que outorgam às Forças Armadas, em seu artigo 16-A, além de outras a elas já pertinentes, e especificamente para a MB, atuar por meio de ações preventivas e repressivas no mar e nas águas interiores contra delitos transfronteiriços e ambientais, isoladamente ou em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, realizando patrulhamento, revista de embarcações e prisões em flagrante delito. Relaciona-se ao grupo de tensões provocadas por organizações terroristas e grupos criminosos, como o transporte ilegal de armas, drogas, pessoas, pirataria e terrorismo.

Assim, o emprego do poder naval no combate à pirataria marítima está relacionado ao conceito de segurança marítima e pode estar incluído como uma das tarefas atribuídas à MB para o cumprimento de sua missão, alicerçada no Plano Estratégico da Marinha (PEM)⁵², definida como:

Preparar e empregar o Poder Naval a fim de contribuir para a defesa da Pátria. Estar pronta para atuar na garantia dos [...]; atuar em ações sob a

⁵² O PEM é o documento de planejamento de longo prazo da MB.

égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do país; e cumprir as atribuições [...], a fim de contribuir para a salvaguarda dos interesses nacionais (grifo nosso).

A prontidão de atuar sob a égide de organismos internacionais e em apoio à política externa do país está intimamente ligada ao seu preparo e emprego orientados pela Doutrina Básica da Marinha (DBM), que estabelece conceitos, princípios e métodos de emprego e aborda assuntos relacionados à condução da guerra naval e às operações em tempo de paz.

Para a condução da guerra naval, define as tarefas básicas da MB para a conquista ou manutenção dos objetivos nacionais previstos na PDN, como o controle de área marítima, a negação do uso do mar ao inimigo, a projeção de poder sobre terra e a sua contribuição para a dissuasão, relacionando uma série de operações e ações de guerra naval para tal, que devem ser exercitadas, já em tempo de paz, com a condução de adestramentos das tripulações dos navios no porto e exercícios entre os navios no mar, abrangendo todo o espectro requerido para o alcance e manutenção do nível satisfatório de prontidão da força naval. (BRASIL, 2004).

Aplicando o poder naval em tempo de paz, a DBM aponta o seu apoio à política externa, ressaltando-o como um eficaz instrumento, e destaca a presença de forças navais em área de interesse, as operações decorrentes de compromissos internacionais e a realização de exercícios com Marinhas amigas como algumas das formas de seu emprego (BRASIL, 2004).

Desse modo, a MB participa regularmente de operações no mar, empregando os seus meios navais e aeronavais em exercícios com Marinhas estrangeiras, incluindo cenários correspondentes ao cumprimento de suas tarefas básicas, como outras relativas às suas atribuições subsidiárias. Nesse ínterim, podemos relacionar as operações como a Unitas (EUA, Argentina, Uruguai e outros países convidados), Fraternal (Argentina), VenBras (Venezuela), Atlasur (África do Sul, Argentina e Uruguai), Link at seas, Swordfish, Joint

Warriors (esta três últimas com navios de Marinhas integrantes da NATO), Panamax (Argentina, Belize, Canadá, Chile, Colômbia, República Dominicana, El Salvador, Equador, EUA, Guatemala, Honduras, México, Nicarágua, Panamá, Paraguai, Peru e Uruguai) e Ibsamar (África do Sul e Índia) como algumas em que a MB participou e que, ainda possuindo propósitos diversos, objetivaram também a integração, interoperabilidade e estreitamento de laços entre as Marinhas amigas, além da ação de presença e demonstração de nossa bandeira nos portos visitados pelos navios. Nelas também são realizadas intercâmbio de pessoal entre os países envolvidos, atuando como observadores e oficiais de ligação e também compondo estados-maiores.

5.2 A participação do Brasil em operações de paz e em arranjos de defesa coletiva

A Doutrina Militar de Defesa (DMD) brasileira reza pelo emprego de suas forças militares em ações, sob a égide de organismos internacionais, em operações de paz e integrando arranjos internacionais de defesa coletiva (BRASIL, 2007).

Para as operações de paz são respeitados os princípios da não intervenção e autodeterminação dos povos, conforme rege a carta das Nações Unidas.

Neste sentido, das 63 operações de manutenção da paz realizadas desde a criação da ONU, o Brasil esteve presente em trinta delas, cedendo mais de dezessete mil homens, integrando contingentes no Continente africano (Angola, Congo, Libéria Moçambique, Sudão e Uganda), na América Latina e Caribe (El Salvador, Guatemala, Haiti e Nicarágua), na Ásia (Camboja e Timor-Leste) e na Europa (Chipre e Croácia), sendo que em apenas cinco compareceu efetivamente com tropas, unidades militares formadas, em Suez (UNEF I), Angola (UNAVEM III), Moçambique (ONUMOZ), Timor-Leste (UNTAET/UNMISSET) e Haiti (MINUSTAH).

Hoje, é o 12^o país que mais contribuiu com suas tropas, participando de nove missões, sendo o principal contribuinte para a Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (MINUSTAH), com 2.166 militares, quando a MB participou do contingente brasileiro com um Grupamento de Fuzileiros Navais, composto por cerca de trezentos militares.

Quanto à participação em arranjos internacionais de defesa coletiva, as Forças Armadas podem compor coalizões de forças multinacionais visando a restabelecer a ordem jurídica internacional, por meio de operações militares, decorrentes de alianças com outros países ou de compromissos com organismos internacionais dos quais o país seja partícipe.

Recentemente o Brasil assumiu o Comando da Força-Tarefa Marítima (FTM) da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL)⁵³, sendo esta a primeira de caráter naval no exterior, a pedido da ONU. Atualmente a FTM é composta por oito embarcações, procedentes da Alemanha, Turquia e Indonésia, possuindo oitocentos militares originados de 33 países⁵⁴.

As colocações acima, apesar de não diretamente correlacionadas com os assuntos relativos à segurança marítima no combate à pirataria, evidenciam uma notável participação brasileira, e da MB, em ações militares compondo forças multinacionais sob a égide de organismos internacionais, que formam um arcabouço de experiências e ensinamentos desejáveis para sua participação em futuras operações.

⁵³ A UNIFIL foi criada em 1978 pelo CSNU com o propósito de reduzir as tensões entre o Líbano e Israel e manter a paz na região. Atualmente monitora o término das hostilidades, incluindo a região da fronteira em disputa, apoia o acesso à assistência humanitária à população e o retorno dos deslocados.

⁵⁴ Matéria divulgada no periódico NOMAR n^o 826, p. 6, publicado em fevereiro de 2011 pelo Centro de Comunicações Sociais da Marinha. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/hotsites/nomar/atuais/826/nomar826.pdf>. Acesso: 11 jun. 2011.

5.3 As forças navais no combate à pirataria

O artigo nº 39 da carta das Nações Unidas estabelece que ao CSNU⁵⁵ cabe determinar a existência de qualquer ameaça à paz, ruptura da paz ou ato de agressão, fazendo as recomendações e tomando as decisões necessárias, podendo inclusive, mediante o seu artigo nº 42, determinar a ação de forças navais para a manutenção ou restabelecimento da paz e a segurança internacionais. Neste sentido, reza o artigo nº 43 que:

Todos os Membros das Nações Unidas, a fim de contribuir para a manutenção da paz e da segurança internacionais, se comprometem a proporcionar ao Conselho de Segurança, a seu pedido e de conformidade com o acordo ou acordos especiais, forças armadas, assistência e facilidades, inclusive direitos de passagem, necessários à manutenção da paz e da segurança internacionais (ONU, 1965, grifo nosso).

Desse modo, o CSNU, em sua resolução nº 1816/08, se manifestou pela primeira vez sobre a ameaça dos atos de pirataria e roubo armado no mar na costa somali, reportados em relatórios trimestrais da IMO desde 2005, ocasião em que expressou sua preocupação com a prontidão e segurança dos navios utilizados no transporte de ajuda humanitária para a Somália, com a segurança das rotas comerciais marítimas e com a navegação internacional. Nela decide que esses atos, praticados em suas águas territoriais e em alto-mar, constituem ameaça à paz internacional na região, condenando-os e deplorando-os, conclamando aqueles Estados membros que possuíssem interesses no uso da rota comercial daquela área marítima que incrementassem e coordenassem os esforços para dissuadir os atos de pirataria e roubo armado no mar, em cooperação com o GFT⁵⁶. Deliberava também que, por um período de seis meses, a partir da data de sua resolução, os Estados que estivessem cooperando com o GFT

⁵⁵ O CSNU é um dos órgãos da ONU, e tem como a principal responsabilidade na manutenção da paz e da segurança internacionais.

⁵⁶ O GFT é, atualmente, o governo internacionalmente reconhecido da República da Somália.

no combate à pirataria e roubo armado no mar, na costa somali, poderiam adentrar as suas águas territoriais, com o seu consentimento, com o propósito de reprimir esses atos, utilizando todos os meios necessários, compatível com as ações conduzidas em alto-mar, em relação à pirataria.

Posteriormente, com a sua proliferação, incluindo os atos de violência praticados com armas pesadas, utilizando navios-mãe e aparentando possuir métodos de ataque e organização mais sofisticada, a sua resolução nº 1838/08 convoca os Estados membros interessados na segurança das atividades marítimas em participar ativamente em seu combate, utilizando navios de guerra e aeronaves militares.

Podemos, neste ponto, notar uma maior relevância dada pelo CSNU sobre o assunto, antes limitado àqueles Estados membros com “interesse no uso da rota comercial daquela área marítima”, e posteriormente ampliado para àqueles com “interesse na segurança das atividades marítimas”, o que denota uma maior abrangência na questão.

Uma vez que o CSNU conclama os seus Estados membros a incrementar e coordenar esforços para dissuadir os atos de pirataria e roubo armado no mar que ameaçam as atividades marítimas naquela região, as resoluções supramencionadas e outras, posteriormente emanadas, alcançaram o seu efeito desejado, tanto assim que Canadá, Dinamarca, Espanha, Estados Unidos da América, França, Índia, Holanda, Reino Unido e Rússia, entre outros, enviaram parcela de suas forças navais, constituídas por seus meios navais e aeronavais, para interromper a pirataria na costa somali, como visto no capítulo três.

5.4 A MB no combate à pirataria

Delineando a possibilidade de participação em operações de proteção de área marítima, Silva cita que “seria estrategicamente importante que a MB se posicionasse na

liderança do processo contra as novas ameaças no mar, sem prejudicar as tradicionais tarefas relacionadas com a guerra e o apoio à política externa” (SILVA, 2006, p. 41).

Estando a pirataria marítima inserida no contexto das “novas ameaças”, essa importância estratégica mencionada poderia estar relacionada àquela apontada no capítulo anterior, quanto à participação brasileira em ações na costa somali e, caso solicitado, na Nigéria.

Alinhado à missão da MB, Moura Neto (2010) advoga pela sua prontidão, subordinada ao poder político e agindo conforme os preceitos constitucionais, para o atendimento às “[...] necessidades da política externa e do relacionamento internacional [...]” descrevendo a seguinte visão da Força, orientando o seu futuro (MOURA NETO, 2010, p. 450):

A Marinha do Brasil será uma Força moderna, equilibrada e balanceada⁵⁷, e deverá dispor de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis com a inserção político-estratégica de nosso país no cenário internacional e, em sintonia com os anseios da sociedade brasileira, estará permanentemente pronta para atuar no mar e em águas interiores, de forma singular ou conjunta, de modo a atender aos propósitos estatuídos na sua missão.

Em decorrência das áreas estratégicas prioritárias definidas na END abrangerem a bacia amazônica e o Atlântico Sul, o PEM hierarquizou as seguintes áreas marítimas estratégicas, em ordem decrescente de prioridade:

- Área vital, abrangendo o Mar Territorial, Zona Contígua, Zona Econômica Exclusiva e a Plataforma Continental, também conhecida como Amazônia Azul, com um esforço da Força permanente, diuturno e com alta prioridade;

⁵⁷ Moderna pela existência de meios atualizados, com até vinte anos em atividade, equilibrada por desenvolver atividades que garantam o seu emprego no mar e em águas interiores, e balanceada por ser capaz de executar, gradualmente, as quatro tarefas básicas do Poder Naval.

- Área primária, abrangendo o Atlântico Sul, com esforço da Força fundamental, tendo em vista as questões de interesses nacionais;
- Área secundária, abrangendo o Mar do Caribe e o Pacífico Oriental, em decorrência de prioridades estabelecidas pela política externa do país; e
- Demais áreas, para participação em operações de paz e exercícios e operações com outras Marinhas, apoio à política externa e ação de presença.

A aproximação político-estratégica entre o Brasil e a UA também na área de defesa e segurança, incluindo a marítima, insere o crime de pirataria em área marítima estratégica que abrange a costa somali, e pode demandar do poder político, orientado por sua política externa, o emprego da MB no combate àquela ameaça.

Caberá então a MB estar preparada, conforme reza a sua missão, para ser empregada nesse cenário, sob a égide da ONU, utilizando os seus meios navais e aeronavais disponíveis para essa atribuição subsidiária, ponderando com a sua capacidade de emprego nas tarefas referentes à defesa marítima, sua principal destinação.

A participação de seus meios navais e aeronavais cooperando com uma FNM em uma estrutura *ad hoc*, ou operando isoladamente, deverá ser precedida da devida preparação podendo ser balizada, também, nas considerações abordadas no capítulo três, quanto às operações multinacionais, FNM e emprego da F Evertsen, acrescidas de necessidades posteriormente identificadas.

5.5 Comentários parciais

Colocaram-se aqui algumas considerações relativas ao poder naval brasileiro que contribuem para a conquista e manutenção dos objetivos identificados na PDN, incluindo as

“novas ameaças” no cenário internacional contemporâneo, e assim a pirataria marítima, como um dos delitos que ameaçam a paz e a segurança.

Dividido entre as suas duas possibilidades de emprego, o poder naval, devidamente preparado, pode desempenhar as ações relacionadas à segurança marítima se compelido a atuar contra a pirataria marítima, apoiando a política externa brasileira e se fazendo presente em áreas de interesse.

A atual aproximação político-estratégica entre o Brasil e a UA pode demandar do poder político, orientado por sua política externa, o emprego da MB no combate ao crime de pirataria marítima na costa da Somália e, futuramente, na costa Nigeriana.

Desse modo, a MB deverá estar devidamente preparada para atuar nesse cenário utilizando os seus meios navais e aeronavais disponíveis, ponderando com a sua capacidade de emprego nas tarefas referentes à defesa marítima, sua principal destinação.

A constante preparação da MB em tempo de paz, ao realizar operações no mar com Marinhas estrangeiras e a participação em operações de paz e em arranjos de defesa coletiva, pode indicar a sua capacidade de cooperação com uma FNM empregada no combate à pirataria marítima.

Como um ponto de partida, poderíamos elencar a possibilidade de cooperação de meios da MB com FNM já presentes na costa da Somália, como as da operação *Atalanta*, *Ocean Shield* e CFT 151. Assim, a presença da MB além de representar um marco para a política externa brasileira, contribuindo para a segurança marítima naquela região, proporcionaria os primeiros contatos, intercâmbios e troca de experiências no emprego do poder naval em ambientes desta natureza. Esta participação poderia ser concretizada tanto com os seus meios navais e aeronavais como com militares observadores ou compondo estados-maiores das FNM.

6 CONCLUSÃO

A ocorrência do crime de pirataria marítima, incluído no conjunto de atividades criminosas conhecidas como “novas ameaças”, tem aumentado nos últimos anos e demandado da comunidade marítima ações preventivas e repressivas para o seu combate.

Decorrente de problemas internos em alguns países, como políticos, econômicos, étnicos e sociais, refletem diretamente na liberdade de navegação, ameaçando a integridade das tripulações dos navios, onerando custos financeiros e atingindo a prosperidade e o desenvolvimento da sociedade.

Percebendo essa ameaça, algumas ações de repressão foram tomadas visando à sua mitigação, como a formação de forças navais regionais e multinacionais.

No caso do Estreito de Málaca, a MASLINDO, composta por forças navais da Malásia, Indonésia e Cingapura que, juntamente com a cooperação regional da ReCAAP, tem contribuído para a repressão da pirataria naquela região.

Na costa da Somália, incluindo o Golfo de Áden, a presença de forças navais multinacionais da NATO, EUNAVFOR e da CFT-151 e de navios de países como a China, Japão e Índia, entre outros, contribuem, sob a égide da Organização das Nações Unidas, para o esforço internacional no combate a esse crime. Lá também, um acordo assinado entre vários países da região, denominado de Código de Djibuti, visa a sua repressão no Golfo de Áden e no Oceano Índico ocidental.

Em contrapartida, na costa da Nigéria os esforços de sua Marinha não surtem os efeitos desejados, o que indica, também, a necessidade de um auxílio e cooperação de outras Marinhas, neste sentido.

A aproximação político-estratégica entre o Brasil e os países da África por intermédio da União Africana e da Zona de Cooperação de Paz do Atlântico Sul visa,

também, à consolidação da presença brasileira naquele Continente podendo, como consequência, significar a polarização de votos adicionais necessários à sua candidatura ao assento permanente do Conselho de Segurança das Nações Unidas, caso seja reformado, na medida em que os países do Continente africano representam mais de um quarto dos membros da Organização das Nações Unidas. Essa conquista representará para o Brasil a sua afirmação como um ator protagonista no cenário internacional e a uma presença mais ativa e atuante no mundo contemporâneo. Essa aproximação estende-se, também, à área de defesa e segurança, o que pode inserir o crime de pirataria na área marítima estratégica brasileira, abrangendo a costa somali e, futuramente, a nigeriana, demandando do poder político o emprego da Marinha do Brasil no combate àquela ameaça.

A sua participação, neste contexto, contribuirá para a segurança marítima regional e, conseqüentemente, aumentará a visibilidade do país no cenário internacional, dois significantes pontos que poderão, futuramente, compor a canastra de propostas a ser apresentada, caso o nível político opte por concorrer a algum assento permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas, se tiver a sua estrutura alterada.

Dessa maneira, uma preparação adequada para o emprego de meios navais e aeronavais faz-se necessária, visto a complexidade das operações multinacionais e forças navais multinacionais mencionadas.

Entretanto alguns pontos necessitam ser ressaltados:

- A cooperação da Marinha do Brasil com forças navais multinacionais no combate à pirataria, sempre sob a égide de organismos internacionais, deverá priorizar o segmento político nacional, atendendo à política externa brasileira, dentro do concerto das relações internacionais, utilizando-a como instrumento, à luz de seus interesses estratégicos, políticos e diplomáticos.

- O sistema jurídico brasileiro deverá estar adequadamente conformado com o crime de pirataria marítima, permitindo que o processo judicial aplicado aos detidos, suspeitos pelo delito, esteja legalmente amparado. Se não, os termos de cooperação com países terceiros, para a transferência e processo judicial de suspeitos criminosos podem ser costurados e ratificados.

- Há que se avaliar o grau de impacto que o afastamento dos meios navais e aeronavais envolvidos causaria à prontidão da Força, balanceando as tarefas entre a defesa da pátria e a segurança marítima.

- Visto o elevado grau de complexidade inerente à formação e condução de operações multinacionais e forças navais multinacionais, os arranjos e adequações necessárias no contexto diplomático e operacional devem ser tratados, detalhados e disponibilizados aos meios participantes, permitindo-lhes a sua adequada preparação.

Finalizando, as perspectivas de cooperação da Marinha do Brasil em operações de Forças Navais Multinacionais no combate à pirataria tornam-se possíveis, na medida em que contribuirá para a segurança marítima e para a afirmação do Brasil como ator internacional de relevância no cenário mundial.

REFERÊNCIAS

ANDRADE FILHO, Francisco José Tinoco de. *A Marinha do Brasil no combate à pirataria: desafios e oportunidades*. 2010. 72 f. Monografia (Doutorado – Curso de Política e Estratégia Marítimas) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2010.

ARENTZ, Carlos Eduardo Horta. Combate à pirataria marítima e ao terrorismo: emprego dos mergulhadores de combate da marinha norte americana (SEALS) nos conflitos modernos. **Revista Comemorativa GRUMEC 40 anos**. Nova Friburgo, p. 35-48, mar. 2010.

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. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-lei/Del2848.htm>. Acesso em 26 abr. 2011.

_____. Estado-Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Básica da Marinha**. Brasília. 2004.

_____. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais nº 1/92 a 48/2005 e pelas Emendas Constitucionais de Revisão nº 1 a 6/94. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2005.

_____. **Lei Complementar nº 97 de 9 de junho de 1999**, com as alterações dadas pela Lei Complementar nº 136 de 25 de agosto de 2010, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das forças armadas. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LCP/Lcp136.htm>. Acesso em: 17 jun. 2011.

_____. **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. Disponível em: <<http://legis.senado.gov.br/mate-pdf/84917.pdf>>. Acesso em: 14 jun. 2011.

_____. **Lei Complementar nº 136 de 25 de agosto de 2010**, que altera a Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, que “dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas”, para criar o Estado-Maior Conjunto das Forças Armadas e disciplinar as atribuições do Ministro de Estado da Defesa. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm>. Acesso em: 13 jun. 2011.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD51-M-04**: Doutrina Militar de Defesa. 2. ed. Brasília, 2007a.

_____. **MD35-G-01**: Glossário das Forças Armadas. 4. ed. Brasília, 2007b.

_____. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, 2008.

BRASIL. **Política de Defesa Nacional**. Brasília. 2005.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Reforma da Governança Global – Reforma da ONU. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/3.1.1-reforma-da-governanca-global-reforma-da-onu/view>>. Acesso em: 18 maio 2011.

_____. Reforma da Governança Global – Reforma do Conselho de Segurança. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/3.1.2-reforma-da-governanca-global-reforma-do-conselho-de-seguranca/view>. Acesso em: 18 maio 2011.

_____. Reforma da Governança Global – Reforma do Conselho de Segurança. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/temas/balanco-de-politica-externa-2003-2010/3.2.17-temas-multilaterais-operacoes-de-paz/view>. Acesso em: 18 maio 2011.

BURNETT, John S.. *Dangerous waters: modern piracy and terror on the high seas*. New York: A Plume Book. 2003.

CAMPBELL, Penny. *A modern history of the international legal definition of piracy*. **Naval War College Newport Papers**. Newport, v.35, p. 19-32, jan. 2010.

CANINAS, Osvaldo Peçanha. Pirataria moderna: história, situação atual e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n.14, p. 101-121, dez. 2009.

CHALK, Peter. *The maritime dimension of international security: terrorism, piracy and challenges for the United States*. Santa Monica: RAND Corporation. 2008.

DAVIS, Anthony M.. *Terrorism and the maritime transportation system: are we on collision course?*. Livermore: WingSpan Press. 2008.

FRANÇA, Junia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Normalização de Publicações técnico-científicas**. 8. Ed. Belo Horizonte: UFMG. 2007.

GINIFER, Jeremy. *Multinational naval forces structures, maritime security and peacekeeping: a framework for United Nations Operations*. Manchester: Manchester University Press.1994.

GIOPPO, Carolina Isabel Lazzari. A pirataria nas águas costeiras da Somália: fatores responsáveis pela rápida proliferação dessa atividade na região e a aplicação do direito internacional. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.130, n. 07/09, p. 141-176, jul./set. 2010.

GROVE, Eric. *The future of sea power*. Annapolis: Naval Institute Press. 1990.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. Pirataria marítima: uma ameaça em escala global. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.128, n. 10/12, p. 159-170, out./dez. 2008.

_____.Volte face na pirataria marítima. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.130, n. 07/09, p. 133-140, jul./set. 2010.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles; FRANCO, Francisco Manoel de Mello. **Dicionário Houaiss da língua portuguesa**. Rio de Janeiro: Editora Objetiva Ltda. 2009.

HOUBEN, Marc. *Food for life: the deployment of HNLMS Evertsen in support of UN World Food Programme*. Den Helder: NMDTC Maritime Operations Working Papers: 2009.

ICC-IMB. International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau. *Piracy and armed robbery against ships*: Annual Report 1 January – 31 December 2010. Disponível em: <<http://www.simsl.com/Downloads/Piracy/IMBPiracyReport2010.pdf>>. Acesso em: 15 abr. 2011.

IMO. International Maritime Organization. **Resolution C 102/14**. *Protection of vital shipping lanes*. 2009. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>>. Acesso em: 23 jun.2011.

_____. **Djibouti code of conduct**. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>>. Acesso em: 17 maio 2001.

_____. **MSC.1/Circ.1337. Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somália.** Disponível em: <<http://www.imo.org/ourwork/security/secdocs/documents/piracy/msc.1-circ.1337.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2011.

_____. **Resolution C 102/14. Protection of vital shipping lanes.** 2009. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PIU/Documents/DCoC%20English.pdf>>. Acesso em: 23 jun. 2011.

KONSTAM, Angus. *Piracy: the complete history*. Oxford: Osprey.2008.

KRASKA, James. *Fresh thinking for an old problem*. **Naval War College Review**. Newport, v.62, n. 04, p. 141-154, Autumm. 2009.

LIMA FILHO, Wilson Pereira de. *A Amazônia Azul e os desafios para a defesa nacional no século XXI*. 2010. 70 f. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) – Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2010.

MAZARAKIS, Spyridon. *Piracy as an international security breach*. **NMIOTC Journal**. 2nd Issue, Nov. 2010. Disponível em: <<http://www.hellenicnavy.gr/nmiotc/files/NMIOTCJournal2.pdf>>. Acesso em: 02 abr. 2011.

MONTEIRO, Nuno Sardinha; Mourinha, António Anjinho. **Marinha de duplo uso: um conceito pós-moderno de utilização do poder marítimo**. *Jornal Defesa e Relações Internacionais*. Lisboa, 21 Fev. 2011. Disponível em: <<http://www.jornaldefesa.com.pt/pesquisa.asp>>. Acesso em: 01 mar. 2011.

MOURA NETO, Júlio Soares de. In. Jobim, Nelson; Etchegoyen, Sergio; Alsina, João Paulo. **Segurança internacional: perspectivas brasileiras**. Rio de Janeiro: FGV. 2010.

NODLAND, Arild. *Guns, oil and “cake”: security in the gulf of Guinea*. **Naval War College Newport Papers**. Newport, v.35, p. 191-206, jan. 2010.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Carta das Nações Unidas**. Nova Iorque. 1965. Disponível em: < <http://www.un.org/en/documents/charter/index.shtml> >. Acesso em: 03 maio 2011.

_____. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito Mar**. Nova Iorque. 1982. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm>. Acesso em: 03 maio 2011.

_____. **Review of maritime transport 2010**. Nova Iorque. 1982. Disponível em: <http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1816 (2008)**. *Situation in Somalia*. 2008a. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9344.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1838 (2008)**. *Situation in Somalia*. 2008b. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9467.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1846 (2008)**. *Situation in Somalia*. 2008c. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9514.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1851 (2008)**. *Situation in Somalia*. 2008d. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2008/sc9541.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1897 (2009)**. *Situation in Somalia*. 2009. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2009/sc9799.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1918 (2010)**. *Situation in Somalia*. 2008a. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc9913.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1950 (2010)**. *Situation in Somalia*. 2008b. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2010/sc10092.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

_____. Security Concil. **Resolution 1976 (2011)**. *Situation in Somalia*. 2008b. Disponível em: <<http://www.un.org/News/Press/docs/2011/sc10221.doc.htm>>. Acesso em: 27 maio 2011.

PATCH, John. *The overstated threat*. **Proceedings**. Annapolis, v.134, p. 34-39, dez. 2008.

RAYMOUND, Catherine Zara. *Malacca strait: a problem solved?*. **Naval War College Newport Papers**. Newport, v.35, p. 109-120, jan. 2010.

REYNOLDS, P. A. *Introducción al estudio de las relaciones internacionales*. Madrid: Tecnos. 1977.

RIBEIRO, António Silva. **Características das estruturas das forças navais multinacionais**. Disponível em: <http://www.jornaldefesa.com.pt/conteudos/view_txt.asp?id=116>. Acesso em: 14 jun 2011.

SEKULICH, Daniel. **Terror nos mares: os piratas do século 21**. São Paulo: Editora Landscape. 2009.

SERGIS, P. *Impacts of the legal framework on operations through the example of piracy*. **NMIOTC Journal**. 2nd Issue, Nov. 2010. Disponível em: <[http://www.hellenicnavy.gr/nmiotc/files/NMIOTC Journal2.pdf](http://www.hellenicnavy.gr/nmiotc/files/NMIOTC%20Journal2.pdf)>. Acesso em: 02 abr 2011.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. Globalização e segurança marítima. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.127, n. 10/12, p. 95-108, out./dez. 2004.

_____. As novas ameaças e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n.07, p. 32-42, jun. 2006.

_____. A pirataria na somália. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.130, n. 01/03, p. 47-64, jan./mar. 2010.

SILVA, Renato Pericin Rodrigues da. **Cooperação internacional no combate à pirataria na costa da Somália**. 2010. 44 f. Monografia (Especialização em Relações Internacionais) – Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

SILVEIRA, Rui Monarca. Segurança e defesa – a visão do Exército Brasileiro. In: **REFLEXÕES sobre defesa e segurança: uma estratégia para o Brasil**. Pensamento Brasileiro sobre Defesa e Segurança. Brasília: Ministério da Defesa, Secretaria de Estudos e Cooperação, v. 2, p. 167-187, maio 2004.

TILL, Geoffrey. Poder marítimo: questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n.07, p. 8-31, jun 2006.

UNITED KINGDOM. Command of the Defence Council. **BR 1806 British Maritime Doctrine**. Third Edition. Disponível em: <<http://www.da.mod.uk/colleges/jscsc/courses/RND/bmd/prelims.pdf>>. Acesso em 11 jun 2011.

VIDIGAL, Armando Amorim Ferreira. A missão das Forças Armadas para o século XXI. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 124, n. 10/12, p. 101-115, out./dez. 2004.

_____. As relações internacionais sob a perspectiva da segurança. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 126, n. 01/03, p. 107-144, jan./mar. 2006.

WEIR, Gary E.. *Fish, family and profit: piracy and the horn of Africa*. **Naval War College Newport Papers**. Newport, v.35, p. 207-221, jan. 2010.

ZENTGRAF, Maria Christina. **Introdução ao estudo de metodologia científica**. Rio de Janeiro. COPPEAD/UFRJ, 2011. Módulo de ensino.