

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

ELIHÚ DE ALMEIDA JUNIOR

A REALIDADE ATUAL DA PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ:

As Oportunidades e Implicações para a Marinha do Brasil

Rio de Janeiro

2019

ELIHÚ DE ALMEIDA JUNIOR

A REALIDADE ATUAL DA PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ:

As Oportunidades e Implicações para a Marinha do Brasil

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

Orientador: CMG Cláudio Marin Rodrigues

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2019

## **AGRADECIMENTOS**

À minha esposa Karla e minha filha Gabriela, pelo incentivo e compreensão pelas minhas ausências que permitiram que este trabalho fosse realizado.

Ao Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Cláudio Marins, orientador deste trabalho, pelas orientações precisas e que forneceram a tranquilidade necessária que permitiu alcançar o objetivo ao longo de seis meses.

Ao pessoal da Biblioteca da Escola de Guerra Naval, pela valorosa contribuição para a intensa pesquisa bibliográfica.

A todos os companheiros do curso de Política e Estratégia Marítimas que de alguma forma contribuíram com informações e dados de relevância que foram utilizados nesta pesquisa.

## **RESUMO**

No século XXI as chamadas “novas ameaças” passam a ter maior destaque após a Guerra Fria, inseridas no contexto do sistema internacional. A pirataria marítima não é precisamente uma ameaça recente à segurança e se desenvolve à luz de uma escassa presença dos Estados em suas áreas marítimas. A pirataria no Golfo da Guiné se destaca pela importância geopolítica da região, com uma intensa atividade de exploração de petróleo. A gravidade da situação pode levar a um processo de securitização, intensificando-se a presença cada vez maior de forças militares ao Atlântico Sul. O Brasil, como política de Defesa, engloba a região da costa ocidental da África no seu entorno estratégico e procura gerar ações de cooperação naquele continente, com apoio e ações de estreitamento de laços pela Marinha do Brasil. A Marinha do Brasil tem participado de exercícios navais na África com ênfase no combate à pirataria no Golfo da Guiné, preservando um enfoque maior no treinamento de marinhas e guardas costeiras da região. Pela amplitude dos problemas gerados pela pirataria na região do Golfo da Guiné, o Brasil poderá utilizar-se das capacidades da MB para buscar a definição de uma estratégia de cooperação que insira o Brasil, de forma mais intensa, no cenário internacional como disseminador de um ambiente de paz e cooperação com ênfase na segurança marítima. Nesse contexto, apresentam-se as consequências e oportunidades oriundas de uma maior inserção da Marinha do Brasil no papel de protagonista empregando meios navais em ações de combate à pirataria no Golfo da Guiné.

**Palavras-chave:** Golfo da Guiné. Segurança Marítima. Pirataria. Atlântico Sul.

## **ABSTRACT**

In the 21st century the so-called "new threats" began to have greater emphasis after the Cold War, inserted in the context of the international system. Maritime piracy is not exactly a recent threat to security and develops in the light of a rare presence of States in their maritime areas. Piracy in the Gulf of Guinea stands out for the geopolitical importance of the region, with an intense oil exploration activity. The significance of the situation can lead to a securitization process, leading to an increasing presence of military forces in the South Atlantic. Brazil, as a defense policy, encompasses the region of the West coast of Africa in its strategic entry and seeks to generate cooperative actions on that continent with support and actions of narrowing ties by the Brazilian Navy. Brazilian Navy has joined in naval exercises with an emphasis on combating piracy in the Gulf of Guinea, while preserving a focus on training the Navies and Coastal Guards. Due to the breadth of the problems generated by piracy in the Gulf of Guinea region, Brazil may use the capabilities of Brazilian Navy in carrying out actions to define a strategy of cooperation that enters Brazil strongly in the international scenario as a disseminator of an environment of peace and cooperation with maritime security. In this context, we describe opportunities and consequences arising from a greater insertion of the Brazilian Navy in role of prominence using naval resources in actions to combat piracy in the Gulf of Guinea.

**Keywords:** Gulf of Guinea, piracy, maritime security; South Atlantic.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Mapa do Golfo da Guiné	33
Figura 2	Zonas Multinacionais de Coordenação Marítima na África Ocidental e Central	35

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABDM	Associação Brasileira de Direito Marítimo
CCIM	Centro de Coordenação Inter-regional Marítimo
CPB	Código Penal Brasileiro
CRFB	Constituição da República Federativa do Brasil
CEEAO	Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CEEAC	Comunidade Econômica dos Estados da África Central
CGG	Comissão do Golfo da Guiné
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CSNU	Conselho de Segurança da Nações Unidas
DMN	Doutrina Militar Naval
EUA	Estados Unidos da América
EMGEPRON	Empresa Gerencial de Projetos Navais
END	Estratégia Nacional de Defesa
GG	Golfo da Guiné
ICC	<i>International Chamber of Commerce</i>
ICG	<i>International Crisis Group</i>
IMB	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO	Organização Marítima Internacional
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
MRE	Ministério das Relações Exteriores
MT	Mar Territorial
NPaOc	Navio-Patrolha Oceânico
ONU	Organização das Nações Unidas

OPV	<i>Ocean Patrol Vessel</i>
PND	Política Nacional de Defesa
UA	União Africana
UE	União Europeia
U. S. AFRICOM	<i>United States Africa Command</i>
ZEE	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul



## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>2</b>	<b>A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL</b> .....	15
2.1	SEGURANÇA INTERNACIONAL E O GOLFO DA GUINÉ.....	15
2.2	GEOPOLÍTICA E A PROJEÇÃO DO BRASIL NO ATLÂNTICO SUL.....	18
2.3	ASPECTOS JURÍDICOS DA PIRATARIA MARÍTIMA.....	23
2.3.1	<b>O roubo armado contra navios</b> .....	28
2.3.2	<b>Tipificação de pirataria no Brasil</b> .....	30
2.4	A SITUAÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ.....	32
<b>3</b>	<b>O PODER NAVAL NO COMBATE À PIRATARIA</b> .....	39
3.1	AS TEORIAS DE EMPREGO DO PODER NAVAL CONTRA A PIRATARIA.....	39
3.2	MEIOS NAVAIS EM COOPERAÇÃO CONTRA A PIRATARIA.....	43
<b>4</b>	<b>A MARINHA DO BRASIL E AS OPORTUNIDADES E IMPLICAÇÕES NA COOPERAÇÃO PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ</b> .....	49
4.1	A MB EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA NO GOLFO DA GUINÉ .....	50
4.2	UMA POSSÍVEL PROPOSTA PARA A MB NO COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ.....	54
4.3	OPORTUNIDADES ADVINDAS DA COOPERAÇÃO NO GOLFO DA GUINÉ....	58
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	62
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	67

# 1 INTRODUÇÃO

O mar é primordial ao desenvolvimento econômico mundial, sendo utilizado majoritariamente para as relações comerciais de importação e exportação, traduzindo-se em números ao correspondente a mais de 80 % do transporte mundial em volume (ONU, 2018), e, portanto, é fundamental a manutenção e a liberdade das linhas de comunicação marítimas, sem intercorrências que possam afetá-las de forma significativa.

Em um mundo em que estamos cada vez mais interconectados pelo avanço da era da informação, as chamadas “novas ameaças”<sup>1</sup> passaram a ter maior destaque após a Guerra Fria (1947-1989), em que nos é apresentado um cenário complexo e difuso, em meio a uma diversidade de forças partícipes, estatais e não-estatais, inseridas no sistema internacional.

Nesse contexto de incertezas a pirataria marítima que, apesar de ser comumente encontrada no rol dessas “novas ameaças”, não é exatamente uma ameaça recente à segurança. Ao longo da história a criminalidade no mar se desenvolvia diante da pouca presença de uma força coercitiva dos Estados, excetuando-se o período conhecido como *Pax Romana* (27 a. C. - 180 d. C.); todavia, a pirataria marítima adquire características peculiares e maior intensidade de ocorrências a partir da primeira década deste século, por suas motivações, ligadas às atividades econômicas no mar, suas formas de atuação e a possibilidade de conexão a outros crimes transnacionais como o terrorismo e o tráfico de drogas e armas.

A pirataria marítima no Golfo da Guiné (GG) tem chamado a atenção no cenário global atual e suas consequências estão sendo discutidas mais amplamente em fóruns internacionais, tais como a reunião da cúpula extraordinária em segurança marítima e

---

<sup>1</sup> “Emprega-se a expressão Novas Ameaças para designar uma série de fenômenos mais ou menos recente, que traria desafios ou problemas novos para a segurança dos Estados, das sociedades que os constituem e/ou dos indivíduos que nelas habitam” (LÓPEZ, 2003, p. 59).

desenvolvimento da União Africana (UA), realizada em Togo, em junho de 2016 (UNIÃO AFRICANA, 2016).

Pelo fato do aumento da incidência de pirataria em regiões onde se atribui destacado valor geopolítico, com intensa atividade econômica no continente africano, os prejuízos tornam-se significativos, tanto pelo custo envolvido quanto pela ocorrência de violações extremas de direitos humanos, em função da violência exercida contra as tripulações das embarcações que são alvos dos ataques de piratas.

A pirataria marítima vem sendo objeto de inúmeros estudos que procuram analisar e compreender as principais razões que poderiam levar em sua maior concentração em algumas regiões do planeta. São incluídos também os roubos armados contra embarcações, sendo que estes não considerados como pirataria, em função de se tratar do envolvimento de áreas marítimas territoriais pertencentes aos Estados, de acordo com o previsto na Convenção das Nações Unidas para o Direitos do Mar (CNUDM) de 1982, da qual o Brasil é signatário.

Este trabalho apresenta como problema a indesejada e nociva incidência de pirataria no entorno estratégico brasileiro, atraindo meios navais de marinhas de Estados exógenos à região, entre os quais Estados Unidos da América (EUA), China e União Europeia (UE). Tal presença na costa ocidental africana nos remete a refletir as influências na estratégia do Brasil para o Atlântico Sul e qual será o papel da MB no desenvolvimento de ações que possam contribuir para a projeção do Brasil no cenário internacional, atuando na área delimitada do GG.

O trabalho é relevante para apresentar um quadro atualizado da pirataria marítima no GG e para apresentar uma proposta de cooperação da MB no combate à pirataria naquela região, a fim de defender os interesses brasileiros, cooperar com a paz e cultivar um ambiente de integração no Atlântico Sul.

Nesse contexto, o trabalho tem como principal objetivo apresentar as possíveis oportunidades e consequências para a Marinha do Brasil, decorrentes da participação em ações de presença no GG que possam contribuir para o aumento da segurança marítima na costa Ocidental da África, em consonância com a política externa brasileira.

Assim, foram estabelecidos os seguintes objetivos secundários deste trabalho, buscando a interpretação da observação de dados e informações dos diversos fenômenos que se concentram na área geográfica, ora delimitada:

1 – Apresentar um panorama atual sobre as concentrações das ocorrências de pirataria marítima na região do GG, buscando dados que possam verificar que há intensificação desses crimes na região e sua relevância nas relações internacionais, procurando-se identificar a afinidade do aumento da atividade de exploração e operação da atividade petrolífera com esses crimes e como as resoluções das Organizações Internacionais têm contribuído para o combate à pirataria marítima na região de estudo. Serão analisados os principais aspectos jurídicos a fim de que possa corroborar possíveis decisões políticas do Brasil com relação ao emprego de meios, material ou pessoal da MB em apoio aos Estados da África Ocidental para o combate à pirataria.

2 – Delimitar as influências da atuação do poder naval na região do GG e suas implicações. Pretende-se responder ao questionamento de como o emprego do poder naval contribui para a redução da pirataria, de acordo com teorias de pensadores contemporâneas, a fim de indicar as possibilidades de emprego de meios da MB no entorno estratégico brasileiro.

Para o objetivo desta pesquisa será utilizada a metodologia analítica descritiva para estudo de caso, revisando-se a literatura e utilizando-se como parâmetro dados existentes que avalizem a importância do emprego de meios navais contra a pirataria, juntando-se as observações dos aspectos jurídicos, as linhas teóricas de pensamento sobre a atuação de forças contra ameaças desse tipo e sobre as implicações para os interesses do Brasil. Assim, este

trabalho foi dividido em quatro capítulos.

Além desta introdução, este trabalho será composto por mais três capítulos e uma conclusão. No segundo capítulo será apresentado um quadro atualizado da situação na costa africana ocidental, buscando relacionar interesses brasileiros que possam ser afetados pela incidência de pirataria na região. É imperioso se ressaltarem as questões geopolíticas envolvidas e analisar as razões que levaram o GG a concentrar ações de pirataria e roubo armado contra navios, sejam elas para se auferir recursos pelo roubo de carga e equipamentos, quanto para a manutenção de tripulações como reféns para a exigência de pagamento de resgates. No campo das Relações Internacionais, serão utilizadas obras de autores como Barry Buzan e outros para o embasamento das questões de segurança internacional inerentes ao GG. Serão também abordados os aspectos legais do Direito Internacional mais relevantes e o tratamento da pirataria marítima pela legislação nacional, buscando proporcionar um caminho para as possibilidades de cooperação com Organizações Internacionais, forças multinacionais e os Estados do GG.

No terceiro capítulo serão analisadas as bases teóricas constantes de livros, artigos e demais trabalhos publicados que deem sustentação sobre o emprego do poder naval e sua relevância para combate à pirataria, utilizando-se o pensamento contemporâneo de autores especializados no assunto, tais como Geoffrey Till.

No quarto capítulo serão analisadas as questões relativas às potencialidades para o Brasil na possibilidade de participação da MB nos assuntos ligados ao GG, em função do nosso entorno estratégico e suas consequências. Serão analisadas a PND, a END, o LBDN, além de publicações de ordem doutrinária como a Doutrina Militar Naval (DMN) que engloba as possibilidades de emprego do Poder Naval pela MB.

Por fim, na conclusão deste trabalho, será apresentada uma proposta para a MB como participante na definição de uma estratégia de cooperação para o restabelecimento de uma

situação de estabilidade em seu entorno estratégico e as possíveis implicações e oportunidades que resultem do combate à pirataria no Golfo da Guiné, dentro do que se projeta como interesse no Atlântico Sul.

Este trabalho está baseado em um processo de análises feitas de dados oriundos de diversas organizações internacionais que produzam uma visão mais pormenorizada do que ocorre no GG, observando-se autores especializados em relações internacionais e segurança marítima, além de outras organizações que tenham em suas agendas o combate à pirataria no ambiente marítimo, buscando-se convergir para propor uma forma de atuação da MB naquela região.

## **2 A PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ E A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL**

Ao longo deste capítulo será apresentado um panorama atualizado da situação da pirataria marítima na região do GG, procurando visualizar mais claramente a sua evolução e principais características. Serão analisados aspectos relativos à segurança internacional, para uma melhor compreensão da realidade atual no contexto da complexidade do regionalismo existente na costa ocidental da África e as suas relações com o Brasil. Neste capítulo, serão ainda apresentadas as definições pertinentes ao Direito Internacional e a legislação brasileira a fim de fornecer sustentação ao combate à pirataria marítima no Atlântico Sul e possibilitar um melhor entendimento das possibilidades de emprego de meios navais na segurança marítima no GG.

### **2.1 – SEGURANÇA INTERNACIONAL E O GOLFO DA GUINÉ**

Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945) as questões relativas à segurança internacional ficam mais evidenciadas, entretanto a ideia de que tal segurança, de forma mais abrangente, não estaria ligada exclusivamente apenas à esfera política-militar só foi percebida um certo tempo após a Guerra Fria (BUZAN; HANSEN, 2012).

No âmbito dos Estudos de Segurança Internacional, a segurança era algo que precisava ser assegurado para a nação, um Estado, um indivíduo, um grupo étnico, o meio ambiente ou até o planeta. Dentro da noção da “segurança nacional” e na evolução para a “segurança Internacional”, não se consideraria a supressão da segurança do Estado pela segurança da humanidade ou de uma minoria dentro de fronteiras estatais (BUZAN; WEAVER, 2012).

A região do GG está compreendida no que os autores Buzan e Wæver (2013) denominam de Proto-Complexo da África Ocidental, observando-se a teoria dos Complexos Regionais de Segurança (RSC)<sup>2</sup>, quando há uma interdependência de segurança suficiente para delinear uma região e diferenciá-la dos seus vizinhos, mas a dinâmica de segurança regional continua a ser demasiadamente tênue para o reconhecimento de um autêntico RSC.

A percepção do GG inserido em um complexo de segurança que não se encontra em sua plenitude de maturidade, nos remete para a dificuldade de se estabelecer medidas amplas e eficazes para se tratar da segurança daquela região, em função da diversidade e fragilidade na interdependência dos diversos atores.

A conceituação da “securitização” traz um discurso de se considerar, dentro de uma determinada comunidade política, algo como sendo uma ameaça para um objeto referencial e, assim, se demandariam medidas urgentes e excepcionais, de forma que se possam realizar ações efetivas para sua contenção (BUZAN; WÆVER 2013).

O processo de securitização parte do princípio que as ameaças são elevadas a um grau superior ao que está estabelecido na esfera política e um determinado problema poderá ser tratado e priorizado dentro de um tipo de política especial ou acima da política (BUZAN; WÆVER; WILDE, 1998).

Assim pode-se perceber que a securitização propõe uma forma de tratamento diferenciado para as questões de segurança, com elevação do grau de prioridade e se não for tratada de forma excepcional poderia haver um processo grave de sua deterioração, com consequências graves e duradouras, pois a morosidade das ações de ordem política para os problemas não “securitizados” podem demandar um tempo demasiadamente excessivo.

A África subsaariana ininterruptamente se mostra como um imenso desafio no que

---

<sup>2</sup> Buzan e Waever (2013, p. 491) definem os complexos regionais de segurança (RSC) como “um conjunto de unidades cujo principal processo de securitização, dessecuritização, ou ambos são tão interligados que seus problemas de segurança não podem ser razoavelmente analisados ou solucionados independentemente uns dos outros”.



diz respeito às relações internacionais e ao considerarmos a teoria dos RSC. O continente africano, de certa forma, paga o preço de uma rápida descolonização pelos europeus e para trás ficaram enormes problemas para os estados recém-formados (BUZAN; WÆVER, 2013).

Nesse aspecto, a partir dos anos 1950 e início dos anos 1960 ocorrem inúmeros processos de independência, mas sem grandes enfrentamentos com as ex-potências coloniais. A intervenção europeia ocorria dentro de uma conjuntura de fragilidade econômica e institucional que advinha da grande dificuldade dos novos Estados africanos em estabelecer uma estrutura interna, a fim de superar o longo período de exploração colonial e dependência externa (PENHA, 2011).

Até a criação da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEEAO) em 1975, muito pouco havia de interação em termos de segurança. A partir deste bloco, que reunia 16 Estados componentes, o desenvolvimento da região muito provavelmente só ocorreu pela riqueza proporcionada pelo petróleo e que levou a Nigéria a se estabelecer como ator central e estabelecer uma liderança dentro daquela organização (BUZAN; WÆVER, 2013).

Conforme expressa a teoria de Buzan e Wæver (2013), um Complexo de Segurança requer um nível maior de interdependência entre um grupo de atores estatais ou outros atores não estatais e estas interdependências necessitam de interações substanciais. Na África, as principais linhas de interação de segurança se dão dentro dos Estados ou em movimentos de atores não estatais atravessando suas fronteiras.

No desenvolvimento do conceito de formação de um complexo de segurança naquela região, a Nigéria surge como o principal ator estatal dentro da região pela sua economia, sendo o mais populoso da África, com uma população muito jovem na média de idade, tendo um enorme papel para a segurança regional em se tratando de emprego do poder militar e como agente de cooperação tanto regional como global (GUEDES, 2013).

Ao analisarmos toda a dinâmica da segurança dentro da região em estudo, em se tratando de segurança internacional os Estados do GG possuem um certo grau de dificuldade para lidar com a questão, de forma a se assumir o problema como de grande importância e elevando-o a um nível superior de prioridade, de maneira que a pirataria marítima possa ser efetivamente combatida.

Assim, a ameaça representada pela pirataria marítima no GG deve ser tratada com a adequada relevância, inserida dentro da agenda dos governos daquela região, priorizando ações concretas que se traduzam em resultados práticos que favoreçam o desenvolvimento socioeconômico da região.

## 2.2 – GEOPOLÍTICA E A PROJEÇÃO DO BRASIL NO ATLÂNTICO SUL

Um ambiente de prosperidade e normalidade no Atlântico Sul é intensamente desejado para a plenitude da integração e manutenção da liberdade de navegação que podem ser, de alguma forma, prejudicadas pela incidência de casos de pirataria marítima.

Nessa abordagem, materializam-se conflitos que extrapolam as possíveis tensões originadas de disputas territoriais e o envolvimento de diversos Estados em confrontos generalizados.

O Brasil, inserido no contexto da América do Sul, tem grande interesse no firme estabelecimento de uma liderança e influência regional na região do Atlântico Sul, incluindo-se os países da costa ocidental africana.

As relações entre Brasil, ainda como colônia ultramarina de Portugal, e a África remontam o século XVI e, conforme expôs Rodrigues<sup>3</sup> (1961, citado por PENHA, 2011), a região do GG, no chamado Reino de Daomé, mantinha uma parceria comercial com a Bahia,

---

<sup>3</sup> RODRIGUES, J.H. Brasil e África: outro horizonte. 3. Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1961.

havendo também uma relação no âmbito político-diplomático, caracterizada por reiteradas visitas de embaixadores.

A estabilidade regional contribui para incentivar a busca pelo fortalecimento de estruturas democráticas e com forte apelo para a integração regional. Desse entendimento, o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) atribui grande importância para a perseguição de um ambiente de extrema cooperação no Atlântico Sul com os países da África Ocidental, em consonância com a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), criada pela ONU em 1986, que congrega atualmente Brasil, Argentina, Uruguai e mais 21 países africanos (BRASIL, 2016).

Nesse contexto, a Política Nacional de Defesa (BRASIL, 2016, p. 25) insere a orientação de que “O Brasil atribui prioridade aos países da América do Sul e da África, em especial aos da África Ocidental e aos de língua portuguesa, buscando aprofundar seus laços com esses países”.

O Atlântico Sul recebe maior destaque dentro de uma abrangência global, proporcionalmente a projeção sul-americana e africana cada vez mais intensa, na direção do desenvolvimento econômico e social ou pela caminhada na direção da sustentabilidade indicadas pelas enormes reservas minerais e petrolíferas, além da abundância de recursos de sua biodiversidade (PATRIOTA, 2013).

Ao observarmos o estabelecido nos documentos de alto nível nacionais, constata-se que o processo de cooperação com a fronteira atlântica na África desenvolve uma integração plena do Atlântico Sul como um espaço central para a segurança e defesa nacional (NEVES, 2013, p.13).

Com reservas disponíveis de petróleo no Atlântico Sul, a região cresce de importância como uma das fontes principais de hidrocarbonetos com o potencial de produção no pré-sal brasileiro e a produção atual da Angola e Nigéria, os dois maiores produtores de

petróleo da África (LEÃO, 2016).

De acordo com dados relativos a 2018, divulgados pela Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP)<sup>4</sup>, as reservas provadas de óleo cru na região do GG, considerando-se apenas Nigéria, Angola, Congo, Gabão e Guiné Equatorial, apontam para um total de mais de 50 bilhões de barris.

Existe uma grande concentração de produtores de petróleo no GG, e considerando-se a África subsaariana no ano de 2018, o principal produtor é a Nigéria com 2,051 milhão de barris diários seguida por Angola com 1,534 milhão, República do Congo com 333 mil, Gabão com 194 mil e Guiné-Equatorial com 190 mil (BP, 2019).

Ao se analisar a amplitude econômica do GG, na riqueza proporcionada pelas reservas de petróleo, Penha (2011) observa que, ao se considerar os fatores estratégicos sem a limitação a sua conformação geográfica, outros Estados são incorporados, estendendo-se por uma faixa que desde a Mauritânia até a Namíbia.

Em conformidade com o objetivo nacional de defesa número VI da PND, deverá ser intensificada a projeção do Brasil entre os atores estatais e sua maior inserção em processos decisórios internacionais que devem ser traduzidos em atos que permitam maior participação brasileira em fóruns e em operações de caráter internacional que possam garantir mais influência nos assuntos de importância mundial (BRASIL, 2016).

Nessa perspectiva de interesse de integração dos Estados que fazem parte desta pacífica e promissora região do planeta, permanecem questões importantes relacionadas à incidência de ações criminosas, muitas vezes de caráter transfronteiriço, que ameaçam justamente o atingimento de uma zona plenamente pacífica e que possa trazer desenvolvimento sustentável e gradual redução do nível de pobreza das populações dos países em desenvolvimento daquela região em particular.

---

<sup>4</sup> Disponível em: <[https://www.opec.org/opec\\_web/en/data\\_graphs/330.htm](https://www.opec.org/opec_web/en/data_graphs/330.htm)> Acesso em 09 ago. 2019.

O Atlântico Sul, no contexto da Guerra Fria, passou por um período de negligenciamento como um possível teatro de operações, sendo a ele atribuído um “vazio de poder” pela secundária importância que lhe era dada pela monopolização de outras áreas marítimas que cresciam de importância para os estrategistas, em função da maior probabilidade de um eventual conflito de escala mundial (PENHA, 2011).

No que concerne aos aspectos geográficos, o Brasil detém uma posição muito favorável ao projetar-se no Atlântico Sul em sua posição de maior estreitamento, além da existência de Fernando de Noronha que traria maior segurança para rotas de cabotagem e oceânicas e de acordo com Mattos<sup>5</sup> (1980, citado por PENHA, 2011) a disposição do Brasil no Atlântico Sul acaba por lhe favorecer em caso hipotético de conflito, como ocorreu na Segunda Guerra Mundial.

Na política externa brasileira observamos a atuação no Atlântico Sul pelo estreitamento de relações com alguns países no continente africano, tais como Namíbia, Nigéria e Angola.

Em 1994, a criação do Acordo de Cooperação Naval com a Namíbia permitiu a criação de uma Marinha naquele país que pudesse garantir os interesses namibianos em suas águas jurisdicionais com os custos sendo divididos entre os dois governos. Cabe ressaltar dois fatores em comum entre Angola e Namíbia na cooperação naval brasileira. Primeiramente, o apoio brasileiro ao levantamento da plataforma continental pela Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON). Além desse acordo, destaca-se também o exercício “Atlantic Tidings 2015”, de caráter marítimo e ribeirinho cujo objetivo principal era realizar treinamento para o enfrentamento das “novas ameaças”, com foco mais específico no combate à pirataria (VELLOSO, 2014).

Constata-se, assim, que a aproximação do Brasil com a África Ocidental,

---

<sup>5</sup> Mattos, C. M. Atlântico Sul: Sua importância estratégica. A Defesa Nacional. Rio de Janeiro, n. 688, 1980.

dentro do contexto no seu entorno estratégico, vem ocorrendo de forma praticamente ininterrupta, principalmente com os esforços despendidos pela MB na criação da Marinha Namibiana, além das missões navais estabelecidas em Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, procurando corresponder ao que está expresso na PND.

Segundo Gonçalves (2007), os países do litoral atlântico devem avançar em seus esforços para ampliar a cooperação e para analisar uma agenda comum, evitando incorporar elementos que possam favorecer a entrada de atores externos.

Paradoxalmente, a despeito da crise econômica atual e das dificuldades de se manter uma Força Naval com poder militar para atuação no Atlântico Sul, poderá haver espaço para a cooperação entre o Brasil e os Estados do GG, sendo importante analisar quais condições necessárias e as restrições impostas para manutenção de objetivos definidos pela PND para se exercer uma influência naquela região, um espaço que é regularmente ocupado por interesses de potências europeias, EUA e China. Nesse aspecto, conforme observa Vidigal<sup>6</sup> (1997, citado por PENHA, 2011), apesar de se alcançar melhorias na concepção de uma estratégia de defesa para a região, o que se pode notar são restrições orçamentárias para as políticas de defesa dos países sul-atlânticos.

Assim, considerando-se a análise de fatores geopolíticos e econômicos que traduzem o crescimento da importância do GG, compreende-se a região como de extrema relevância e que naturalmente desperta o interesse do Brasil para a manutenção de um relacionamento que gere uma maior projeção internacional, consubstanciada por ações que proporcionem um incremento da segurança marítima no GG, dentro dos seus espaços marítimos, com a redução ou possível extinção da pirataria marítima, contribuindo para dar sustentação a atividade econômica.

---

<sup>6</sup> VIDIGAL, A. A. F. Atlântico Sul: uma visão brasileira. Revista da Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, v. 12, n. 34, 1997.

### 2.3 ASPECTOS JURÍDICOS DA PIRATARIA MARÍTIMA

A pirataria marítima, de forma bastante genérica, é composta por atos criminosos praticados em alto mar e que assolam a humanidade desde a antiguidade. Tais crimes precisam ser muito bem definidos e tipificados para que os Estados tenham capacidade de combatê-los conforme suas leis e pelo que é regido pelo Direito Internacional nos tratados e convenções.

Dutton<sup>7</sup> (2010, citado por VENÂNCIO, 2017) afirma que, de forma geral, os Estados têm o direito de poder realizar a perseguição, o apresamento e o julgamento desses crimes, sendo os praticantes da pirataria no mar considerados como *hostis humani generis*, ou seja, são definidos de maneira global como inimigos da humanidade, pela ameaça que trazem à segurança da navegação.

Um dos aspectos de extrema relevância para a questão pirataria marítima está relacionado ao ordenamento jurídico que lhe dá um tratamento específico, diferindo de outros crimes também de natureza transnacional, cometidos em áreas onde é tênue ou praticamente nula a presença do Estado com uma força coercitiva que possa impor sua legislação. O arcabouço jurídico, em algumas situações, afeta significativamente ou mesmo impede as ações de repressão a certos crimes.

Nesse sentido, é imperativo se analisar mais precisamente como são definidos crimes específicos como a pirataria marítima e os procedimentos a serem adotados para os agentes do Estado que são incumbidos de realizar ações de prevenção e repressão às atividades dessa natureza.

Quando se pensa em pirataria um dos primeiros aspectos a se considerar é o espaço geográfico em que esses crimes são praticados. A pirataria possui definição específica,

---

<sup>7</sup> DUTTON, Y. Bringing pirates to justice: a case for including piracy within the jurisdiction of the international criminal court. *Chicago Journal of the International Law*, v.11, n. 1 p.197-241, 2010. Disponível em: <<http://ssrn.com/abstract=1640543>>. Acesso em 03 set. 2011.

pois se trata de crime cometido além das fronteiras, em regiões que tenham pouca presença ou total ausência de força coercitiva estatal.

A complexidade relacionada à pirataria marítima está pautada, principalmente, pela localização e motivação em que esses crimes são praticados e pelas ações específicas que podem ser aplicadas. Além disso, são muitos os atores envolvidos e na região do GG são diversos espaços marítimos territoriais, de extensões bastante variadas, onde grupos criminosos não estão obviamente preocupados se irão ou não atravessar as fronteiras marítimas e sim onde será maior a probabilidade de obtenção de lucros em suas atividades ilícitas.

Desse entendimento, Daniel Heller-Roazen<sup>8</sup> (2009, citado por VENÂNCIO, 2017) em sua obra intitulada “*The enemy of All*” destacam-se quatro propriedades para a questão da pirataria marítima. Primeiramente a pirataria envolve uma região em que regras excepcionais podem ser aplicadas, como exemplos o alto mar e a dimensão do espaço aéreo. Em segundo lugar, o crime está relacionado a um agente que cometeria seus delitos em um espaço não usual e que não ficaria limitado ao simples padrão de autor *versus* vítima. A terceira característica está relacionada às duas primeiras e se refere a confusão peculiar causada pela pirataria e que, de forma extrema, o rompimento da diferenciação entre a categoria criminal e política, em virtude desses crimes serem cometidos além da jurisdição dos Estados, sendo então os piratas considerados como inimigos não apenas de um único Estado ou população em particular, mas de todos e portanto, não poderíamos enquadrar aqueles como criminosos ordinários. Por último, para o combate à pirataria não seria adequado se usar o conceito de guerra e assim estes “inimigos de todos” não seriam nem criminosos comuns nem combatentes no sentido tradicional e, portanto, não seriam empregadas operações de guerra naval típicas, mas a utilização do poder naval de uma forma

---

<sup>8</sup> HELLER-ROAZEN, D. *The enemy of All: piracy and law of the nations*. New York: Zone Books, 2009, p. 10-11



mais branda no combate à pirataria.

Assim, deve-se destacar a excepcionalidade de tratamento da pirataria marítima que não pode ser enquadrada como um simples crime comum de roubo, sendo que os ritos processuais são mais complexos e compostos por nuances jurídicas a serem mais bem compreendidas.

Discussões jurídicas a respeito das leis dos mares tem seu ponto de partida no princípio fundamental da liberdade dos mares que foi proposto em 1608 pelo jurista holandês Hugo Grotius, em sua concepção de *mare liberum*. Este conceito se baseia na ideia de que os desenvolvimentos na lei dos mares tem como premissa que os oceanos, exceto uma faixa relativamente estreita da água sujeita à soberania do Estado, são abertos a todos os usuários e que todas as reivindicações ao espaço ou ao uso do oceano devem ser vistas como intromissões sobre a liberdade de uso dos mares (KLEIN, 2011).

A Organização Marítima Internacional (IMO) tem direcionado as questões de segurança marítima pelo comitê de segurança marítima desde a década de 1980 e nesse contexto há uma distinção entre o termo *safety*, que se refere a prevenção ou diminuição dos riscos de acidentes no mar causados por embarcações ou erros cometidos por operadores, e o termo *security* que está intrinsecamente relacionado à proteção contra atos deliberados realizados por grupos ou indivíduos no cometimento de crimes de forma intencional.

A noção do que se define como pirataria marítima passa inicialmente por uma compreensão do estabelecimento jurídico sobre os termos mar territorial (MT) e zona econômica exclusiva (ZEE) como está disposto na CNUDM, a chamada convenção de *Montego Bay* de 1982, complementada em 1994 de sua parte XI. No Brasil, o decreto 1.530 de 22 e junho de 1995 permitiu a entrada em vigor da convenção que havia sido ratificada em 1988 (MATTOS, 2014).

A Convenção de *Montego Bay*, em seu artigo 100, dispõe sobre a obrigatoriedade

de atuação dos Estados contra a pirataria no alto mar e nas áreas onde não é possível se estabelecer jurisdição de algum Estado.

Os Estados têm a liberdade de fixar uma largura para seus espaços territoriais marítimos até limite de 12 milhas náuticas, a partir de uma linha base normal que é definida pela linha das baixas marés ao longo do contorno da costa conforme as cartas marítimas de grande escala e reconhecidas pelo Estado costeiro. Tal definição é importante no sentido de que existem caracterizações distintas no enquadramento de crimes e modificam como decorrerão ações subsequentes passíveis de serem conduzidas desde a identificação, perseguição, detenção e rito processual contra os suspeitos de cometerem atos de pirataria no mar. Especificamente, a CNUDM assim define a pirataria em seu artigo 101:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometido para fins privados pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privada e dirigidos contra:
  - i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
  - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum estado;
- a) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata;
- b) toda ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas *a*) ou *b*) (ONU, 1982, p.60).

Nos termos apresentados por esse artigo da Convenção é possível compreender que atos de agressões contra navios são definidos como pirataria, somente se são cometidas por agentes privados, para fins privados e que não estejam dentro de áreas sob a jurisdição de um Estado.

A possibilidade de apresamento de navios suspeitos de pirataria é definida no artigo 105 da CNUDM e estabelece que o Estado poderá apresar as embarcações que estejam engajadas em práticas de pirataria ou embarcações capturadas por piratas ou em poder destes, além de poder apreender os bens que estejam a bordo.

Tal competência é denominada de jurisdição universal que, de acordo com Jean

Paul Pancrácio<sup>9</sup> (citado por CASTRO; SILVA, 2017), o Estado tem o Direito, mas também a obrigação de capturar uma embarcação engajada em atos de pirataria, ressaltando-se que é importante que tal apresamento seja realizado por navios tripulados por militares ou em nome de um Estado, conforme expresso pelo artigo 107 da CNUDM.

Amparado por esse entendimento de obrigação do Estado de perseguição e apreensão de navios piratas, observa-se que navios de guerra teriam, a rigor, o dever de realizar ações contra navios que estejam realizando atos de pirataria, desde que aqueles estejam claramente identificados, arvorando pavilhão a serviço de um determinado Estado, todavia é necessário agir com extrema cautela para se consumir o apresamento de navios que supostamente estejam agindo com intenção de realizar atos de pirataria, pois de acordo com o artigo 106 da CNUDM, em se tratando de caso em que não há motivação suficientemente clara, o Estado seria responsabilizado, perante o outro Estado de nacionalidade do navio suspeito, pelos eventuais prejuízos causados.

É importante se destacar que os artigos que versam sobre a pirataria marítima devem ser compreendidos em conjunto com o expresso pelo artigo 58 § 2º da CNUDM que estabelece que as regras pertinentes do Direito Internacional se aplicam à ZEE, na medida em que não são incompatíveis com o que está previsto pela Convenção.

Também é imprescindível se distinguir a pirataria do crime de roubo armado contra navios, já que este pode ocorrer dentro das águas interiores ou no mar territorial de um Estado costeiro. Em consonância com a parte II da CNUDM, na ocorrência de casos de roubo armado contra navios, a responsabilidade primária pela execução de sanções normalmente recai no Estado costeiro. O assalto à mão armada contra os navios constitui também uma infração pelo disposto na Convenção para a Supressão de Atos Ilegais Contra a Segurança da Navegação Marítima de 1988.

---

<sup>9</sup> PANCRACIO Jean Paul; CHAPLEAU Philippe. La Piratarie Maritime: Droits Pratiques et Enjeux. Paris, Vuibert 2014 p.83.

Para a efetiva repressão à pirataria, entretanto, as convenções internacionais não discriminam penas a serem imputadas aos criminosos suspeitos de praticarem tais atividades, sendo necessário que se estabeleçam disposições nas legislações de âmbito nacional que possam criminalizar tais ações e lhes imputem a pena a ser aplicada. Assim, os Estados são incitados pela ONU para que realizem uma revisão de seus ordenamentos jurídicos, a fim de possibilitar a criminalização da pirataria marítima (BEIRÃO, 2017).

É importante se mencionar que, pelo contido no artigo 105 da CNUDM, os piratas podem ser submetidos a processo por tribunal do Estado que realizou a apreensão de navio engajado na pirataria, sendo comum que tais Estados não tenham qualquer interesse para realizar esses julgamentos por diversos motivos, sem mencionar as dificuldades inerentes à declaração de incompetência de Tribunais Internacionais para processar e julgar crimes de pirataria (ALBUQUERQUE, 2014).

Nesse contexto, de acordo com a IMO<sup>10</sup> (2013, citado por ALBUQUERQUE, 2014) em inúmeras situações a captura de embarcações piratas não pode ser realizada pela ausência de evidências suficientes que comprovem o ato de pirataria, o que pode levar as forças navais a encerrar uma ação sem um resultado efetivo.

Assim, a CNUDM estabelece a obrigatoriedade de repressão de navios engajados na pirataria e cabe, portanto, aos Estados definirem legislação pertinente que venha a produzir uma sequência para o processamento jurídico, em observância aos preceitos do Direito Internacional.

### **2.3.1 O roubo armado contra navios**

Há necessidade de fazer consideração sobre o aspecto particular relacionado aos crimes cometidos em áreas marítimas que estejam localizadas nos territórios dos Estados, os

---

<sup>10</sup> IMO. Piracy – note by Secretariat. Legal Comittee, mar. 2013. P. 3. LEG 100/6/1. Acesso em 16/04/2014.

quais a Convenção de *Montego Bay* não pode dar um tratamento específico, por serem áreas afetadas à soberania estatal.

Observa-se que o fator de territorialidade no mar, de acordo com o que foi definido na CNUDM, restringe os atos de pirataria às áreas marítimas que estejam fora do controle de algum Estado e, portanto, conforme expôs Bohm-Amolly<sup>11</sup> (2011, citado por ESTEVES, 2012) essa grande restrição permite que aqueles que praticam a pirataria escapem para as águas territoriais dos Estados que não punem os seus crimes, subtraindo-se ao Direito Internacional.

Por tal especificidade, a IMO estabeleceu o código A.1025 (26) chamado de *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, que foi adotado em 2 de dezembro de 2009, a fim de realizar a investigação dos crimes de pirataria e roubo armado contra navios, definindo este último como qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça que não seja considerado como ato de pirataria que é realizado para fins privados contra um navio, pessoas ou bens a bordo deste navio dentro da jurisdição de um Estado, águas interiores, suas ilhas e mar territorial (IMO, 2009).

Torna-se assim evidente que, pelo previsto na convenção e resoluções da ONU, é estabelecida uma obrigação dos Estados para tomar as ações necessárias para o combate à pirataria em alto mar e nas ZEE, excluindo-se as águas interiores e mar territorial, onde as regras são de exclusividade da legislação de cada Estado costeiro.

Dentro dessa característica, a proibição de atuação de forças militares de um determinado Estado no mar territorial de um outro Estado é irrevogável, entretanto em função da grave situação da pirataria na costa da Somália, a ONU aprovou a resolução 2020 (2011)

---

<sup>11</sup> BOHM-AMOLLY, A. Von. Pirataria no Oceano Índico. Algumas questões jurídicas. Revista Militar número 2511-abr. 2011, p. 1-12.

do Conselho de Segurança das Nações Unidas<sup>12</sup> que renova a resolução 1846 (2008) que concita aos Estados e Organizações que combatam a pirataria e também o roubo armado no MT da Somália por meio de forças militares estrangeiras. Tais resoluções visam relativizar o previsto nas convenções e permitir ações de perseguição e apreensão de embarcações piratas dentro do mar territorial somali. Tal excepcionalidade é devida à gravidade da situação e completa falta de capacidade de articulação daquele governo para contribuir com a segurança marítima naquela região.

### **2.3.2 Tipificação de pirataria no Brasil**

No Direito Internacional Público, o simples ato de ratificar uma Convenção Internacional não trará de imediato algum efeito jurídico e assim dependerá do processo legislativo de cada Estado para que tenha validade e possa vigorar dentro de seu território (CASTRO; SILVA, 2017).

Nesse contexto, observando-se o que está ditado pelo Direito Internacional, a CNUDM por si só não concede todas as prerrogativas necessárias e segurança jurídica para a tipificação de casos de pirataria na hipótese de envolvimento de navios de bandeira brasileira a serviço do governo.

Os Navios da MB têm o dever de se contrapor a todo navio ou pequena embarcação envolvida em atos de pirataria fora do território brasileiro, onde não há jurisdição de qualquer outro Estado, entretanto ainda não está tipificado o crime de pirataria marítima no Código Penal Brasileiro (CPB). Desta afirmação se evidencia a impossibilidade de se realizar

---

<sup>12</sup> A Resolução 2020 (2008) renovou o apelo aos Estados e organizações regionais que têm a capacidade de fazê-lo, para participar da luta contra a pirataria e assalto à mão armada no mar ao largo da costa da Somália, coerente com o direito internacional, através de meios navais e aeronaves militares para realizar apreensões de embarcações, armas e outros equipamentos relacionados utilizados por pirataria e assalto à mão armada no mar, ou para o qual existem motivos razoáveis para suspeitar de tal uso. Disponível em [www.undocs.org/S/RES/2020%20\(2011\)%20](http://www.undocs.org/S/RES/2020%20(2011)%20). Acesso em 30 maio 2019.

o rito processual de julgamento de piratas em nosso território, ainda que tais criminosos venham a ser capturados por navios a serviço do Estado fora do território brasileiro, conforme se obriga o Brasil, em função da ratificação da CNUDM.

Em função da inexistência de legislação específica, em parecer exarado no dia dois de setembro de 2003 pela Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), em relação a atos criminosos cometidos em navios de bandeira é enfatizado o princípio da tipicidade e da anterioridade da lei penal, de tal forma que para ser considerado crime o fato típico deve estar definido na legislação, em face do princípio da legalidade ou anterioridade da lei penal, em conformidade com o que determina a Constituição da República Federativa do Brasil (CRFB), que estabelece que não existe crime sem lei anterior que o defina e nem há pena sem prévia cominação legal (CASTRO; SILVA, 2017).

Apenas em 2009 foi apresentado o Projeto de Lei do Senado 216/2009, de autoria do Senador Valdir Raupp, propondo a modificação do CPB, acrescentando-se ao artigo 264 o crime de Pirataria contra embarcação, definida pela invasão ou sequestro de embarcação para subtrair bens ou valores. Esta foi uma primeira tentativa de tentar tipificar este crime no Brasil, ainda que pela motivação de atos de “pirataria” nas águas interiores do estado do Pará, praticada por quadrilhas organizadas e bem armadas. Todavia, tal projeto de lei, após ser anexado ao projeto de reforma do CPB, foi arquivado em dezembro de 2014 (CASTRO; SILVA, 2017).

Assim, pela análise da legislação nacional e das convenções adotadas e ratificadas pelo Brasil, existem lacunas não preenchidas, carecendo de modificações de leis que definam de maneira apropriada o crime de pirataria marítima, a fim de que seja passível de ser combatida pelo governo brasileiro em alto mar ou mesmo dentro das áreas marítimas restritas localizadas no GG, principalmente quando se trata do julgamento e penalização de piratas.

Na possibilidade de que a MB possa vir a participar de operações antipirataria de

forma cooperativa com os governos do GG ou até mesmo integrar uma Força-Tarefa marítima em função da atual PND, torna-se importante a fundamentação nos aspectos relacionados à segurança jurídica que deem suporte às ações da MB contra atos de pirataria no Brasil ou no exterior, de forma que sejam reduzidos os riscos de haver alguma forma de comprometimento da política externa brasileira perante a comunidade internacional.

## 2.4 A SITUAÇÃO DA PIRATARIA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ

Os espaços marítimos crescem de importância pela presença de recursos minerais que cada vez mais são explorados pelo desenvolvimento de novas tecnologias que permitem a extração daquelas riquezas de forma viável e sustentável.

A amplitude das atividades econômicas no mar atrai interesses de grupos criminosos que tentam se valer de violência, em espaços onde há presença reduzida do poder dos Estados, para realizarem seus movimentos com maior facilidade e obter recursos consideráveis da prática de tais crimes.

No caso particular do continente africano, as concentrações de ocorrência de pirataria marítima e roubo armado contra navios estão localizadas na região próxima ao litoral da Somália ou chifre da África no Oceano Índico e no lado ocidental, mais particularmente no GG, onde a pirataria continua a prevalecer como uma séria ameaça, apesar das contramedidas adotadas pelos Estados costeiros e também por empresas privadas de segurança marítima (OBP, 2018).

O GG compreende uma extensa faixa da costa africana ocidental, desde o Gabão até Costa do Marfim, incluindo Togo, Benim, Gana, Nigéria, República de Camarões, além dos Estados insulares de São Tomé e Príncipe e Guiné Equatorial e pela amplitude das atividades de pirataria ao longo de toda a região será considerado neste trabalho a faixa



litorânea que vai de Angola até Cabo Verde. Pela sua dimensão e composição heterogênea, onde estão presentes diversos Estados, é possível se inferir as dificuldades existentes para a manutenção da segurança marítima.



Figura 1 – Mapa do Golfo da Guiné.

Fonte: <<https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-À-Pirataria-No-Golfo-Da-Guiné.pdf>>. Acesso em 13 ago. 2019.

Nesse contexto, verifica-se que a existência da ameaça de piratas no GG, uma área de grande valor geopolítico em função da exploração de atividades petrolíferas, mostra a necessidade de se ponderar, de forma isenta e criteriosa, as possíveis influências nos assuntos de interesses do Brasil, por estarem inseridas no seu entorno estratégico.

Tomando-se como referência a resolução 2018 (2011) da ONU, durante a missão de avaliação sobre a pirataria, que esteve em Benin, Nigéria, Gabão e Angola, observou-se que estes crimes prejudicavam imensamente os esforços de desenvolvimento socioeconômico na região e ascendiam a um nível de violência mais alto e sistemático, visando as cargas das embarcações, como o petróleo. A conclusão daquela missão ressaltou a importância de uma união entre os Estados do GG para dar uma resposta à crescente ameaça de pirataria ao longo de suas costas (ONU, 2012).

No caso da pirataria atuante no GG, o principal propósito era a apropriação das cargas e os combustíveis, principalmente em águas territoriais ao longo da costa, o que acarreta a redução do tempo de reação de meios navais, principalmente aqueles pertencentes aos Estados exógenos àquela região. Além disso, o aumento da pirataria na Somália é consequência do seu colapso estatal e no caso do GG a principal motivação da pirataria é o mercado regional de petróleo (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2013)<sup>13</sup>.

Diante dos problemas de segurança que estavam ocorrendo no GG, a ONU conduziu a iniciativa regional da reunião de cúpula de Yaoundé<sup>14</sup>, na República de Camarões, em junho de 2013. Composta pelos países do Golfo, bem como a CEEAO, a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Comissão do Golfo da Guiné (CGG), a cúpula estabeleceu os seguintes atos e acordos: um memorando sobre segurança marítima na África Central e Ocidental com a definição de objetivos e áreas de cooperação; um código de conduta relativo à luta contra a pirataria, assalto à mão armada contra navios e atividade marítima ilícita na África Ocidental e Central; e a criação do Centro de Coordenação Inter-regional Marítimo (CCIM) para a implementação de uma estratégia regional de segurança marítima para o GG (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2014).

---

<sup>13</sup> De acordo com Nye Jr (2009, p. 295) “a Organização *International Crisis Group* (ICG), com sede em Bruxelas, analisa países em risco de colapso, escalada ou recorrência de conflitos violentos e oferece recomendações políticas, visando aos estrategistas políticos, com relação a maneira de diluir as tensões e solucionar os conflitos. Sua diretoria inclui personagens influentes da política, diplomacia, empresas e mídia que ajudam a formar as operações do grupo e fazer lobby pela implementação de sua política”.

<sup>14</sup> A ameaça da pirataria em constante evolução inspirou a Declaração de Yaoundé, de junho de 2013, na qual os Chefes de Governo da CEEAO e da CEEAC acordaram estabelecer um Centro de Coordenação Inter-Regional Marítimo (CCIM) em Yaoundé, República de Camarões. Para reforçar o compartilhamento de informações, bem como de ações judiciais, do julgamento de criminosos e de apoio às vítimas, foi estabelecido um “*Código de Conduta relativo à prevenção e repressão de atos de pirataria e ataques à mão armada contra navios bem como de atividades marítimas ilegais na África Ocidental e Central*”. Disponível em: <<https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-À-Pirataria-No-Golfo-Da-Guiné.pdf>> Acesso em 27 fev. de 2019.

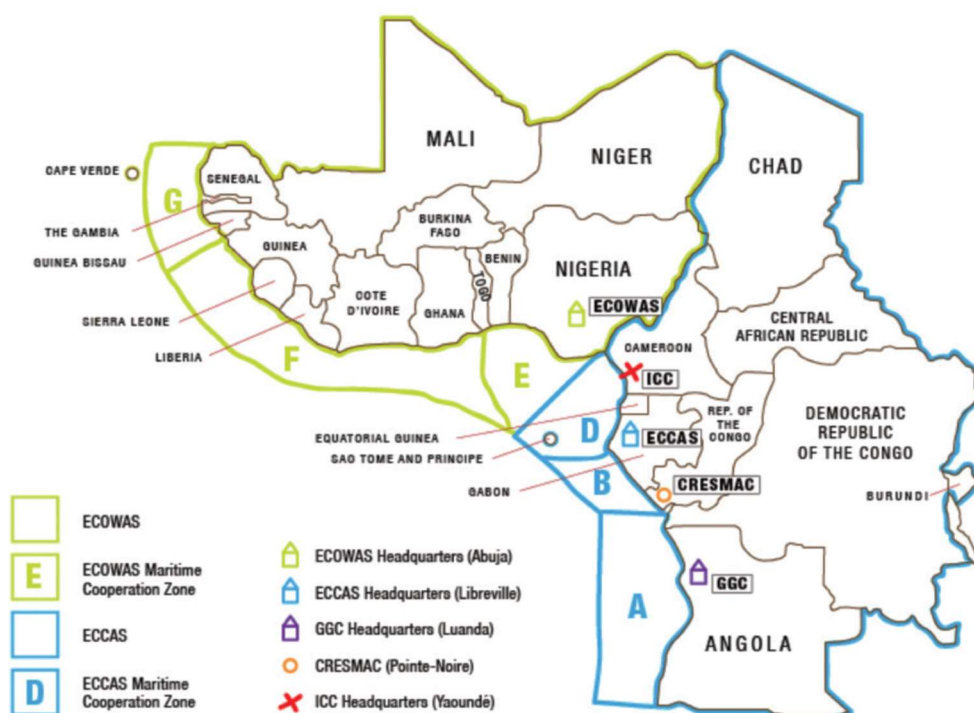


Figura 2. Zonas Multinacionais de Coordenação Marítima na África Ocidental e Central.  
 Fonte: <<https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-À-Pirataria-No-Golfo-Da-Guiné.pdf>>. Acesso em 13 ago. 2019.

A busca por petróleo é oriunda de ações frequentemente orquestradas por quadrilhas ou bandos locais, trabalhadores que atuam na indústria do petróleo e se corrompem, agências de segurança e por redes de criminalidade organizada do leste da Europa e da Ásia. Não obstante, a pirataria que vem assolando a região do GG seja protagonizada, na maioria dos casos, por cidadãos de origem nigeriana, africanos de outras nacionalidades, criminosos do leste europeu e filipinos também já foram detidos nas águas do Golfo por participação em roubo de petróleo bruto, as operações de *bunkering*<sup>15</sup> e assaltos a navios (OSINOWO, 2015).

As abordagens realizadas por piratas são realizadas de forma violenta por meio de embarcações operando independentemente ou por pequenas lanchas oriundas de navios-mãe com maiores recursos que lhes fornecem orientação por rádio-comunicação para designar seus

<sup>15</sup> Segundo Murphy (2013) “o roubo de óleo - conhecido como *illegal bunkering*, independentemente se realizado em terra ou no mar- é extremamente rentável”.

alvos e conduzir os ataques, inclusive utilizando-se de equipamentos eletrônicos de identificação e localização automática (CASTRO; SILVA, 2017).

Na África Ocidental, os piratas normalmente embarcam no navio-alvo com intenção explícita de sequestrar tripulantes, geralmente oficiais e engenheiros. Estes reféns são levados para a terra, onde são mantidos durante as negociações de resgate. Diferentemente dos sequestros de navios que ocorrem no leste da África, esses ataques são realizados de forma muito expedita, o que torna muito complexo para as forças de segurança realizarem uma ação de resposta com resultado positivo (OBP, 2018).

Um fator central da presença de criminalidade no GG é a instabilidade gerada também pela situação política da Nigéria que possui grande relevância na região, tendo uma população da ordem de 170 milhões de habitantes, rica em recursos naturais e que enfrenta o problema da pobreza de 70% da sua população que está dividida em 350 etnias. Há grandes discrepâncias regionais entre a região sul e a norte, sendo esta região a apresentar uma maior fragilidade e que convive com a violência dos insurgentes extremistas do *Boko Haram*. O governo nigeriano se alterna entre ditaduras militares e governos civis que se mantêm por meio de acordos delicados que tem por objetivo o revezamento entre cristãos e muçulmanos na presidência<sup>16</sup>.

Como resultado desse quadro complexo de instabilidade na Nigéria, há reflexos negativos pelo aumento da atuação de uma rede do crime organizado que se conecta também ao aumento significativo da pirataria, não só no delta do Níger, mas em outras áreas marítimas da costa oeste africana.

O International Maritime Bureau (IMB)<sup>17</sup> registrou 201 incidentes de pirataria

---

<sup>16</sup> Disponível em: <<https://anistia.org.br/precisamos-conversar-sobre-nigeria>> Acesso em 19 ago. 2019.

<sup>17</sup> O International Maritime Bureau (IMB) é uma divisão especializada da International Chamber of Commerce (ICC). O IMB é uma organização sem fins lucrativos, criada em 1981 para atuar na luta contra todos os tipos de criminalidade marítima e negligência. A IMO na sua resolução A 504 (XII) (5) e (9), adotada em 20 de novembro de 1981, tem exortado que os governos e organizações possam cooperar para a troca de

marítima e assalto à mão armada em 2018, observando-se um acréscimo de cerca de 10% em relação aos 180 ataques contabilizados em 2017. Enquanto outras regiões afetadas por pirataria tiveram seus índices reduzidos ou se encontram nos mesmos patamares de anos anteriores o GG se sobressai por ser uma das áreas de maior risco para os marítimos onde forma contabilizados 79 ataques de um total de 87 realizados na África (IMB, 2019).

As denúncias de ataques em águas entre a costa do Marfim e o Congo tiveram um aumento importante e mais do que dobraram em 2018 e esses incidentes representaram a esmagadora maioria dos atos de pirataria de maior gravidade em todo o mundo. O GG registrou todos os atos sequestros de navios ocorridos em 2018 no total de seis, onde 13 de um total de 18 navios foram alvejados pelo de disparo de armas de fogo, 130 dos 141 reféns ficaram em cárcere e contabilizou-se 78 dos 83 sequestros de trabalhadores marítimos pelo mundo (IMB, 2019).

Em uma tendência preocupante, a violência acelerou no último trimestre de 2018, onde 41 sequestros foram registrados na costa da Nigéria entre outubro e dezembro, mais da metade do total anual. Alguns desses ataques ocorreram a grandes distâncias, chegando a 100 milhas náuticas da costa, ou seja, bem afastados das águas territoriais dos Estados da África Ocidental (IMB, 2019).

O IMB acredita que o nível atual da pirataria poderia se encontrar muito acima das estatísticas oficiais, inferindo que cerca de metade de todos os ataques possam não ter sido relatados.

Com base nos dados estatísticos ora apresentados, é possível observar a crescente violência no ambiente marítimo do GG e há uma preocupação constante do Conselho de Segurança da Nações Unidas (CSNU) e de outras organizações que tem em suas agendas motivações políticas distintas, trazendo uma maior complexidade para o GG pela diversidade

---

informações entre si e com o IMB, com vistas a manter e desenvolver uma ação coordenada no combate às fraudes marítimas.

de atores envolvidos e também pelas consequências danosas a inúmeros Estados e suas populações, que de alguma forma, são atingidas pela grande dependência da exploração petrolífera na região.

Assim, pode-se constatar que a pirataria continua a prevalecer como uma séria ameaça no GG, o que nos leva a depreender que ainda não há uma efetividade nas medidas que estão sendo discutidas pelos Estados costeiros da região, em virtude da percepção, por meio de dados estatísticos, que não há um decréscimo mais consistente de pirataria e roubo armado contra navios.

### **3 O PODER NAVAL NO COMBATE À PIRATARIA**

Neste capítulo serão analisadas, em termos teóricos e aplicação prática, as ações desenvolvidas com o emprego do poder naval contra a pirataria marítima que possam corroborar para ações a serem desencadeadas que sejam mais condizentes com as necessidades atuais observadas na área marítima do GG.

As experiências vivenciadas por outras marinhas, não apenas no contexto do GG, mas também no Oceano Índico, particularmente na costa da Somália, podem ser extraordinário valor para se balizar qualquer futura participação da MB em ações antipirataria que venham a se concretizar no âmbito do Atlântico Sul.

#### **3.1 AS TEORIAS DE EMPREGO DO PODER NAVAL CONTRA A PIRATARIA**

Nas dimensões do emprego do poder militar, há que se considerar, na sua primeira modalidade que é o combate, que este ainda é muito dependente de uma estratégia que não só envolva a competência, mas também uma legitimidade necessária. Deve-se especificar de forma clara o que se deve combater. Um foco excessivamente restrito para o planejamento da força a ser usada poderá reduzir sua capacidade como ferramenta eficaz de poder (NYE JR., 2011).

Considerando-se o caráter assistencial do poder militar, podem-se configurar diversas modalidades tais como o treinamento de militares estrangeiros, a realização de operações humanitárias e atividades de socorro após desastres. Assim, segundo Henry

Rowan<sup>18</sup> (2009, citado por NYE JR., 2011, p.75) “a Marinha dos EUA recentemente desenvolveu *A cooperative strategy for 21st century seapower*, que se concentra no papel da Marinha norte-americana, em parceria com outros Estados, para manter a liberdade dos mares e construir arranjos coletivos que promovam a confiança mútua”.

Atualmente, de acordo com o britânico Geoffrey Till (2009), para o que ele denomina de marinhas pós-modernas, no enfrentamento de qualquer risco ou ameaça é necessário o desenvolvimento de forças e estratégias que possam ser capazes de apresentar os seguintes resultados: controle do mar, operações expedicionárias, boa ordem no mar e manutenção de um consenso marítimo.

O controle do mar, nas marinhas pós-modernas, ainda é buscado como o principal meio de garantir a sua plena utilização para seus propósitos, permanecendo como ponto nevrálgico para suas estratégias marítimas. Atualmente, esse controle trata muito menos do enfrentamento de esquadras oponentes em mar aberto, sendo muito mais provável que a atuação do poder naval ocorra em áreas litorâneas onde as ameaças assumem graus tão desafiadores quanto aquelas enfrentadas no oceano (TILL, 2009).

Nessa abordagem, notam-se requisitos para um poder naval diversificado e flexível para se contrapor às ameaças das mais diversas, prevendo-se a ocorrência de oposição de ordem assimétrica e que exigem forças navais balanceadas e que tenham condições de atuar não só contra forças oponentes de grande poder, mas também sejam capazes de promover o controle de uma área marítima em particular, lidando contra ameaças compostas tão somente de grupos armados em pequenas embarcações, atuando de forma singela ou em conjunto, oriundas de bases terrestres ou móveis.

No contexto das ameaças à “boa ordem no mar”, pode-se relacionar uma série de crimes transnacionais tais como o tráfico de armas, pessoas e drogas, a pirataria e o terrorismo

---

<sup>18</sup> Henry Rowan, citado em “A wary respect: special report on China and America”, *The Economist*, 24 de outubro de 2009, p.14.



internacional e, mais além, a degradação do meio ambiente e a exploração desordenada de recursos marinhos (TILL, 2009).

Nesse sentido, enquadram-se as ações de piratas que vêm atuando na costa africana, em grande concentração no GG, que interferem diretamente nas comunicações marítimas de forma contundente e que acarretam enormes custos para a atividades econômicas de modo global.

Assim, será necessária uma abordagem sobre as políticas e resoluções de organismos internacionais e o emprego de forças militares que estejam atuando direta ou indiretamente para o combate à criminalidade na área do GG.

De acordo com Friedman (2001), o que torna o poder naval tão decisivo atualmente é que ele pode exercer a sua influência sem recorrer à força, mantendo sua presença sem a necessidade da anuência de qualquer outro Estado e, assim, nenhuma base localizada em terra poderá oferecer nada parecido com o mesmo grau de segurança política; nenhuma base terrestre poderá ser sempre utilizada, de acordo com as necessidades do governo.

Conforme observa Till (2010), em relação ao desenvolvimento da Estratégia para os EUA para o século XXI, considerou-se que para o modo de agir entre o uso do poder brando ou duro, poderia ter um certo grau na dependência do local geográfico do observador e de sua especialidade marítima e, dessa forma, na África, América do Sul e Europa, pelas suas necessidades operacionais, o interesse maior seria pelas capacidades de realizar operações de patrulha ou interdição.

Analisando por essa ótica, pode-se confirmar a imensa importância da capacidade que o poder naval possui de se projetar além dos domínios da soberania exercida dentro das águas territoriais, permitindo uma mobilidade, flexibilidade e uma capacidade dissuasiva, tanto para uso na guerra naval, quanto para emprego contra outras ameaças

complexas e difusas como a pirataria contemporânea.

Os EUA depositam uma grande confiança de que suas esquadras, espalhadas pelo mundo, poderão dominar os mares e conduzir a salvaguarda dos seus interesses. Por outro lado, a magnitude das mudanças no Sistema Internacional faz com que os EUA comecem a refletir que as questões pertinentes aos espaços marítimos afetam os interesses de todos os Estados, não havendo um único Estado que possa deter um domínio total, mas todos devem se mobilizar para a salvaguarda conjunta de “interesses comuns” no mar. É importante se observar o conceito de uma mudança para a multipolaridade e a construção de “parcerias cooperativas” baseadas na conjugação de interesses marítimos comuns (RUDE, 2010).

Analisando-se o contexto do domínio do mar, fica cada vez mais evidenciado, neste século, que a cooperação é algo que não deve ser negligenciado e a Marinha dos EUA possui grande importância na manutenção de níveis de segurança internacional, não só para o combate ao terror, mas no apoio ao combate de ilegalidades como a pirataria marítima.

Sobre a análise de uma estratégia para a perspectiva do transporte marítimo comercial, Morgan e Martoglio<sup>19</sup> fazem a seguinte constatação:

Vigiar os mares exigirá substancialmente mais capacidade do que os Estados Unidos ou qualquer outra nação individualmente pode oferecer. Requererá a cooperação nacional, internacional e do setor privado para fornecer as plataformas, o pessoal e os protocolos necessários para proteger os mares contra as ameaças transnacionais (2005, citado por CARMEL, 2010, p. 181).

De acordo com o aspecto cooperativo do pensamento marítimo pós-moderno dos EUA, sobre as referências constantes na estratégia de seus supostos propósitos colaborativos, ainda existem residuais desconfianças por parte de outros países em relação ao verdadeiro grau do seu empenho com as bases conceituais desse pensamento. Tal desconfiança se fez notar pela manifestação contrária da África em se estabelecer o U.S. AFRICOM no continente, pelo motivo de que a África não poderia ser comandada pelos EUA e que este

---

<sup>19</sup> MORGAN JR., John G.; MARTOGLIO, Charles. The 1.000-Ship Navy: Global Maritime Network. U.S. Naval Institute Proceedings 131. 2005, p. 15.

precisaria compreender que existem prioridades locais para o estabelecimento da boa ordem no mar e que não são necessariamente as mesmas dos EUA. Os norte-americanos têm a tendência de colocar o “terrorismo internacional” como a principal ameaça a ser combatida, enquanto outros estarão muito mais aflitos com outras ameaças, tais como a pesca ilegal ou o tráfico de pessoas (TILL, 2006).

Assim, é importante se ressaltar que o emprego de forças navais por parte de Estados exógenos ao GG, conforme a importância que a PND atribui ao entorno estratégico brasileiro, em particular nos Estados costeiros africanos no Atlântico Sul, deve ser analisado sob o ponto de vista da diplomacia e se haverá aderência com a contribuição para a segurança marítima, de forma que seja mantida uma expectativa positiva em relação às intenções do Brasil naquela região.

### 3.2 MEIOS NAVAIS EM COOPERAÇÃO CONTRA A PIRATARIA

Conforme nos mostra Stavridis (2017), em sua experiência como Comandante Supremo aliado da OTAN, os esforços despendidos para sobrepujar a pirataria no leste da África tem sido relativamente bem-sucedidos: em 2013 ataques os foram reduzidos significativamente e assim permanecem. Isso foi possível pela combinação de diversos fatores chave, devendo-se destacar a presença de meios navais, onde uma fragata ou contratorpedeiro com helicóptero embarcado consegue cobrir uma enorme área marítima de milhares de milhas quadradas e traz a capacidade de atuar de forma rápida contra piratas armados, afundar suas embarcações, apresá-los e pô-los em cárcere no mar, ainda que de maneira temporária. Todavia, frequentemente os piratas conseguem seus intentos, em virtude da imensidão da área marítima a ser coberta ao longo da costa noroeste africana.

No contexto da cooperação para a segurança marítima, a aproximação dos EUA e

até mesmo outros membros da OTAN, para as questões de pirataria no Atlântico Sul, vem sendo conduzidas na África pelo U. S. AFRICOM, Comando para a África com sede na Europa que vem realizando ações eventuais de treinamento e apoio às marinhas dos Estados costeiros do GG.

Forças navais, notadamente, desempenham um papel importante na dissuasão e combate à pirataria e roubo armado contra navios. Ao comporem escoltas para embarcações comerciais através de áreas de alto risco, oferecem uma alternativa de maior segurança que protege de modo efetivo navios, cargas e suas tripulações contra atos de pirataria. O Conselho de segurança das Nações Unidas na sua resolução 2020 (2011) registrou uma menção elogiosa aos esforços da operação ATALANTA da União Europeia (UE)<sup>20</sup>, das operações *OCEAN SHIELD* e *ALLIED PROTECTOR* da OTAN, da *Combined Task Force 151* (CTF 151) das Forças Marítimas Combinadas (CMF)<sup>21</sup> e outros Estados que atuaram em cooperação para suprimir a pirataria e proteger os navios vulneráveis que estivessem transitando pelas águas ao largo da costa da Somália (ONU, 2014).

Segundo dados divulgados pela CTF 151, muito embora os ataques de piratas com sucesso tenham uma redução expressiva, limitado a apenas um navio em 2017, sendo este o único ataque registrado desde 2012, a ameaça de crimes dessa natureza na costa da Somália ainda não foi totalmente erradicada.

As marinhas da OTAN vêm cooperando no emprego de meios navais e exercícios combinados contra atos de pirataria concentrada no GG, trazendo algumas experiências

---

<sup>20</sup> A missão da operação ATALANTA da UE NAVFOR é uma missão marítima militar da UE estabelecida em 2008 em resposta à crise de pirataria Somali. Operou em conjunto com a CMF, a indústria marítima e missões dentro da Somália, como o programa alimentar mundial das Nações Unidas (ONU) e outras organizações não-governamentais (ONGs).

<sup>21</sup> A CMF é uma parceria naval multinacional composta por 33 Estados, incluindo também o Brasil, alinhados ao propósito comum de realizar operações de segurança marítima (MSO), a fim de proporcionar segurança e estabilidade no ambiente marítimo. A CMF opera três forças-tarefa combinadas (CTF) em todo o mar vermelho, Golfo de Áden, bacia Somali, Mar Arábico do Norte, Golfo de Omã, Oceano Índico e Golfo Pérsico. A CTF 150 é responsável pela segurança marítima e contra-terrorismo, CTF 151 é responsável por dissuadir e reprimir a pirataria e a CTF152 é responsável pela segurança marítima e contra-terrorismo, especificamente no Golfo Pérsico. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/about/>> acesso em 16 jun. 2019.

adquiridas em operações militares de caráter naval realizadas nas áreas marítimas do Oceano Índico, nas proximidades do Golfo de Áden<sup>22</sup> e da costa somali.

Segundo Osinowo (2015), nas águas internacionais que compreendem o GG é importante uma maior cooperação entre os governos africanos e com outros parceiros externos. As operações *ATALANTA*, *OCEAN SHIELD* e as CTF 150/151 revelam que se compõem em um modelo que poderia ser ajustado para a região do GG. Extraordinário também seria que os EUA, além de outros governos da UE e Ásia, pudessem fortalecer a capacidade naval e das guardas costeiras da região por meio de uma coparticipação ativa com os organismos de segurança da África Ocidental.

Assim, é possível se averiguar uma redução considerável nos ataques de piratas registrados com origem na costa africana oriental, onde a performance de forças navais da CTF151 teve grande participação para as quedas registradas a partir de 2013, mesmo não tendo havido alteração na capacidade da Somália de manutenção da ordem dentro de suas fronteiras e no seu mar territorial<sup>23</sup>.

De acordo com Guedes (2016) os Estados do GG não possuem uma política marítima que apresente resultados significativos a ponto de se poder notar uma retração da pirataria. Suas forças militares não possuem recursos financeiros suficientes, o treinamento não é apropriado e são ainda muito mal equipadas para que tenham condições de garantir a presença da autoridade do Estado no mar; entretanto, dentre as iniciativas que possuem alguma significância como parte do treinamento das marinhas e guardas-costeiras do GG para o aumento de suas capacidades contra a pirataria ou outros crimes no mar é o exercício

---

<sup>22</sup> O Golfo de Áden é uma das mais importantes rotas comerciais do mundo. A rota mais longa para a Europa e América do Norte contornando-se o Cabo da Boa Esperança no extremo sul da África aumenta significativamente o custo do transporte.

<sup>23</sup> Recentemente o Conselho de Segurança das Nações Unidas adotou a resolução 2472, na qual foi estendido o mandato da AMISOM (African Union Mission in Somalia) e aprovou uma redução adicional de tropas, em consonância com o plano transitório da Somália para transferir gradualmente a as responsabilidades pela segurança para com as forças de segurança somali. Disponível em: <<http://amisom-au.org/2019/06/10748/>> acesso em 25 jun. 2019.

multinacional denominado OBANGAME EXPRESS<sup>24</sup> que tem sido realizado, anualmente, com a presença de Portugal, França, Espanha, EUA e outros, além da participação da MB, tem sido de grande proveito para o incremento da segurança marítima da região.

Evidentemente as rotas comerciais no Oceano Índico são relativamente mais significativas, onde o transporte do petróleo extraído do Oriente Médio que é afetado pela pirataria tem maior influência na participação de forças navais da União Europeia (UE) e EUA. As ações adotadas na Somália fizeram-se sentir na redução dos ataques de 2013 em diante, mas no GG que detém consideráveis reservas de petróleo e com uma significativa parte de sua produção de óleo sendo exportada pelo mar, o aumento de ataques de piratas em 2018, em relação aos anos anteriores, demandará o incremento de ações de caráter presencial das marinhas e guardas costeiras. A situação no GG ainda requer muita cautela, pois como foi visto anteriormente, as condições de segurança marítima na região se deterioraram após um breve intervalo de dois anos.

É compreensível que os esforços na utilização de forças navais atuando em conjunto figura como uma importante base para se reduzir os números da criminalidade no mar, mas ainda assim, forças estrangeiras operando distante de suas bases apresentam um cenário de esforço logístico bastante significativo, mesmo na possibilidade de utilização de navios de guerra de menor porte, com reduzido deslocamento e também de navios-patrolha oceânicos (OPV) que detém uma maior autonomia.

Corroborando essa análise, para se implementar o monitoramento e defender áreas marítimas do GG é preciso dispor de uma estrutura que tenha uma capacidade de dissuasão a ser realizada em camadas, caracterizada pelo uso de patrulha aérea marítima, por vigilância de

---

<sup>24</sup> “Obangame Express” é um exercício patrocinado pelo Comando para a África dos EUA (AFRICOM) projetado para melhorar a cooperação regional, a consciência situacional marítima, as práticas de compartilhamento de informações e a perícia de interdição tática a fim de aprimorar as capacidades coletivas do Golfo da Guiné para combater a atividade ilícita no mar. Disponível em: <<https://www.africom.mil/media-room/article/25316/obangame-express-2015-concludes-in-the-gulf-of-guinea>> acesso em 11 jun. 2019.

meios navais (OPV e SDB<sup>25</sup>) e pelo monitoramento em centros de controle em terra e por satélite. Cada meio naval deveria dispor de uma capacidade de patrulhamento e cobertura de radar de 100 milhas náuticas, com possibilidade de se manter outro meio em reserva e um terceiro navio em manutenção. Considerando-se tal hipótese, inserida no contexto das dimensões da costa da África Ocidental, de aproximadamente 3.000 milhas náuticas, o quantitativo mínimo de navios do tipo OPV necessário para uma efetiva dissuasão seria de 90 embarcações. Se forem consideradas as 32 embarcações equivalentes a esse tipo, presentemente em operação, tais como fragatas, corvetas e navios-patrolha de maior deslocamento, o déficit de 58 embarcações deve ser levado em consideração pelos governos da região para se constituírem como parâmetro de referência para os esforços vindouros no intuito de se prover uma dotação de meios adequada (OSINOWO, 2015).

As marinhas da OTAN operam na África com a missão de proteger o tráfego marítimo de importância para a UE e os EUA e tem maior capacidade no esforço de realizar presença na região com o treinamento das tripulações de meios navais de algumas marinhas e guardas costeiros dos Estados do GG.

Nesse contexto de uma vertente influenciadora externa, a China também se insere consideravelmente. O início deste século é marcado por uma grande expansão econômica chinesa na África. Sua influência na construção da infraestrutura, obtendo vantagens na exploração de recursos do continente e para a ampliação de seu mercado para seus produtos e investimentos.

A presença da China no continente africano também está sendo um componente digno de ser mencionado, tanto pelos aspectos econômicos como por ser um ator de enorme poder de exercer sua influência para a segurança internacional. No ano de 2017, a China ofereceu a Costa do Marfim um navio-patrolha, sendo que o governo marfinense já havia

---

<sup>25</sup> *Seaward Defense Boats* que, segundo Osinowo, assegurariam uma presença na aproximação de portos da região e também seriam disponíveis para apoio aos navios.

adquirido outros 3 navios de 33 toneladas e outros tipos de embarcações para atuação contra a pirataria.

Assim, ao analisarmos o ambiente em estudo é muito simples a percepção dos interesses de Estados exteriores ao Atlântico Sul, com a presença de suas marinhas de forma mais significativa, principalmente dos EUA, UE e da China, em virtude da presença considerável de grupos criminosos intensificando os atos de pirataria, ainda que tais forças militares não estejam engajadas de maneira organizada em uma Força Tarefa multinacional de forma coordenada e permanente.

No contexto da presença de atores estatais exógenos ao Atlântico Sul, é inegável que tal conjuntura deva a ser considerada como relevante para o Brasil que almeja agir com maior influência na região e, para tal, precisa se mostrar capaz de realizar ações de cooperação que visem a estabilização da área marítima do GG.



## **4 A MARINHA DO BRASIL E AS OPORTUNIDADES E IMPLICAÇÕES NA COOPERAÇÃO PARA A SEGURANÇA MARÍTIMA NO GOLFO DA GUINÉ**

A MB, no âmbito da sua atribuição primária de Defesa Nacional, é incumbida do enorme desafio de atuar em aproximadamente 5,7 milhões de quilômetros quadrados da área marítima denominada de Amazônia Azul<sup>26</sup> e que equivale a mais da metade do território brasileiro. Tal área é ainda acrescida, por acordo internacional, de uma grande área além de nossas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)<sup>27</sup>, ao se contabilizar a região do Atlântico Sul de responsabilidade do Brasil para o salvamento e a salvaguarda da vida humana no mar.

A MB vem buscando a ampliação de suas capacidades de patrulha com enorme esforço, tanto pela construção de novos navios ou por aquisições de meios navais de oportunidade a fim de ampliar sua capacidade de vigilância marítima, ainda que não estejam em quantidade suficiente com as suas reais necessidades.

Sob a ótica da cooperação em operações de segurança marítima, este capítulo tem o propósito de apresentar uma proposta, considerando a realidade atual da MB, para a definição de uma estratégia que possa contribuir para o combate aos atos de pirataria no GG, em uma perspectiva de futuras oportunidades que possam surgir advindas de maior amplitude de ações dessa natureza no Atlântico Sul.

---

<sup>26</sup> De acordo com a definição dada pelo LBDN (BRASIL, 2016c) a Amazônia Azul® é a denominação dada à região que compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da PC brasileira. Ela deve ser interpretada sob quatro vertentes: econômica, científica, ambiental e da soberania.

<sup>27</sup> Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2016c).

#### 4.1 A MB EM APOIO À POLÍTICA EXTERNA NO GOLFO DA GUINÉ

As atribuições MB estão assim resumidas:

A Marinha age de acordo com os preceitos constitucionais e em consonância com os interesses nacionais. Nesse sentido, a MB prepara e emprega o Poder Naval, a fim de contribuir para a defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa (BRASIL, 2017).

A MB, em apoio à política externa brasileira, busca a conservação de um estreito relacionamento com outras marinhas no continente africano e participa de outras operações de caráter naval, tais como a ATLASUR com a Marinha Sul-africana, Armada da República Argentina e Armada da República Oriental do Uruguai.

A Diplomacia Naval que abrange um enorme espectro das atividades marítimas sem apresentar descontinuidades, pode variar desde a realização de ataques como uma atitude mais extremada, passando pela dissuasão, ou também por atos de cooperação completamente amigáveis. O objetivo primordial é o de tentar influenciar o comportamento alheio. Muito embora, na diplomacia naval, o poder seja explorado sem a utilização da força, em algumas ocasiões particulares pode ser utilizado para garantir uma ação até mesmo letal. A Diplomacia Naval pode ter uma ampla variedade de finalidades e efeitos como qualquer outro instrumento utilizado pela diplomacia (TILL, 2009).

No âmbito das atividades voltadas para a Diplomacia Naval, nos últimos anos a MB tem participado de missões de paz sob a égide da ONU e que resultaram em um excepcional trabalho realizado até o momento no comando da UNIFIL<sup>28</sup>, uma missão de paz que visa impedir o acesso a armas por grupos radicais estabelecidos no território do Líbano,

---

<sup>28</sup> As Forças Armadas brasileiras estão desde 2011 em emprego no comando da missão de paz da Força-Tarefa Marítima (FTM) da Força Interina das Nações Unidas no Líbano (UNIFIL) criada em 1978 pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas. A MB participa com o emprego de um navio e uma aeronave orgânica na costa libanesa que tem por missão de bloquear o fornecimento de armas ilegais e contrabandos para o território libanês, além de contribuir para o treinamento da Marinha libanesa para que esta possa cumprir suas atribuições independentemente. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/index.php/relacoes-internacionais/missoes-de-paz/o-brasil-na-unifil-libano>> Acesso em 20 jul. 2019.

sendo que o emprego de Fragatas Classe “Niterói” e da Corveta “Barroso” na Força-Tarefa Marítima tem se mostrado como de grande relevância na contribuição para a segurança em zonas conflituosas, atribuindo ao Brasil uma excepcional notoriedade no emprego de forças militares na cooperação para a segurança internacional.

O Brasil também tem buscado uma maior inserção no continente africano que se traduz no apoio às missões navais que dão apoio para as marinhas da República de Cabo Verde e São Tomé e Príncipe, em um claro alinhamento com a Comunidade de Países da Língua Portuguesa (CPLP) e, de forma análoga, percebe-se também um maior engajamento de Portugal no apoio à segurança no GG, inclusive com o envio de navios em visitas aos Estados daquela Comunidade, com a missão de cooperação na área de Defesa, Diplomacia Naval e apoio à política externa do Estado português, inserida na iniciativa “Mar Aberto 2018”<sup>29</sup>.

Além disso, a MB procura participar do exercício multinacional OBANGAME EXPRESS, junto com marinhas da África Ocidental e a Marinha dos EUA. Certamente, essas iniciativas fazem parte de uma política de expansão de influência e cooperação na África e a MB tem mantido boas relações com as marinhas que participam dessas operações.

Quando a situação de agravamento da pirataria no GG passou a atrair maior atenção do mundo, em 2013 o então Ministro da Defesa Celso Amorim, em uma entrevista concedida à rede britânica BBC, quando questionado se o problema da pirataria naquela região não poderia trazer influências negativas para o Brasil, afirmou que havia preocupação do Governo nessa questão, pois uma parte do petróleo importado pelo Brasil tinha origem no GG ou de regiões próximas e que havia conversas com Angola, África do Sul, Namíbia e

---

<sup>29</sup> Visita realizada por um OPV português para acordos de cooperação bilateral com as Marinhas dos países amigos, para a vigilância, patrulhamento marítimo e segurança marítima, bem como outras ações de apoio à política externa do Estado e a promoção da indústria da base tecnológica de Defesa de Portugal nos Estados visitados. Disponível em: <<https://www.plataformamedia.com/pt-pt/noticias/politica/interior/navio-da-marinha-portuguesa-parte-na-segunda-feira-para-missao-na-costa-ocidental-africana-9731637.html>> Acesso em 28 jul. 2019.

outros sobre possibilidades de exercícios conjuntos mais amplos, reafirmando que o Brasil já recebera convites para participar com observadores das reuniões de cúpula africana relativas à segurança do GG, tendo afirmado que a motivação para tal auxílio se daria por dois motivos: “solidariedade, que é real na nossa política externa sobretudo em relação à África, mas também por interesse nosso: rotas marítimas, petróleo e empresas brasileiras” (AMORIM, 2013).

No âmbito da diplomacia, com base no convite ao Brasil para participar como observador na cúpula de Yaoundé, demonstra-se que há considerável espaço para que o Estado brasileiro tenha um papel de destaque como agente influente na estabilidade e segurança do Atlântico Sul. A política de defesa brasileira para o Atlântico Sul permanece compelida a auxiliar os países africanos do GG no fortalecimento de suas Marinhas e Guardas Costeiras em realizar o patrulhamento e defesa de seus territórios e águas jurisdicionais (BRASIL, 2013).

Diante dessas afirmativas, tanto no âmbito do Ministério da Defesa quanto do Ministério de Relações Exteriores, observa-se a existência de interesse que o Brasil tenha um papel mais relevante e participe efetivamente no apoio ao problema africano da pirataria crescente no lado ocidental, mas é perceptível que, mesmo diante da opção de aproximação por convites para atuar em repressão à pirataria, não houve proposição concreta se o auxílio seria prestado por meio de emprego efetivo de navios ou apenas auxiliando no treinamento das marinhas ou guardas costeiras. Há que se considerar também qual seria o tipo de acordo ou tratado a ser discutido para se concretizar uma ajuda de caráter militar na costa oeste africana, em função da variedade de Estados que são afetados e das organizações internacionais da África e da própria ONU, que mantém em suas agendas a redução da criminalidade de caráter transfronteiriço na região como um dos fatores de contribuição para o desenvolvimento e a redução da pobreza, que frequentemente é apontada como um dos

motivos para escalada de criminalidade no GG.

De forma manifesta, outros fatores devem ser analisados para se atender qualquer pleito no sentido da participação da MB em segurança marítima na África e nesse sentido o orçamento federal para a Defesa é um fator limitador, além do alinhamento político necessário para acordos e tratados a serem praticados. As despesas obrigatórias da MB estão em progressão, o que resulta em redução da margem para outras despesas que envolvam o emprego de forças ou navios no exterior. Tal fator poderia evidentemente ser compensado integral ou parcialmente por fontes de recursos disponíveis de outras organizações ou governos.

O tipo de assistência que poderia ser prestada pelo Brasil na África, por intermédio do uso de meios e tropas, estaria relacionado às capacidades das marinhas e guardas costeiras da região serem ainda bastante reduzidas<sup>30</sup>, com navios e embarcações de menor porte e de origens diversas. Tais fatos acarretam uma maior dificuldade de manutenção de condições mínimas de operacionalidade para o combate ativo à corrente criminoso atuante na região e, dessa forma, haveria oportunidades para maior aproximação e estreitamento de laços de amizade com os Estados costeiros do GG.

Navios de guerra são empregados para se criar um efeito dissuasório, particularmente em áreas em que há maior risco de ataques e quando observamos o conceito da manutenção da “boa ordem no mar”. Tal efeito tem grande valor para a redução de práticas de pirataria, entretanto os meios navais devem ter o apoio de helicóptero embarcado e também aeronaves de patrulha marítima para dar sustentabilidade às operações e, além disso, se os meios navais são oriundos de regiões distantes é necessário que a rotatividade de meios

---

<sup>30</sup> Dentre as marinhas da região a que mais se destaca é a Marinha nigeriana que encomendou alguns novos navios, sendo seis navios de patrulha de maior porte, que serão utilizados para reforçar a segurança marítima e proteger os campos de produção de petróleo e gás do país. Disponível em: <<https://www.defenceweb.co.za/sea/sea-sea/nigerian-navy-commissions-new-vessels/>> acesso em 21 jun. 2019.

seja suficiente para fornecer os números necessários. Os navios precisam ser rápidos e suficientemente armados e, nesse aspecto, os canhões normalmente têm maior vantagem do que mísseis para esse tipo de emprego. Soldados armados ou marinheiros com a devida qualificação para realizar alguns tipos de abordagem de embarcações, não raramente também serão necessários. Ainda assim, os navios de guerra empregados em tais tarefas devem estar munidos de regras de engajamento adequadas que garantam maior segurança (TILL, 2009).

Tais afirmativas sobre o emprego de meios navais podem parecer muito simples e não haveria maiores dificuldades para sua execução, mas denota um esforço considerável para a MB no emprego de meios adequados e em número suficiente para se manter o efeito dissuasório necessário para o controle de áreas marítimas que concentram atividades de pirataria.

Pelo exposto, os navios de guerra passíveis deste tipo de emprego não necessitariam de armamento de grande poder de destruição, mas uma variedade de canhões de pequeno calibre seria mais adequada e isto é de importância fundamental, quando há necessidade de se empregar navios em áreas marítimas distantes de suas bases, pois os custos são reduzidos substancialmente. Em contrapartida, os meios adjudicados para tarefas dessa natureza devem possuir uma autonomia aceitável, pois o efeito desejado pode não ser alcançado com navios que tenham capacidade de permanência no mar por não mais do que quatro ou cinco dias.

#### 4.2 UMA POSSÍVEL PROPOSTA PARA A MB NO COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ

Conforme o entendimento disposto na DMN, a Patrulha Naval (PATNAV) se traduz numa atribuição subsidiária para a MB, de acordo com inciso IV do artigo 17 da Lei

Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999 e o disposto no Decreto nº 5.129, de 6 de julho de 2004, com o objetivo de implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos nas AJB, na plataforma continental e adicionalmente no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil (BRASIL, 2017).

Faz-se mister destacar que no que diz respeito à CNUDM, o Brasil tem o entendimento de que as disposições contidas naquela Convenção não caracterizam uma autorização implícita para que outros Estados conduzam exercícios ou manobras militares na ZEE, especialmente quando se trata da utilização de armas ou explosivos, sem que haja a anuência do Estado costeiro (BRASIL, 2017).

Nesse contexto, deve-se considerar que de forma a se manter uma coerência de reciprocidade dentro do caráter diplomático, pelo entendimento que está disposto na publicação DMN a MB, em hipótese de participação no combate aos atos de pirataria no GG, tão-somente poderia realizar atividades militares dentro das dimensões da ZEE daqueles Estados costeiros do GG desde que firmemente explicitado em acordos de cooperação, a fim de manter uma clara coerência com os preceitos aceitos pelo Brasil que impõe tal restrição junto à ONU.

A utilização de meios da MB para o combate a crimes no ambiente marítimo pode ser enquadrada dentro das atividades de emprego limitado da força conforme a DMN assim conceitua:

As atividades de emprego limitado da força são aquelas em que a Marinha do Brasil (MB) exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o País tenha assumido obrigação, determinada por organização intergovernamental. A forma de aplicação da força será prescrita em documento legal e refletirá nas regras de engajamento a serem promulgadas para a operação (BRASIL, 2017).

Nesse tipo de atuação, a DMN prevê que essas atividades deverão estar limitadas a determinadas situações em que o emprego da força deverá ser adequado a situação encontrada. A reação, quando em situação de legítima defesa de uma unidade ou de terceiros,

deverá ser proporcional e necessária para se contrapor a ação de agressão injustificável que ponha uma determinada tripulação em risco de morte ou de lesão de maior gravidade.

Para as tarefas dessa natureza, o LBDN aponta uma série de programas que se constituem na construção do núcleo do poder naval. Dentre os vários projetos, contempla-se a construção de navios-patrolha de 500 toneladas que visam a substituição gradual de navios de origem alemã da classe “Grajáu”, de menor deslocamento e autonomia, que se encontram em serviço desde a década de 1990. Conforme cita o documento, apenas dois desses navios foram entregues. Além disso, o documento prevê, dentro do Programa de Obtenção de Meios de Superfície (PROSUPER-1), a possibilidade de construção de cinco navios-patrolha oceânicos (NaPaOc) que teriam um deslocamento bem superior, da ordem de 1.800 toneladas (BRASIL, 2016).

Os programas supracitados são ajustáveis no sentido de que não há a garantias de recursos orçamentários para o investimento na Força Naval. O que não parece razoável é tratar esses programas de Defesa como metas de governo quando os mesmos devem ser tratados como metas de Estado e de fundamental importância para o Brasil.

Dentro do que a MB dispõe em seu inventário, existem navios escolta da Classe Niterói e a Corveta Barroso como navios de maior capacidade e autonomia. Outros navios de construção mais recente são os navios patrulha da Classe “Macaé” e ainda conta com três NaPaOc da Classe “Amazonas” que foram adquiridos junto ao Reino Unido, a partir de 2012.

Nesse contexto é necessário analisar os atributos dos NaPaOc da classe Amazonas. Tais meios forma construídos na cidade de Portsmouth, Reino Unido, que foram adquiridos para prover ao Brasil um importante papel em termos de segurança marítima. Esses navios podem acomodar cerca de 120 militares, sendo 80 da tripulação e mais uma tropa embarcada que pode ser acrescida de até 40 militares, para realizar operações de segurança marítima, busca e salvamento e humanitárias. Conta com canhões de baixo calibre,



possui capacidade para operar com aeronaves de médio e pequeno porte e possui sensores capazes de detecção de alvos muito pequenos, em condições de mar extremas e torna-se uma plataforma adequada para emprego em segurança marítima (NAVAL FORCES, 2012).

As demais classes de navios patrulhas são empregados para missões diversas e não seriam adequados para o emprego em regiões afastadas, uma vez que os custos com eventuais perdas em travessias marítimas extensas e constantes podem se tornar proibitivos, além de serem navios fundamentais para atividades de Patrulha Naval e também para emprego na aplicação da legislação nacional nas AJB, tarefa relacionadas à Autoridade Marítima.

Por outro lado, navios de maior capacidade também podem ser empregados em ações contra a pirataria e Corvetas são navios que modernamente se prestam a tarefas diversificadas e possuem armamento compatível para emprego em baixa intensidade.

Atualmente, a MB emprega sua única Corveta Classe “Barroso” como meio imprescindível para a UNIFIL. Tal navio se encontra em permanente preparação ou emprego efetivo no Mar Mediterrâneo, e seu emprego na costa da África Ocidental ficaria muito limitado, pois além do período de manutenção pós-Líbano, o navio é empregado em operações navais no Brasil e no exterior.

Uma possível alternativa seria seu emprego no período de deslocamento para o Mediterrâneo e durante seu regresso para o Brasil; entretanto, devido ao extenso período de aproximadamente 8 meses em que esse navio fica envolvido no emprego no Líbano, é de se supor que tal alternativa dificultaria seu emprego em águas internacionais do GG.

Assim, constata-se que a MB possui algumas alternativas para o esforço de promover a segurança marítima na região do GG. O emprego de NaPaOc poderia ser mais viável em função de sua boa capacidade para embarque de tropas capazes de atuar em operações dessa natureza. O uso desse meio com tropa embarcada deverá, evidentemente,

estar de acordo com os preceitos previstos em lei, sendo submetido à aprovação do Congresso Nacional, em função da utilização de unidades da MB fora do território nacional<sup>31</sup> ou pela adjudicação de meios navais para o Ministério da Defesa sob um mandato internacional da ONU, com a prerrogativa de autorização do Presidente da República<sup>32</sup>.

#### 4.3 OPORTUNIDADES ADVINDAS DA COOPERAÇÃO NO GOLFO DA GUINÉ

Em meio aos aspectos a serem considerados nesta proposta, deve-se analisar como tais relações teriam a capacidade de se converter em uma influência positiva para a manutenção da paz no Atlântico Sul e suas implicações para o Brasil. É possível também se avaliar que uma aproximação do Brasil com os Estados costeiros do GG teriam um propósito secundário de possíveis perspectivas de oportunidades no mercado africano, em função da capacidade de construção naval brasileira e o fornecimento de navios que sejam descomissionados pela MB. Atualmente, a Marinha da Namíbia opera dois navios de origem brasileira que fazem parte de uma iniciativa de aproximação com a África, iniciada na década de 1990, como parte de uma política externa voltada para o continente.

O Brasil adotou uma política externa em relação à África gerando demandas para empresas nacionais de outros segmentos que tiveram alguma participação naquele mercado,

---

<sup>31</sup> De acordo com contido no artigo 1º da Lei nº 2.953 de 1956 “a remessa de força armada, terrestre, naval ou aérea para fora do território nacional, sem declaração de guerra e em cumprimento de obrigações assumidas pelo Brasil como membro de organizações internacionais ou em virtude de tratados, convenções, acordos, resoluções de consulta, planos de defesa, ou quaisquer outros entendimentos diplomáticos ou militares, só será feita, nos termos da Constituição, com autorização do Congresso Nacional”. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/L2953.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L2953.htm)>. Acesso em 19 jul. 2019.

<sup>32</sup> De acordo com o Art. 15 da Lei nº 97 de 1999 “o emprego das Forças Armadas na defesa da Pátria e na garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem, e na participação em operações de paz, é de responsabilidade do Presidente da República, que determinará ao Ministro de Estado da Defesa a ativação de órgãos operacionais, observada a seguinte forma de subordinação:  
I - Diretamente ao Comandante Supremo, no caso de Comandos Combinados, compostos por meios adjudicados pelas Forças Armadas e, quando necessário, por outros órgãos;  
II - Diretamente ao Ministro de Estado da Defesa, para fim de adestramento, em operações combinadas, ou quando da participação brasileira em operações de paz”. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leicomplementar-97-9-junho-1999-377583-publicacaoOriginal-1-pl.html>> Acesso em 19 jul. 2019.

inclusive com inserção da Petrobrás operando em campos de exploração de petróleo na região do GG, entretanto essas políticas não demandaram nenhum tipo de acordo ou contrato voltado para a construção naval.

Nesse contexto, alguns navios da MB, rotineiramente, estão sendo utilizados em operações de treinamento em conjunto com as marinhas do continente africano, em ações de diplomacia naval e para demonstrações das capacidades de estaleiros nacionais da Base Industrial de Defesa. Corroborando essa afirmação, em 2010, em sua primeira viagem ao exterior, a Corveta “Barroso” percorreu portos da Namíbia, Angola, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe, Nigéria e Gana, cumprindo uma agenda de visitas oficiais que visava a geração de possíveis acordos comerciais que fossem considerados viáveis pela EMGEPRON, empresa que buscava demonstrar a capacidade da indústria brasileira em empreendimentos navais de maior complexidade<sup>33</sup>.

Como explanado anteriormente, as marinhas e guardas costeiras da região do GG ainda não estão plenamente capacitadas e não possuem o treinamento necessário para atuar em combate à pirataria. Tal afirmação nos leva a pensar que o estreitamento dos laços com as marinhas do GG é muito importante para que a MB mantenha também sua capacidade de realizar operações de segurança marítima e capacitar as tripulações de nossos navios, uma vez que ações reais dessa natureza não ocorrem em nossas AJB e obviamente poderão trazer uma série de ensinamentos de extrema importância para a MB.

Observando-se o que foi apresentado, destaca-se a necessidade de desenvolvimento de processos que promovam maior grau de economia no emprego de meios navais e a imprescindível necessidade de maior integração e melhor dimensionamento da capacidade de controlar os espaços marítimos do GG. Para se combater qualquer tipo de irregularidade e crimes em áreas marítimas é mandatório se estabelecer uma rede integrada

---

<sup>33</sup> Artigo publicado em 2010 pela Base Militar Web Magazine disponível em: <<http://www.alide.com.br/Joomla/component/content/article/85-edicao-47/1455-a-corbveta-barroso-em-africa>> acesso em 20 jul. 2019.

que promova a troca de informações entre os diversos órgãos de comando e controle em terra e unidades navais que estejam em patrulha.

Nesse escopo, a MB busca desenvolver tal capacidade a fim de que possa monitorar, de forma mais integrada, a Amazônia Azul, promovendo um ambiente de segurança com o desenvolvimento de novas tecnologias para uma vigilância mais abrangente e eficiente em nosso litoral.

O Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), quando estiver implementado, poderia trazer uma série de aprimoramentos para capacitar a MB a controlar uma área consideravelmente extensa de nossas AJB, todavia pelas dificuldades inerentes de se garantir o financiamento do projeto, atualmente busca-se implementar um projeto piloto que inicialmente deverá cobrir as áreas de bacias petrolíferas da Região Sudeste e que, em caso de sucesso, possibilitará à MB a ampliação de suas capacidades, com vistas às suas atribuições nas áreas prioritárias já estabelecidas pela END.

Com o desenvolvimento de um sistema integrado que permita um acréscimo da Consciência Situacional<sup>34</sup> para o ambiente marítimo brasileiro, podem-se levantar oportunidades de se promover a utilização de sistemas desenvolvidos no Brasil e que também possam se adequar ao GG, pois além da presença de meios navais, o emprego redes e sensores permitiriam maior integração e conseqüentemente melhores resultados na vigilância dos espaços marítimos e uma conseqüente diminuição de casos de pirataria.

Assim, no contexto do atendimento da vertente diplomática de apoio à política externa, vislumbram-se oportunidades que poderiam ser suscitadas para o Brasil, no momento em que venha a se concretizar a participação efetiva de meios navais da MB no combate à pirataria no GG, ressalvadas as questões relativas ao orçamento federal que influenciam as

---

<sup>34</sup> A Consciência Situacional Marítima é definida como “o entendimento dos acontecimentos militares e não militares, atividades e circunstâncias, dentro e associadas ao ambiente marítimo, que são relevantes para as atuais e futuras ações de um país, onde o ambiente marítimo são os oceanos, mares, baías, estuários, rios, regiões costeiras e portos” (FARIA, 2012, p. 219).

decisões nesse sentido. A possibilidade de se promover uma maior inserção do Brasil no sistema internacional, com perspectiva de um novo tipo de emprego da Força Naval, de forma bastante distinta de outras missões realizadas pela MB no exterior, poderia oferecer oportunidades atraentes de mostrar as nossas capacidades com a finalidade de colaborar de maneira ativa para o cultivo de um ambiente de segurança no Atlântico Sul.

## 5 CONCLUSÃO

A região do GG se apresenta hoje como um dos principais focos de pirataria marítima em termos globais, com um substancial aumento nos últimos anos. Incluem-se também nesses casos os crimes de roubo armado contra navios que são cometidos nas áreas marítimas de responsabilidade dos Estados costeiros. Tal situação traz uma sensível presença de meios navais exógenos à região, cujo papel principal é o auxílio no treinamento das marinhas e guardas costeiras a fim de incrementar ações de proteção do tráfego marítimo.

A região do GG, em particular, obteve uma perceptível redução de casos a partir de 2015 e novamente os casos registrados se elevaram em 2018, o que nos leva a afirmar que não há, por enquanto, nenhum dado que possa corroborar uma expectativa de solução definitiva para a escalada de violência e os prejuízos gerados pela pirataria, observada principalmente nas áreas marítimas da Nigéria, o principal produtor de petróleo da região.

O desenvolvimento das atividades econômicas alavancadas pela produção de petróleo foi um dos impulsionadores da pirataria e roubo armado que ocorrem no GG, sendo que os casos de sequestro também se tornaram frequentes e exigem, sobretudo, a presença dos Estados com a utilização de forças coercitivas que permitam a ampliação da segurança da região.

Pela exame das características das interações estatais que se processam no GG, de acordo com o desenvolvimento da teoria dos Complexos Regionais de Segurança, verifica-se que na África Ocidental e Central tais interações se pautam nas dificuldades dos processos entre os diversos atores e não é possível ainda se considerar um autêntico complexo de segurança, uma vez que os interesses são tão difíceis de convergir que a região ainda é considerada como incipiente em termos de segurança internacional. Por esse motivo, pode levar o GG a uma alternativa de securitização, pelo reconhecimento da pirataria como uma

importante ameaça à segurança internacional e passaria a ter tratamento específico, levando àquela região a um outro patamar, com a possibilidade de uma possível ampliação de atividades militares no Atlântico Sul, principalmente nos Estados costeiros da África Ocidental e Central.

No contexto da posição de destaque em que o GG se apresenta, com sua importância geopolítica, o estreitamento das relações do Brasil com Estados da África Ocidental é duradouro e não são percebidos movimentos políticos que tenham alguma intenção de repelir uma aproximação brasileira no continente africano e, muito pelo contrário, o Brasil intensificou sua inserção na África em missões de apoio à política externa realizadas por navios da MB e, como mostrado, mantém contingentes e missões de caráter cooperativo naquele continente.

Ao analisar-se a questão da pirataria com a perspectiva do Direito Internacional, visando as possibilidades de presença da MB na região do GG, pôde-se constatar que existem alguns aspectos que não fornecem ainda uma ampla segurança jurídica para além do que está previsto na ratificação da CNUDM pelo Brasil.

Pela Convenção os Estados têm por obrigação realizar apreensão de embarcações que estejam engajadas em atos de pirataria, entretanto não existe um respaldo para que, no caso de eventuais detenções de piratas, haja a possibilidade de seus julgamentos com base na legislação brasileira. No Brasil há possibilidade de aplicação de leis referentes a outros crimes ocorridos no território e que não podem ser tipificados como pirataria. Levar piratas a julgamento passa por alinhamento político e acordos que porventura possam ser concretizados com os Estados do GG ou de outra região da África, sendo uma alternativa para a ausência de uma proposta concreta de um projeto de lei que criminalize atos de pirataria no Brasil.

Os problemas causados pela pirataria levam a uma presença cada vez intensa de marinhas exógenas à região, principalmente de governos que são proporcionalmente mais

afetados como os EUA, a UE e a China que já empregam seus meios navais mais fortemente em outras áreas marítimas com presença de atividades de pirataria que, do mesmo modo, causam imensos transtornos ao tráfego marítimo.

No início do século XXI, as estratégias para o poder naval passam por processo de revisão, no sentido de se adequar o emprego de forças navais que passam a incluir em suas doutrinas não apenas a possibilidade de ocorrência de embates de forças navais no mar, mas também a capacitação do poder naval em atividades de combate às ameaças de todos os tipos. No âmbito das atividades militares de combate à pirataria, a denominada “boa ordem no mar” vem provocar o desenvolvimento de estratégias voltadas para aplicação do poder naval para se contrapor a ameaças de ordem assimétrica e as marinhas pós-modernas devem permanecer com o enfoque voltado para suas atividades principais, mas com capacidades adequadas para emprego limitado da força.

Para efeito de se visualizarem tais atividades, este trabalho também buscou apresentar um panorama de soluções efetivas de aplicação de forças navais na prática contra a pirataria realizadas por outras organizações e que permitiram uma intensa redução da pirataria na região da Somália e Golfo de Áden. Forças-Tarefas marítimas multinacionais voltadas para o combate às ameaças ao tráfego marítimo estão presentes no Oceano Índico que mostrou uma queda bastante expressiva da pirataria pela frequente presença de meios navais em patrulha ou realizando escoltas de navios mercantes. Esta atividade, por vezes, pode ser até mesmo frustrada no caso de captura e apreensão de embarcações, uma vez que a ausência de evidências que comprovam a pirataria poderia levar os navios de guerra a libertar suspeitos, entretanto essas ações são de inestimável relevância para se coibir a pirataria.

A participação da MB em atividades de cunho militar em águas internacionais não é vedada pelo arcabouço jurídico brasileiro e está em consonância com tratados assinados e ratificados pelo Brasil e portanto, não haveria impedimento para que a MB execute ações de



perseguição ou apreensão de embarcações engajadas em atos de pirataria e a prisão de piratas em alto mar. Como ressalva, o Brasil não permite atividades militares em sua ZEE sem que haja autorização do Estado brasileiro, de tal forma que, por uma questão de reciprocidade, poderia levar a algum tipo de limitação para ações contra a pirataria em áreas marítimas exclusivas de outros Estados. Tal fato, entretanto, não impediria que, por demandas claramente dispostas em acordos ou tratados de cooperação, viesse a ser concretizado o emprego de meios navais nas ações de combate à pirataria no GG.

Observando-se a disponibilidade e capacidades de meios navais pela MB para atuação no GG, os NaPaOc se mostram como meios capazes de operar em águas internacionais para coibir e combater a pirataria, em função de sua autonomia, menores custos envolvidos e uma grande capacidade de embarque de tropas. Esses meios podem adaptar-se a algumas das necessidades demonstradas pelas marinhas e guardas-costeiras da região, sendo importantes para reduzir o déficit de navios para a cobrir as extensas áreas marítimas que concentram uma maior incidência de pirataria.

Dentre as oportunidades que poderiam advir do emprego efetivo de navios da MB na costa do GG, considera-se que poderá haver espaço para que empresas brasileiras da base industrial de defesa possam apresentar soluções para a construção de embarcações de menor porte que atendam às necessidades daquelas marinhas ou guardas costeiras. Há possibilidade também para se desenvolver parcerias para a aplicação de soluções de vigilância marítima, inteligência e integração que estão sendo desenvolvidas no Brasil pelo projeto piloto do SisGAAz e que possam servir aos centros regionais que coordenam ações de segurança marítima no GG.

Assim, de acordo os fatos apresentados, constata-se que há possibilidade de geração de benefícios mútuos para o Brasil e os Estados costeiros do GG, com o efetivo emprego de meios da MB para o combate à pirataria marítima como parte de uma estratégia

de cooperação que enfatize o apoio à política externa brasileira, em uma região que se encontra localizada em nosso entorno estratégico e que se reveste de uma grande importância geopolítica e ainda permanece como sendo um dos principais focos mundiais de pirataria em ambiente marítimo.

## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Gabriela. Julgando piratas: competências, obstáculos e soluções. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 10/12, v. 134, p. 91-106, out./dez. 2014.

AMORIM, Celso. **Pirataria e terrorismo na África podem afetar o Brasil**. Entrevista concedida à rede BBC Brasil, 2013. Disponível em: <[https://www.bbc.com/Portuguese/noticias/2013/05/130502\\_amorim\\_entrevista\\_pai\\_jf](https://www.bbc.com/Portuguese/noticias/2013/05/130502_amorim_entrevista_pai_jf)>. Acesso em 21 jun. 2019.

BRASIL. Congresso Nacional. Lei nº 2.953 de 17 de novembro de 1956. Fixa as normas para remessa de tropas brasileiras para o exterior. **Diário Oficial da União [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 23 nov. 1956. Seção 1, p. 22185 (Retificação). Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-2953-17-novembro-1956-354549-retificacao-47739-pl.html>>. Acesso em 22 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, **Diário Oficial da União [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 05 out, 1988. Seção 1, Ed. Extra, p. 1 (Publicação Original). Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1999/leiComplementar-97-9-junho-1999-377583-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em 28 jul. 2019.

\_\_\_\_\_. Congresso Nacional. Lei Complementar nº 97 de 9 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. República Federativa do Brasil. **Diário Oficial da União [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 10 jun. 1999. Seção 1, p. 1 (Publicação Original). Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/consti/1988/Constituicao-1988-5-outubro-1988322142-publicacaooriginal-1-pl.html>>. Acesso em 30 maio 2019.

\_\_\_\_\_. **Combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné**. Nota Informativa número 2, de 27 de junho de 2013 do Ministério das Relações Exteriores. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3508-combate-a-pirataria-e-aos-ilicitos-maritimos-no-golfo-da-guine>>. Acesso em: 28 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. **Estratégia Nacional de Defesa**. Senado Federal, Brasília, DF, 2016. Disponível em: <[https://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd\\_end.pdf](https://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf)>. Acesso em 10 mar. 2019.

\_\_\_\_\_. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF, 2016. Disponível em: <<https://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/livro-branco-de-defesa-nacional-consulta-publica-12122017.pdf>>. Acesso em 18 de março de 2019.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Defesa**. Senado Federal, Brasília, DF, 2018. Disponível em: <[http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd\\_end.pdf](http://www.defesa.gov.br/arquivos/2017/mes03/pnd_end.pdf)>. Acesso em 10 de março de 2019.

\_\_\_\_\_. **EMA 305: Doutrina Militar Naval**. Estado-Maior da Armada, Brasília, 2017.

BEIRÃO, André P. Segurança no Mar: que segurança? In: \_\_\_\_\_; PEREIRA, Antônio Celso Alves (Org.). **Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão. 2014. cap. 3, p. 127-166.

BRITISH PETROLEUM. **BP Statistical Review of World Energy 68th edition**. 2019. Disponível em: <<https://www.bp.com/content/dam/bp/business-sites/en/global/corporate/pdfs/energy-economics/statistical-review/bp-stats-review-2018-full-report.pdf>>. Acesso em: 27 abr. 2019.

BUZAN, Barry; WAVER, Ole; WILDE, Jaap de. **Security: a new framework for analysis**. Boulder, Colo.: Lynne Rienner Pub., 1998, 239 p.

BUZAN, Barry; HANSEN, Lene. **A Evolução dos Estudos de Segurança Internacional**. São Paulo: Editora UNESP. 2012. 576 p.

BUZAN, Barry; WAEVER, Ole. **Regions and Power: The Structure of International Security**. Cambridge: University of Cambridge. 2003. 654 p.

CARMEL, Steve. O Comércio Marítimo que circula pelos Mares e a Estratégia Marítima. In: TAYLOR, Paul D. **Perspectivas sobre Estratégia Marítima: Ensaio das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI**. Newport: Naval War College Press, 2010. Cap. 17, p. 181-188.

CASTRO, Maud Viana de; SILVA, Paulo Roberto Ramos da. Pirataria Marítima: Jurisdição, Caracterização e Proteção de Navio Mercante. In: BORGES, Thiago Carvalho *et al.* **Direito do Mar: reflexões, tendências e perspectivas**. Belo Horizonte: Ed. D'Plácido, 2017. v. 1, cap. 20, p. 483-524.

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

ESTEVES, Márcia Cristina Silva. A Aplicação do Poder Naval contra a Pirataria no Século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 136, n. 01/03, p. 187-202, jan./mar. 2016.

FARIA, João Afonso P. M. de. A Consciência Situacional Marítima (CSM) e a Marinha do Brasil. Aula Inaugural dos Cursos de Altos Estudos da Escola de Guerra Naval em 2012. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 1, p. 214-231, jan./jun. 2012.

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

FRIEDMAN, Norman. **Seapower as strategy: navies and national interests**. Annapolis: Naval Institute Press, 2001. 352 p.

GUEDES, Henrique P. Portela. Pirataria Marítima fora de controle no Golfo da Guiné. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, n. 07/09, v. 133, p. 105-114, jul./set. 2013.

\_\_\_\_\_. A Criminalidade Organizada no Golfo da Guiné. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, n. 01/03, v. 136, p. 92-101, jan./mar. 2016.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **2018 Piracy Report**. 2019. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/1259-imb-piracy-report-2018-attacks-multiply-in-the-gulf-of-guinea>>. Acesso em: 18 mar. 2019.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. **West Africa: Where Navies Are Not Enough - Fighting Piracy in the Gulf of Guinea**. 2013. Disponível em: <<https://www.crisisgroup.org/africa/West-africa/guinea/west-africa-where-navies-are-not-enough-fighting-piracy-gulf-guinea>>. Acesso:

28 abr. 2019.

\_\_\_\_\_. **Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?** 2014. Disponível em: <<https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/gulf-guinea-regional-solution-piracy>>. Acesso em: 28 abr. 2019.

GONÇALVES, Jonuel. **Atlântico Sul XXI: África Austral e América do Sul na virada do milênio.** São Paulo: Editora UNESP. 2009. 267 p.

LEÃO, Brenda Cardoso Severino *et al.* **Relações Brasil-África: a Importância Estratégica do Golfo da Guiné.** 2016. Disponível em: <[https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino\\_e\\_pesquisa/defesa\\_academia/cadn/artigos/xii\\_cadn/relacoes\\_brasil-afrika.pdf](https://www.defesa.gov.br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xii_cadn/relacoes_brasil-afrika.pdf)>. Acesso em: 23 abr. 2019.

LÓPEZ, Ernesto Justo. Nova Problemática de Segurança e “novas ameaças”. In: MATHIAS, Suzeley Kalil; SOARES, Samuel Alves. (Org.). **Novas ameaças: dimensões e perspectivas - desafios para a cooperação em defesa entre o Brasil e Argentina.** São Paulo: Sicurezza. 2003. Cap. 2, p. 59-90.

MURPHY, Martin N. Petro-piracy: predation and counter-predation in Nigerian waters. In: GUILFOYLE, Douglas (Ed.). **Modern Piracy: Legal Challenges and Responses.** Cheltenham: Edward Elgar Publishing Limited. 2013. cap. 4, p. 61-90.

NAVAL FORCES MAGAZINE. International Forum for Maritime Power. Bonn: Monch Publishing Group, v. 33, n. 6, Dec. 2012. ISSN 0722-8880.

NEVES, André Luiz Varella. **Atlântico Sul: Projeção estratégica do Brasil para o Século XXI.** Artigo. Brasília: Revista do Centro de Estudos Estratégicos do Exército, 2013.

NYE JR., Joseph S. **Cooperação e conflito nas relações internacionais: uma leitura essencial para entender as principais questões da política mundial.** São Paulo: Gente, 2009. 369 p.

\_\_\_\_\_. **O Futuro do Poder.** São Paulo: Benvirá. 2011.

OCEANS BEYOND PIRACY. **The State of Maritime Piracy 2017.** 2018. Disponível em: <[http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one\\_earth\\_future\\_state\\_of\\_piracy\\_report\\_2017.pdf](http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/one_earth_future_state_of_piracy_report_2017.pdf)>. Acesso em: 07 abr. 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **United Nations Convention on the Law of the Sea.** Montego Bay: ONU, 1982. Disponível em: <[https://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/texts/unclos/unclos\\_e.pdf](https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf)>. Acesso em: 13 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Resolução 2018 (2011).** New York. 2011. Disponível em: <[https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy\\_documents.htm](https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm)>. Acesso em: 30 maio 2019.

\_\_\_\_\_. **Resolução 2020 (2011).** New York. 2011. Disponível em: <[https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy\\_documents.htm](https://www.un.org/Depts/los/piracy/piracy_documents.htm)>. Acesso em: 30 maio 2019.

\_\_\_\_\_. **Países do Golfo da Guiné discutem soluções contra pirataria na região.** New

York. 2016. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/especial-paises-do-golfo-da-guine-discutem-solucoes-contrapirataria-na-regiao/>>. Acesso em: 03 mar. 2019.

OSINOWO, Adeniyi A. **O Combate À Pirataria No Golfo Da Guiné. Resumo de Segurança em África.** Centro de Estudos Estratégicos de África. 2015. Disponível em: <<https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/ASB30PT-O-Combate-A-Pirataria-No-Golfo-Da-Guine.pdf>>. Acesso em 27 fev. 2019.

PASCOE, B. Lynn. **Gulf of Guinea Piracy ‘Clear Threat’ to Security, Economic Development of Region.** Countries Need United Front in Response, Top UN Official Tells Security Council. New York: ONU, 2013. Disponível em: <<https://www.un.org/press/en/2012/sc10558.doc.htm>>. Acesso em: 19 abr. 2019.

PATRIOTA, Antônio de Aguiar. **Política Externa Brasileira:** discursos, artigos e entrevistas. Volume II (janeiro a agosto de 2013). Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão. 2016. 208p.

PENHA, Eli Alves. **Relações Brasil-África e Geopolítica do Atlântico Sul.** Salvador: Editora da Universidade Federal da Bahia. 2011. 244p.

RUDE, Lu. **O surgimento de uma nova estratégia marítima para os Estados Unidos.** In TAYLOR, Paul D. (Org.). *Perspectivas sobre Estratégia Marítima: Ensaio das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI.* Newport: Naval War College Press. 2010. Cap. 21, p. 219-226.

TILL, Geoffrey. **Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI. Uma Visão de Fora.** In TAYLOR, Paul D. (Org.). *Perspectivas sobre Estratégia Marítima: Ensaio das Américas, a nova estratégia marítima dos EUA e comentário sobre Uma Estratégia Cooperativa para o Poder Marítimo no Século XXI.* Newport: Naval War College Press. 2010. Cap. 16, p. 167-180.

\_\_\_\_\_. **Seapower: A Guide for the Twenty-First Century.** 2 ed. New York: Routledge, 2009. xxi, 409 p.

UNIÃO AFRICANA. **Extraordinary Summit on Maritime Security and Safety and Development in Africa.** Lomé: UA, 2016. Disponível em: <<http://www.africanuniontogo2015.com/en/accueil>>. Acesso em: 18 de mar. de 2019.

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD), 2014, Nova York e Genebra. **Maritime Piracy. Part II: An overview of the international legal framework and of multilateral Cooperation to combat piracy.** New York: ONU, 2014. Disponível em: <[https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d3\\_en.pdf](https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/dtltlb2013d3_en.pdf)>. Acesso em 30 maio 2019.

United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), **Review of Maritime Transport.** New York: ONU, 2018. Disponível em: <<https://unctad.org/en/pages/PublicationWebflyer.aspx?publicationid=2245>>. Acesso em: 20 mar. 2019.

VELLOSO, Ludovico Alexandre Cunha. **O Brasil e os países da Costa Oeste Africana e a Segurança Marítima no Atlântico Sul: Os Desafios do Poder Naval Brasileiro para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné: o caso da Nigéria.** 2014. 145 f. Monografia (Pós-graduação em Ciências Navais) - Escola de Guerra Naval, Curso de Política e Estratégia Marítimas, Rio de Janeiro, 2014.

VENÂNCIO, Daiana Seabra. A Formação do Conceito de Pirataria Marítima no Direito Internacional. In: BORGES, Thiago Carvalho *et al.* (Org.). **Direito do mar:** reflexões,

tendências e perspectivas. Belo Horizonte: D'plácido, 2017. v. 1, cap. 4, p. 75-108.

VESENTINI, José William. **Novas Geopolíticas**. 2 ed. São Paulo: contexto. 2003. 125 p.

WARNER, Robin. **Protect The Oceans Beyond National Jurisdiction: Strengthening the International Law Framework**. Leiden; Boston: Martinus Nijhoff Publishers. 2009. 275 p.