

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC FÁBIO DE MELLO SANTOS

GRUPOS DE TRÂNSITO DE NAVIOS MERCANTES:
uma particularidade do sistema de comboios marítimos.

Rio de Janeiro

2019

CC FÁBIO DE MELLO SANTOS

GRUPOS DE TRÂNSITO DE NAVIOS MERCANTES:

uma particularidade do sistema de comboios marítimos.

Dissertação apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CF Marcelo Marcel Felix

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2019

AGRADECIMENTOS

Ao meu pai, Denismar e minha mãe, Fernanda, por seu amor incondicional e estarem sempre presentes em minha vida. Ao meu tio Rogério, pelo auxílio na revisão do trabalho.

Ao Capitão de Mar e Guerra Bruno Cunha, pelo fornecimento de fontes relacionadas ao tema logo no início da pesquisa. Aos Capitães de Longo Curso Raildo e Alcântara, da Transpetro e aos Capitães de Fragata Fábio Moraes e Capitão de Corveta Leonardo Lopes, ex-companheiros de Praça D'Armas do Centro Integrado de Segurança Marítima, por disponibilizarem material que me permitiu progredir na pesquisa. Ao meu grande amigo e orientador Capitão de Fragata Marcel Felix, permanentemente disponível, pelas recomendações e importante contribuição ao trabalho.

Finalmente, a minha namorada Carla, por seu apoio constante, paciência e carinho e, finalmente, a meu filho Fábio, por ser minha fonte de inspiração para seguir firme em minha caminhada.

RESUMO

O estabelecimento de comboios marítimos constitui medida defensiva voltada à proteção de navios mercantes ou navios auxiliares contra ameaças diversas e, até mesmo, dissuadi-las antes de sua ação. O estudo do emprego contemporâneo desse sistema revela uma particularidade denominada grupos de trânsito. Este procedimento é utilizado para navegação em áreas de risco, nas quais são definidos corredores e rotas de segurança. Os navios mercantes são coordenados para entrar nesses corredores em horários escalonados em função de suas velocidades de trânsito, de modo que procedam com avanços diferentes, porém atinjam simultaneamente determinada seção do corredor, onde normalmente, a exposição à ameaça é maior e as forças militares engajadas nas operações de segurança do tráfego marítimo concentrarão seus esforços. Assim, os navios mercantes obtêm maior apoio mútuo ao longo de seus deslocamentos. Esta pesquisa tem como objeto de estudo os grupos de trânsito formados a partir da adoção, pelas forças militares e pela comunidade marítima, de técnicas, táticas e procedimentos contidos no guia “Naval Cooperation and Guidance for Shipping” (NCAGS), doutrina da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), que visa a cooperação e aconselhamento do tráfego marítimo em apoio às ações do comandante operacional. O propósito da pesquisa é responder a seguinte questão: O emprego dos grupos de trânsito mostrou-se praticável, à luz da doutrina NCAGS, nas operações antipirataria executadas no Golfo de Áden, no período compreendido entre 2008 a 2018? Concluiu-se haver diversos pontos de aderência ao NCAGS naquelas operações, necessários a implementação dos grupos de trânsito. Secundariamente, pôde-se explorar esse guia de ação, recentemente incorporado ao acervo doutrinário da Marinha do Brasil, útil para o planejamento no nível operacional, tendo como foco os grupos de trânsito, uma ferramenta tática, difundida no ambiente do transporte marítimo e efetiva para obtenção da segurança.

Palavras-chave: Comboio. Grupos de Trânsito. Tráfego Marítimo. Passagem Coordenada. Segurança Marítima.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMISOM – African Union Mission to Somalia

AIS – Automatic Identification System

AOO – Area of Operations

BAM – Bab el Mandeb

BIMCO – Baltic and International Maritime Council

BMP – Best Management Practices

CGPCS – Contact Group for Piracy off the Coast of Somalia

CMF – Combined Maritime Forces

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CRS – Crisis Response Shipping

CSO – Company Security Officer

DMN – Doutrina Militar Naval

DNE – Deployed NCGAS Element

EBO – Effects Based Operations

EU NAVFOR – European Union Naval Force

HRA – High Risk Area

IMB PRC – International Maritime Bureau Pirate Report Center

IMO – International Maritime Organization

INTERCARGO – International Association of Dry Cargo Shipowners

IRTA – Industry Releasable Threat Assessment

IRTB – Industry Releasable Threat Bulletin

IRTC – Internationally Recommended Transit Corridor

LO NCAGS – Liaison Officer NCAGS

LRIT – Long Range Identification and Tracking

MB – Marinha do Brasil

MRCC – Maritime Rescue Coordination Centre

MSCHOA – Maritime Security Centre Horn of Africa

MSA – Maritime Situational Awareness

MSO – Maritime Security Operations

MSTC – Maritime Security Transit Corridor

NAVAREA – Navigational Area

NCAGS – Naval Cooperation and Guidance for Shipping

NORMAM – Normas da Autoridade Marítima

NSC – NATO Shipping Centre

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

ONU – Organização das Nações Unidas

PAG – Pirate Action Group

PAST – Private Armed Security Team

PCASP – Privately Contracted Armed Security Personnel

PMSC – Private Maritime Security Company

RIPEAM – Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamento no Mar

RPG – Rocket Propelled Grenade

SPOC – Single Point of Contact

SSA – Ship Security Assessment

SSP – Ship Security Plan

SO NCGAS – Staff Officer NCAGS

SSO – Ship Security Officer

TSS – Traffic Separation Scheme

TTP – Tactics, Techniques and Procedures

UE – União Europeia

UKMTO – United Kingdom Maritime Trade Office

VRA – Voluntary Reporting Area

VRS – Vessel Reporting Scheme

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	NCAGS: A DOCTRINA DE REFERÊNCIA	11
2.1	O PLANEJAMENTO DE OPERAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA	13
2.1.1	Esquema de Relatório de Posição	17
2.2	TÉCNICAS, TÁTICAS E PROCEDIMENTOS NCAGS	19
2.3	PASSAGEM COORDENADA	22
3	A PIRATARIA NO GOLFO DE ÁDEN	27
3.1	ÁREA DE RELATÓRIOS VOLUNTÁRIOS	30
4	OS GRUPOS DE TRÂNSITO NAS OPERAÇÕES ANTIPIRATARIA	33
5	A PARTICIPAÇÃO DAS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO	41
6	CONCLUSÃO	46
	REFERÊNCIAS	49
	ANEXO A	51
	ANEXO B	54
	ANEXO C	55

1 INTRODUÇÃO

O estabelecimento de comboios de navios mercantes, previsto na Doutrina Militar Naval (DMN), constitui uma medida defensiva cujo efeito desejado é o impedimento ou a dissuasão das ações de forças adversas contra o tráfego marítimo de interesse.

No cenário internacional contemporâneo, observa-se uma medida particular voltada à proteção do tráfego marítimo, denominada grupos de trânsito de navios mercantes. Aplicada no contexto das operações antipirataria executadas em estreitos¹ que congregam importantes linhas de comunicações do comércio mundial, essa prática visa minorar a interferência na indústria de transporte marítimo e garantir maior flexibilidade aos meios militares e liberdade aos navios mercantes.

Para o estabelecimento dos grupos de trânsito, o comandante operacional² deverá adotar um conjunto de procedimentos, táticas e técnicas contidas na doutrina “Naval Cooperation and Guidance for Shipping”³ (NCAGS), elaborada pela Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

A participação das companhias de navegação e navios mercantes se dá pela adoção de procedimentos complementares, contidos no NCAGS, que os permitem integrar-se às operações voltadas à segurança marítima.

No período de 2008 a 2018, observou-se a formação dos grupos de trânsito no desenvolvimento das operações antipirataria no Golfo de Áden, nas quais as forças militares empregaram o NCAGS para garantir a segurança do tráfego marítimo. Essa moldura temporal foi delimitada de forma a abranger o início da primeira operação militar e as informações mais recentes sobre as operações ainda em curso.

Tendo-se definido os grupos de trânsito como objeto de estudo, dentro do recorte

¹ Conhecidos internacionalmente como choke points, são mencionados na DMN no trato das operações de defesa do tráfego marítimo.

² Corresponde ao grau de autoridade que permite ao Comandante estabelecer a composição das forças subordinadas, designar missões e objetivos, além de orientar e coordenar operações (DMN, 2017).

³ NCAGS – Cooperação naval e Orientação para o tráfego marítimo (tradução nossa).

temporal já informado, elaborou-se a seguinte questão de pesquisa: O emprego dos grupos de trânsito mostrou-se praticável, à luz da doutrina NCAGS, nas operações antipirataria executadas no Golfo de Áden, no período compreendido entre 2008 a 2018? Para respondê-la e atingir esse propósito, será utilizado o desenho de pesquisa “confronto da doutrina, utilizada como referencial teórico versus realidade”.

O presente estudo reveste-se de importância para a Marinha do Brasil (MB) porque permite conhecer o NCAGS, recentemente incorporado ao inventário doutrinário dessa Força, e divulgar um procedimento pouco difundido, porém útil ao desenvolvimento de operações para a defesa e segurança das linhas de comunicações marítimas contidas nas águas jurisdicionais brasileiras.

A pesquisa foi estruturada de forma a apresentar separadamente os dois grandes atores usuários da doutrina NCAGS. Com isso, pretende-se ampliar a ótica dos militares sobre o assunto e alcançar aquela das companhias de navegação e dos navios mercantes, percebendo que o somatório desses esforços convergem para a formação dos grupos de trânsito.

Seguindo à introdução, o capítulo dois será destinado à apresentação dos principais conceitos da doutrina NCAGS necessários à compreensão da sistemática de composição dos grupos de trânsito. Para isso, foi subdividido em quatro seções contendo considerações sobre o planejamento das operações, a implementação dos esquemas de relatório de posição, a apresentação das técnicas, táticas e procedimentos NCAGS e o detalhamento daquela diretamente relacionada aos grupos de trânsito, qual seja, as passagens coordenadas.

No capítulo três, serão apresentadas as características do Golfo de Áden e o modo de operação dos piratas naquela região, cujos conhecimentos são relevantes à execução e efetividade das operações militares e à participação das companhias de navegação.

No capítulo quatro, serão apresentadas as operações antipirataria organizadas no

Golfo de Áden, como elas são estruturadas, as técnicas e táticas NCAGS empregadas para o estabelecimento dos grupos de trânsito. Seguindo-se, do capítulo cinco, destinado à exposição da participação das companhias de navegação, permitindo situar os grupos de trânsito dentro de seus planejamentos de segurança.

Por fim, o último capítulo conterà as conclusões da pesquisa, suas implicações para a Marinha do Brasil e sugestões de linhas de investigações futuras. Segue-se, então, a revisão doutrinária do guia de ação NCAGS.

2 NCAGS: A DOCTRINA DE REFERÊNCIA

As operações militares executadas contra as ameaças decorrentes da pirataria, terrorismo e conflitos armados podem, frequentemente, afetar o tráfego marítimo e, da mesma forma, esse pode impactar ou ser parte daquelas operações (OTAN, 2017). Assim, o NCAGS surge como ferramenta para promoção da interface entre as forças militares e a comunidade marítima, com o foco precípua de prover suporte ao comandante operacional (ComOp) e permiti-lo cumprir sua missão.

O planejamento do emprego das forças navais deve considerar o ambiente operacional complexo e permeado por interesses de ordem política, econômica, cultural, religiosa, jurídica e militar, cujas inter-relações devem ser compreendidas de forma holística (OTAN, 2017).

Relacionam-se como detentores desses interesses, de um lado, os Estados e suas forças navais e do outro, atores relacionados à indústria marítima, tais como: a Organização Marítima Internacional (IMO), a Câmara Internacional de Transporte Marítimo, associações internacionais do transporte marítimo, das quais pode-se citar como exemplos, a “Baltic and International Maritime Council” (BIMCO) e a “International Association of Dry Cargo Shipowners” (INTERCARGO), sociedades classificadoras e entidades certificadoras⁴, organizações de seguro marítimo, escritórios de hidrografia, autoridades nacionais do transporte marítimo e associações de pesca (OTAN, 2017).

Acrescentam-se as partes diretamente responsáveis pelos navios mercantes abarcando: proprietários, Estados de bandeira ou registro, autoridades portuárias, agentes marítimos, companhias de navegação, seguradoras e grupos de aquaviários (OTAN, 2017). Portanto, há anseios que permeiam todas as esferas de decisão Estatal, quais sejam o político,

⁴ Definidas na norma da autoridade marítima 06 (NORMAM-06) como organizações reconhecidas pela MB e autorizadas a implementar e fiscalizar a correta aplicação dos requisitos das convenções e códigos Internacionais ratificados pelo Brasil e normas pertinentes, relativas à segurança da navegação, salvaguarda da vida humana e prevenção da poluição ambiental.

estratégico, operacional e tático, sendo esperado que a doutrina NCAGS contribua para seu atendimento.

A partir da compreensão dos interesses e orientações políticas e estratégicas, o ComOp buscará identificar os efeitos⁵ NCAGS requeridos ao planejamento e execução das operações. A tabela do anexo A relaciona esses efeitos, constituindo alguns exemplos: a manutenção do bem-estar econômico dos Estados e a conseqüente estabilidade regional decorrente da proteção e segurança do tráfego marítimo, a liberdade de manobra do ComOp obtida a partir da mitigação da interferência provocada pela navegação mercante, o emprego efetivo dos meios militares adjudicados às forças navais e o livre fluxo do comércio marítimo nas áreas de operações (OTAN, 2017). A diversidade de efeitos ratifica como a doutrina NCAGS transpassa todos os níveis de condução das operações.

Os efeitos NCAGS serão alcançados mediante a adoção de procedimentos, táticas e técnicas NCAGS (TTP NCAGS⁶), dentre os quais merecem destaque o “NCAGS information process”, “provision of advice and guidance to merchant shipping”, o “notification to merchant shipping” e o “management of merchant ship movements”⁷ (OTAN, 2017). Essas TTP complementam-se mutuamente quando implementadas em prol de operações antipirataria.

Nessas Operações, o ComOp avaliará a necessidade de gerenciar os movimentos do tráfego marítimo. A TTP, gerência dos movimentos do tráfego marítimo, é empregada por meio de cinco modalidades, denominadas “schemes of managment”⁸, que podem ser combinadas. São elas: “deconfliction”, “threat avoidance”, “routening”, “leadthrough” e a

⁵ A doutrina NCAGS foi concebida segundo a metodologia “effect based operations” (EBO) da OTAN, sistemática na qual o planejamento e execução das ações é focado em efeitos e não em objetivos (VEGO, 2011).

⁶ TTP é o acrônimo para a expressão Tactics, Techniques and Procedures (OTAN, 2017, p. 39).

⁷ Respectivamente, processo de informação NCAGS, fornecimento de aconselhamento e orientação para o tráfego marítimo, notificação ao tráfego marítimo e gerência dos movimentos do tráfego marítimo (tradução nossa).

⁸ Arranjos para gerenciamento de movimentos (OTAN, 2017, p.47 - tradução nossa).

“passage coordination”⁹ (OTAN, 2017).

O arranjo utilizado no gerenciamento do tráfego marítimo no qual é realizada a passagem coordenada de navios mercantes visa incrementar a segurança da navegação desses navios por meio da ativação de comboios, nos quais são designados meios militares para escolta ou pela organização de grupos de navios mercantes para provimento de apoio mútuo entre eles (OTAN, 2017). Esses grupos são denominados grupos de trânsito, objeto de estudo desta pesquisa. Tendo-os posicionados na doutrina NCAGS, seguem-se considerações acerca do planejamento operacional que os circunscrevem.

2.1 O PLANEJAMENTO DE OPERAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA

O NCAGS contém diretrizes úteis às atividades de planejamento civis e militares, cuja integração será possível mediante o desenvolvimento e manutenção de um estreito relacionamento entre a indústria do transporte marítimo e os agentes estatais, respectivamente, durante o tempo de paz (OTAN, 2017). Assim, espera-se estabelecer um adequado grau de ligação, requerido pelos comandos operacionais nos períodos de crise e uma base sólida para evolução para situações de conflito armado.

Os planejamentos civis abarcam aqueles desenvolvidos pelas Autoridades Nacionais do Transporte Marítimo¹⁰, no nível estratégico, visando a confecção de planos de emergência delineando a assunção do controle e direção das frotas de navios mercantes. No nível operacional, situam-se os planejamentos efetuados pelas companhias de navegação e no nível tático, aqueles dos próprios comandantes dos navios mercantes (OTAN, 2017). As orientações para confecção desses dois últimos planos estão contidas em diferentes manuais, quais sejam: NCAGS, Guide to owners, operators, masters and officers (ATP-02.1) e no Best

⁹ Respectivamente, desconflito, prevenção de ameaças, roteamento, guiagem e passagem coordenada (tradução nossa).

¹⁰ No Brasil, representada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Management Practices (BMP)¹¹.

Na esfera militar, o NCAGS contém orientações para o planejamento operacional permitindo o adequado dimensionamento das forças militares necessárias à proteção do tráfego marítimo. Tais forças podem englobar meios de diferentes agências e instituições e, ainda, distintas nacionalidades (OTAN, 2017). Dessa maneira, espera-se haver uma complementariedade dos planejamentos militares e civis quando destinados às operações de segurança marítima.

No contexto da integração supramencionada, o “Nato Shipping Centre” (NSC) é o órgão da OTAN responsável pelo estabelecimento e manutenção de uma ligação permanente entre as forças militares e a indústria do transporte marítimo e por facilitar a troca de informações afetas à segurança marítima (OTAN, 2017). Denominado como ponto único de contato¹², esse organismo é fundamental tanto nos níveis estratégico, operacional e tático e está engajado no planejamento e execução das operações navais voltadas à segurança do tráfego marítimo organizadas pela OTAN.

O ponto de partida do planejamento militar compreende a análise da ameaça às linhas de comunicações marítimas. O ComOp identificará a necessidade de proteção militar direta aos navios, a eventual necessidade de assunção do controle do tráfego ou, ainda, recomendação aqueles navios para a adoção de medidas de autoproteção (OTAN, 2017). Para os casos de ameaça pirata, todos esses procedimentos são adotados.

Seguem-se, então, pesquisas relativas aos navios mercantes a serem protegidos, ao dimensionamento da estrutura NCAGS na área de operações, ao comando e controle, comunicações e aspectos legais que envolvem as operações antipirataria.

Os diversos tipos de navios empregados na indústria marítima, quais sejam, petroleiros, porta-contentores, navios de carga geral, graneleiros, entre outros, conferem

¹¹ Respectivamente, guia para proprietários, operadores, comandantes e oficiais e Guia de boas práticas (tradução nossa).

¹² Do inglês single point of contact (SPOC).

valores estratégicos e operacionais distintos a eles (OTAN, 2017). Portanto, há necessidade da classificação dos navios mercantes de interesse, trabalho realizado pelas células NCAGS e de Inteligência do Estado-Maior do ComOp.

Cada operação militar demandará o dimensionamento da respectiva estrutura organizacional NCAGS, estabelecida proporcionalmente a seu vulto, não havendo um modelo padrão predeterminado. Estão previstos elementos NCAGS no Estado-Maior do Comandante Operacional e outros estabelecidos externamente, posicionados em diferentes locais dentro da área de operações.

As atividades NCAGS desenvolvidas pelo Estado-Maior serão coordenadas pela célula NCAGS liderada pelo “Staff Officer NCAGS” – SO NCAGS, militar especialista nos procedimentos, técnicas e táticas NCAGS. Ele é o responsável pela manutenção da sinergia dos membros da célula NCAGS, bem como a integração com as demais seções do Estado-Maior (OTAN, 2017).

Externos ao Estado-Maior, são designados outros três componentes, quais sejam: o Elemento Avançado NCAGS (Deployed NCAGS Element - DNE) para servir como ponto de ligação com órgãos civis ou ainda permanecer na área de operações, destacando-se dentre suas atribuições, o controle dos grupos de trânsito ou comboios; o Oficial de ligação NCAGS (Liaison Officer - LO), cuja atribuição é embarcar nos navios mercantes e assessorar seus comandantes e o Elemento Adicionado ao NSC, que são militares escalados para reforçar quantitativamente e qualitativamente a equipe desse Centro em função da complexidade e duração da operação ou elevada densidade de tráfego na área de operações (OTAN, 2017).

Passando às questões legais atinentes às operações antipirataria, percebe-se que os navios, sejam militares ou civis, operam sob as leis de vários Estados, devendo ser conhecidas as restrições de suas respectivas legislações e convenções internacionais afetas à segurança marítima (OTAN, 2017). As divergências entre orientações e interpretações do arcabouço

jurídico, identificadas no planejamento, devem ser levadas à apreciação pelo nível estratégico para desconflito.

Os sistemas de comunicações e informações são fundamentais para permitir o comando e controle dos meios militares e o acesso às informações e disseminação de orientações ao tráfego marítimo (OTAN, 2017). Para tal, devem ser identificados os canais de comunicações militares e comerciais disponíveis na área de operações.

As dimensões e limites da área de operações e as linhas de comunicações marítimas nela contidas definem o escopo do NCAGS e as TTP a serem empregadas. Aqui está incluído o estudo geográfico e meteorológico e seus reflexos no tráfego marítimo (OTAN, 2017). Nos casos de ameaça pirata, é relevante o impacto de condições de mar adversas sobre essa atividade.

A área de operações pode ser acompanhada da definição de uma área de interesse, normalmente, com dimensões superiores e circunscrita à primeira, na qual pretende-se obter a consciência situacional marítima¹³. Nela, são monitoradas as embarcações visando seu acompanhamento prévio até sua entrada na área de operações (OTAN, 2017).

A infraestrutura civil ligada às atividades marítimas, existente na área de operações, e suas capacidades são de utilidade para as atividades NCAGS. Os “Vessel Traffic Service”¹⁴ – VTS constituem relevantes fontes de dados e os “Maritime Rescue Coordination Centre”¹⁵ – MRCC, pertencentes ao Sistema Global de Socorro e Salvamento Marítimo, podem prover um canal de comunicações secundário entre as forças militares e os navios mercantes (OTAN, 2017).

A consciência situacional marítima de uma determinada área é obtida por meio da construção de um claro quadro tático de superfície. Para tal, são utilizados dados de sistemas

¹³ Descrita na DMN como a efetiva compreensão das tendências e relações que se desenvolvem no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar na segurança. Seu propósito é identificar ameaças.

¹⁴ VTS – Definido na NORMAM-26, como Serviço de Tráfego de Embarcações, um auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de prover monitorização ativa do tráfego aquaviário em uma região.

¹⁵ MRCC – Definido na Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos como Centros de Coordenação de Salvamento Marítimos.

de acompanhamento de embarcações, dentre os quais merecem destaque: o “Automatic Identification System”¹⁶ (AIS), “Long Range Identification and Tracking”¹⁷ (LRIT) e Sistemas de acompanhamentos de Embarcações Pesqueiras (OTAN, 2017). Paralelamente, o ComOp pode implementar o “Vessel Report Scheme”¹⁸ (VRS) visando obtenção de dados adicionais enviados pelos navios mercantes.

As orientações para o estabelecimento de um VRS foram agrupadas e serão expostas na próxima seção.

2.1.1 Esquema de Relatório de Posição

O VRS pode ser estabelecido em área sobreposta à área de operações ou à área de interesse, dentro da qual os comandantes dos navios mercantes são incentivados a cooperar com envio de seus dados de navegação, por meio do preenchimento de modelos padrão de mensagens denominados FORMAT ALFA e BRAVO, encaminhadas para os centros de segurança do tráfego marítimo, atuantes como ponto de contato NCAGS (OTAN, 2017). O envio dessas informações é fundamental para que sejam identificados os navios mercantes vulneráveis às ameaças e, conseqüentemente, indicados para compor comboios ou grupos de trânsito.

A mensagem “FORMAT ALFA” contém os dados de viagem, tais como coordenadas geográficas da posição, velocidade de trânsito e itinerário. Os relatórios subsequentes são realizados por meio de mensagens de posição ou “FORMAT BRAVO” e constituem, basicamente, a atualização da posição bem como intenções acerca de manutenção ou alteração da cinemática. O envio dessas mensagens, normalmente, está vinculado à coordenadas geográficas ou limites das áreas de interesse ou de operações, ou ainda, à

¹⁶ AIS – Sistema de Identificação de navios cujas regras de funcionamento podem ser encontradas na NORMAM-26.

¹⁷ LRIT – Sistema de rastreamento de navios da IMO estabelecido em 2006 pela resolução MSC.202. Disponível em <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx>. Acesso em 23 de julho de 2019, às 17:33.

¹⁸ VRS – Esquema de Relatório de Posição (tradução nossa).

programações predeterminadas. Todo o detalhamento do VRS é divulgado em cartas náuticas, avisos-rádio náuticos e avisos aos navegantes (OTAN, 2017).

Outro recurso utilizado para envio das informações dentro de um VRS são páginas da internet, como exemplo daquela do NSC. Destaca-se a grande capacidade de armazenamento e repositório de dados e a possibilidade de restringir o acesso às informações a usuários, por meio da concessão de senhas, previamente cadastradas e autenticadas (OTAN, 2017). A concepção do uso da internet ilustra o grau de atualização e compasso da doutrina com as tecnologias disponíveis e largamente utilizadas no ambiente civil.

Determinadas operações militares, dadas suas especificidades, demandam o acréscimo de campos nas citadas mensagens (OTAN, 2017). É o caso das operações antipirataria, nas quais são solicitadas os dados de borda livre¹⁹ dos navios, uma vez que esse valor altera em função do deslocamento da embarcação e, reduzidos valores implicam facilidade para embarque dos piratas durante uma abordagem ilícita. A confirmação da presença de “Private Armed Security Team”²⁰ (PAST) a bordo ou outras medidas de autoproteção adotadas pelos navios mercantes também se fazem relevantes.

Previamente à inclusão de novos campos nas mensagens padrão, é importante considerar a busca de outras fontes de informações ou outros bancos de dados, como aqueles dos centros de monitoramento do tráfego marítimo ou, ainda, consultar diretamente os armadores e companhias de navegação (OTAN, 2017). Dessa forma, pode-se manter a objetividade e concisão das mensagens, reduzir eventual sobrecarga aos emissores e evitar descrédito do sistema VRS.

Algumas vantagens do VRS que merecem destaque são a possibilidade da identificação e triagem dos navios colaboradores e aderentes a esse esquema, a possibilidade de contornar problemas de falta de recepção de sinais AIS decorrentes de silêncio eletrônico²¹

¹⁹ Borda livre – altura medida entre o convés principal e a linha d’água.

²⁰ PAST – Equipes Privadas de Segurança Armada (tradução nossa).

²¹ Silêncio eletrônico – procedimento no qual os navios não emitem com equipamentos de rádiotransmissão em

dos navios mercantes e outros reveses de propagação atmosférica característicos de determinadas regiões, ou do desligamento proposital do equipamento de rastreamento de posição do navio (OTAN, 2017). Na composição dos grupos de trânsito, o AIS constitui importante ferramenta para permitir o monitoramento dos navios mercantes nos corredores de segurança, não sendo conveniente a adoção do procedimento de desligamento desse equipamento, ainda que constitua medida de segurança.

As desvantagens mais significativas do VRS tratam da indisponibilidade de dados em tempo real, condicionadas aos intervalos de recepção das mensagens padrão e da dependência da adesão dos navegantes (OTAN, 2017). Considerando-se as vantagens e desvantagens apresentadas, entende-se ser relevante maximizar a divulgação dos benefícios do VRS associados à segurança da navegação mercante visando incentivar a adesão aos grupos de trânsito, operados dentro dos VRS.

A integração dos dados obtidos pelo VRS com aqueles oriundos dos sistemas de monitoramento pode se tornar crítica quando há incompatibilidade de sistemas ou indisponibilidade de técnicos especialistas na fusão de dados, devendo-se nessas ocasiões considerar a possibilidade de apresentação de informações em duplicidade, o que acarreta prejuízos na compilação do quadro tático (OTAN, 2017). O Estado-Maior deve conhecer essas limitações uma vez que a consciência situacional marítima é fundamental para a condução das operações antipirataria.

Por fim, encerrada a apresentação de importantes variáveis a serem consideradas no planejamento operacional, serão exploradas na próxima seção, as TTP NCAGS, utilizadas para entregar os efeitos NCAGS selecionados pelo ComOp.

2.2 TÉCNICAS, TÁTICAS E PROCEDIMENTOS NCAGS

O ComOp, assessorado pelo SO NCAGS, define as TTP visando alcançar seus

prol de sua descrição.

objetivos operacionais. Cada TTP envolve um conjunto de ações a serem executadas no nível tático (OTAN, 2017). O conjunto das TTP permitirá concretizar a formação dos grupos de trânsito. Nas operações antipirataria podem ser implementadas as seguintes TTP: processo de informação NCAGS, fornecimento de aconselhamento e orientação para o tráfego marítimo, notificação ao tráfego marítimo e gerência dos movimentos do tráfego marítimo.

O processo de informação NCAGS compreende um conjunto de ações visando sistematizar as etapas de obtenção de dados relativos à indústria marítima, o subsequente processamento, validação e distribuição das informações. Esses esforços são complementares aqueles desenvolvidos pela seção de inteligência do Estado-Maior do ComOp (OTAN, 2017).

O plano de obtenção de dados é consolidado em uma matriz na qual serão listados os responsáveis por contactar cada fonte, que poderão ser navios, portos, representantes de órgãos vinculados ao transporte marítimo e páginas da internet, tais como Marine Traffic²² e Fairplay²³ (OTAN, 2017). Dessa forma, é evitada redundância no contato entre seções e células do Estado-Maior e as fontes citadas.

Destaca-se no processamento dos dados, o desenvolvimento dos critérios a serem utilizados nas avaliações de risco dos navios mercantes (OTAN, 2017). A partir dos dados recebidos e conhecidas as características da ameaça, é possível utilizar aqueles critérios para classificar os navios mais vulneráveis e que necessitarão de incremento na sua proteção.

As informações são distribuídas para as demais seções do Estado-Maior, para os demais componentes da estrutura NCAGS, tais como os DNE e LO NCAGS e para a indústria marítima. Esta última, é informada por meio dos avisos aos navegantes ou por meio de outras TTP, qual seja, o aconselhamento e orientação ao tráfego marítimo (OTAN, 2017).

O aconselhamento e orientação ao tráfego marítimo é a principal TTP NCAGS,

²² Sistema de informações em tempo real sobre movimentos dos navios e a localização atual em portos. Disponível em <https://www.marinetraffic.com/>. Acesso em 23 de julho de 2019, às 18:11.

²³ Sistema de rastreamento de navios. Disponível em <http://www.shipfinder.org/>. Acesso em 23 de julho de 2019, às 19:00.

com a qual o ComOp pode construir uma relação de confiança e influenciar o tráfego marítimo (OTAN, 2017). Para tal, as informações são remetidas aos destinatários observando-se um plano de distribuição compatível com a matriz de coleta de dados e é mantida coordenação com órgãos como IMO e outros da indústria marítima visando a mitigação da divulgação de informações divergentes.

O mandado da missão, os meios adjudicados ao ComOp e as regras de engajamento autorizadas nortearão a interação com os navios mercantes (OTAN, 2017). Por isso, deve ser deixado claro aos comandantes dessas embarcações, as reais possibilidades de provimento de proteção em função das variáveis apresentadas. Daqueles documentos legais, decorrem a autoridade do ComOp sobre os navios mercantes, acompanhada de responsabilidades a serem consideradas nas decisões de interferir com o transporte marítimo e com navios de diferentes bandeiras.

É recomendável utilizar variados canais e métodos de comunicação militares e civis e centros de monitoramento ou segurança do tráfego marítimo visando assegurar um fluxo de informações aos destinatários e manutenção de consistência do NCAGS (OTAN, 2017). O NSC é o centro de referência e ponto de contato com a indústria marítima, podendo ser substituído por um equivalente já existente na área de operações.

O aconselhamento NCAGS pode ser inserido nos produtos disponíveis no meio civil, dentre os quais destacam-se os avisos aos navegantes, avisos-rádio, cartas náuticas, publicações emitidas pela IMO e pela OTAN e páginas de internet. São considerados, ainda, envio de e-mails para os oficiais de segurança das companhias de navegação²⁴, realização de apresentações ministradas pelos DNE para os marítimos e uso de mídias sociais (OTAN, 2017).

O acompanhamento dos assuntos de interesse à operação militar veiculados pela mídia é fundamental para permitir um alinhamento das estratégias utilizadas no

²⁴ Do inglês CSO, Company Security Officer (tradução nossa).

aconselhamento dos navios mercantes (OTAN, 2017). Isso sugere o estreito relacionamento da célula NCAGS, seções de inteligência e comunicação social.

Estando em curso uma operação antipirataria e apreciadas as avaliações de risco, o ComOp pode decidir pela gerência dos movimentos do tráfego marítimo visando incrementar a proteção dos navios mercantes. Essa TTP interfere na liberdade da navegação comercial, portanto deve ser uma solução provisória e limitada.

A gerência do tráfego deve ser tornada pública. Isso pode ser feito pelo conjunto de atividades previstas na TTP, notificação do tráfego marítimo, que utiliza os meios e métodos de comunicação supracitados e deve conter no mínimo, os nomes dos pontos de contato com as forças navais, avaliações da ameaça e limites geográficos da área de risco (OTAN, 2017).

Dos cinco arranjos utilizados para a gerência do tráfego, dois são implementados em conjunto diante da ameaça pirata. O primeiro trata do roteamento, que visa direcionar o tráfego marítimo para as rotas de segurança estabelecidas na área de operações. Com isso, presume-se a redução do perigo e facilidade do monitoramento dos navios na região. O estabelecimento de rotas deve ser elaborado pela célula AWNIS²⁵, na qual oficiais especialistas em segurança da navegação conduzirão a plotagem das rotas observando-se os requisitos técnicos necessários (OTAN, 2017).

O segundo arranjo, complementar ao primeiro, trata da Passagem Coordenada, detalhada na próxima seção e que está diretamente ligada à formação dos grupos de trânsito para navegação nas rotas traçadas dentro das áreas de risco.

2.3 PASSAGEM COORDENADA

A Passagem Coordenada tem o propósito precípua de majorar a proteção ao

²⁵ Célula AWNIS – Allied Worldwide Navigation Information System. Trata do ponto de contato do Estado Maior do Comando Operacional com os representantes do Sistema Global de Socorro e Salvamento Marítimos.

tráfego marítimo. Permite, ainda, o provimento de apoio mútuo entre navios mercantes, bem como a dissuasão às ameaças. É descrita no manual como “o arranjo empregado para a coordenação entre o comandante operacional, os meios militares e um ou mais navios mercantes que pretendem cruzar determinada área ou rota”²⁶ (OTAN, 2017, p.31).

A primeira etapa do planejamento das passagens coordenadas considera a análise da ameaça e a avaliação de risco e vulnerabilidade de cada navio mercante (OTAN, 2017). Nos casos de ameaça pirata, como já mencionado na seção que trata do planejamento de operações de segurança marítima, estes dados são fundamentais, uma vez que se deve conhecer os métodos de atuação dos piratas, a relação de suas ações com as condições geográficas e meteorológicas. No que tange às avaliações afetas aos navios, consideram-se suas características operacionais, medidas de autoproteção implementadas, carga transportada e bandeira sob a qual operam.

Os comandantes dos navios mercantes seguem instruções específicas de seus Estados de bandeira, das companhias de navegação das quais fazem parte e de seus proprietários (OTAN, 2017). A partir dessas orientações, os navios mercantes apresentam-se voluntariamente ou não para participação nas passagens coordenadas.

Em função do número de meios militares disponíveis na área de operações serão selecionados navios de importância econômica decorrente do valor de sua carga ou da importância estratégica, os quais são chamados de navios designados (OTAN, 2017).

As quantidades e capacidades dos meios militares de prover proteção aos navios mercantes e a densidade do tráfego marítimo da região revelarão as possibilidades de escoltas cerradas ou a necessidade de dispersão desses meios, posicionando-os ao longo da rota de segurança estabelecida (OTAN, 2017). Os grupos de trânsito surgem como solução para essas questões pois permitem otimizar o emprego dos meios militares.

²⁶ Do inglês “a passage coordination scheme of management is used to achieve coordination between the commander, his assets, and one or more merchant ships that intend to pass through an area or along a route.”

Existem questões legais inerentes ao Direito Internacional no tocante ao emprego da força contra as ameaças aos navios mercantes. Elas decorrem do ordenamento jurídico do mar constante da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) e dos posicionamentos da escolta e do navio a ser defendido (OTAN, 2017). Portanto, há situações nas quais a escolta não poderá usar a força e terá propósito exclusivamente dissuasório. Ademais, os meios militares atuam observando as regras de autodefesa e as regras de engajamento e autorizações (“caveats²⁷”) concedidas pelos seus Estados de bandeira.

O respaldo legal para a gerência do tráfego marítimo advém de resoluções emitidas pela ONU ou de autorizações concedidas pelos Estados de bandeira dos navios mercantes aos ComOp das operações (OTAN, 2017). Nesse último caso, os comandantes dos navios mercantes podem receber previamente um “acordo de entendimento” para assinatura e ciência de todas as considerações jurídicas retromencionadas.

A estrutura NCAGS existente na região é analisada para verificação da necessidade de adaptações ou reforços, especialmente no guarnecimento dos centros de monitoramento e segurança de navios. Podem ser escalados Oficiais de Ligação para embarque nos navios mercantes (OTAN, 2017). A presença desses militares a bordo não altera as responsabilidades dos comandantes dos navios mercantes.

Concluídas as apreciações é dado por encerrado o planejamento das passagens coordenadas. O SO NCAGS elabora a Diretiva NCAGS endereçada às forças militares e prepara dois documentos divulgação e orientação do tráfego marítimo acerca da operação militar em curso, bem como das providências decorrentes. São eles a “Passage Coordination Information” (PCI) e a “Sailing Information” (SI)²⁸. Tais notificações conterão, no mínimo, as informações de contato com a força militar, os dados do VRS ativado, dos pontos de entrada e saída dos corredores de navegação e o cronograma de grupos de trânsito discriminados por

²⁷ Caveats – Considerações do nível político acerca da retenção de determinadas regras de engajamento.

²⁸ Informação para passagem coordenada e Informação para navegação, respectivamente (tradução nossa).

velocidade de avanço e comboios programados (OTAN, 2017).

As PCI são disponibilizadas à indústria marítima por meio dos mesmos canais usados na divulgação dos VRS, destacando-se o uso da internet, com acesso restrito às páginas nas quais são disponibilizadas. Secundariamente, está prevista a utilização dos meios de comunicação satelitais, abrangendo telefone, videoconferência, envio de e-mails e a realização de briefing presenciais, conduzidos pelos LO NCAGS às tripulações dos navios atracados nos portos antes de sua partida (OTAN, 2017).

As Passagens Coordenadas são efetivadas organizando-se o trânsito de navios independentes ou grupos de navios. Esses grupos podem constituir comboios ou grupos de trânsito. Portanto, torna-se importante diferenciar ambos conceitos.

Os grupos de trânsito são definidos no manual NCAGS como “um arranjo **voluntário** por meio do qual navios mercantes podem se organizar para passar por uma área de maior risco na companhia de unidades militares”²⁹ (OTAN, 2017, p.69 – grifo nosso).

Os comboios são definidos como “um grupo constituído de navios mercantes ou navios auxiliares militares, ou ambos, geralmente escoltados por navios de guerra e aeronaves, ou um único navio mercante ou auxiliar de uma força naval sob escolta de superfície, montado e organizado com o propósito de passar juntos”³⁰ (OTAN, 2017, p.69).

Portanto, constituem diferentes soluções para prover segurança aos navios. Cabe mencionar que as definições acima permitem diferenciar os dois procedimentos apenas pela adesão voluntária dos navios mercantes aos grupos de trânsito, o que consiste numa medida mais flexível se comparada com os comboios.

Nos casos em que o grupo de trânsito contenha navios procedendo na mesma velocidade, esses podem ser organizados em formaturas, por razões de segurança da

²⁹ Do inglês “A voluntary arrangement by which merchant ships can be organized for passage through an area of increased risk in company with military units”.

³⁰ Do inglês “Convoy is a number of merchant ships or naval auxiliaries, or both, usually escorted, assembled and organized for the purpose of passage together”.

navegação ou requisitos de proteção. A definição das formaturas é condicionada às características dos meios, quais sejam: sua manobrabilidade, carga, tamanho e velocidade. Preferencialmente, serão empregadas formaturas em coluna observando-se o princípio da simplicidade (OTAN, 2017).

Os grupos de trânsito são dimensionados de forma a permitir sua manobrabilidade e as velocidades de incorporação e avanço devem evitar atrasos aos componentes do grupo. A distribuição de navios no plano de formatura considera conceitos empregados no sistema de comboios, tais como a recomendação de posicionar navios maiores avante dos menores, navios com cargas perigosas a ré e, ao largo, navios com restrições de manobra (OTAN, 2017).

Essas últimas orientações relativas aos grupos de trânsito que tratam do estabelecimento de formaturas muito se assemelham aos procedimentos adotados na formação de comboios, dificultando a separação de ambos procedimentos, o que pode ser melhor compreendido a partir da análise do emprego dos grupos de trânsito em operações reais.

É importante destacar que embora operando em grupo, os comandantes dos navios mercantes mantêm as responsabilidades pela segurança da navegação de suas embarcações, devendo observar as regras do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM). Ainda que sejam instados a alterar os rumos de seus navios ao longo do trânsito, é facultado o abandono da formatura a qualquer momento e, sempre que seja seguro para fazê-lo (OTAN, 2017).

Por fim, encerrada a revisão teórica e tendo sido apresentadas todas as considerações que circunscrevem o emprego dos grupos de trânsito, será apresentado o Golfo de Áden, ambiente no qual os grupos de trânsito foram empregados, como parte das operações antipirataria desenvolvidas visando à segurança e proteção do tráfego marítimo naquela região.

3 A PIRATARIA NO GOLFO DE ÁDEN

O Golfo de Áden localiza-se no noroeste do Oceano Índico e compreende uma área marítima de 410.000 km² delimitada ao norte pela península Arábica e ao sul pelo chifre da África (MSCHOA, 2019). Essa região constitui um dos cinco pontos focais primários do transporte marítimo mundial, segundo classificação atribuída pelo Departamento de Geografia da Universidade Hofstra, Nova Iorque.

É o portal de entrada e saída do Canal de Suez, por onde trafegam navios mercantes cujas cargas representam entre 12.5% a 20% do comércio mundial (ICS, 2019). Conforme dados da Autoridade do Canal³¹, nos últimos dez anos, a média mensal de embarcações manteve-se em torno de 1500 navios por mês. Esses números corroboram a importância estratégica do Golfo de Áden no contexto da economia global.

As águas do Golfo contêm uma variedade de peixes atraindo um relevante número de embarcações pesqueiras. Operam na região navios da indústria pesqueira internacional e barcos menores de pesca artesanal, cujas bases encontram-se nos Estados da Somália e Iêmen, lindeiros ao Golfo (APGAR, 2010). Assim, verifica-se que o tráfego marítimo na região apresenta uma composição diversificada com navios mercantes de grande porte coexistindo com embarcações menores.

A degradação da situação política econômica da Somália, em crise desde a década de 1990, trouxe como consequência a insegurança do tráfego marítimo existente no Golfo de Áden, alvo de investidas de ataques piratas³² a partir de 2008. A instabilidade da região foi agravada pelo início da guerra civil no Iêmen em 2015 (APGAR, 2010). Esses anos são considerados marcos na moldura temporal estudada e relacionam-se com a escalada e

³¹ Designação conferida ao órgão estatal egípcio responsável pela operação e manutenção do canal de Suez (SCA, 2019). Disponível em <https://www.suezcanal.gov.eg>, acesso em 06 de julho de 2019, às 14:10.

³² No presente estudo, foi utilizada a definição de pirataria contida no art. 101 da CNUDM, qual seja, ato ilícito de violência ou detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio privado e dirigidos contra um navio em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado (CNUDM, 1982).

distensão da pirataria.

Os piratas operam em grupos conhecidos como “Pirate Action Groups” (PAG). Utilizam vários tipos de embarcações em diferentes configurações, tipicamente compostas de pequenos barcos, denominados “skiffs”, nos quais são acoplados dois a três motores de popa para desenvolvimento de altas velocidades, em torno de vinte e cinco nós (BIMCO, 2018, p.10).

Os “skiffs” atuam a partir de terra ou de embarcações de apoio denominadas navios mãe. As “baleias” tem capacidade de transporte de grandes quantidades de combustível a bordo com o objetivo de reabastecimento daqueles barcos de ataque e rebocam os mesmos ampliando seu alcance de atuação. Outras plataformas são utilizadas como navios mãe, como os navios pesqueiros da frota Somali, denominados “dhows” (PRC, 2019). Nesses, os “skiffs” podem ser embarcados e camuflados.

Os piratas usam armas de pequeno calibre e lançadores de foguetes para forçar os comandantes dos navios mercantes a reduzirem velocidade ou pararem máquinas para viabilizar seu embarque. Os disparos são normalmente direcionados ao passadiço ou aos camarotes. Para abordagem dos navios alvos, são utilizadas escadas compridas e leves, cordas de escalada ou hastes longas com um gancho na ponta. A bordo, os piratas se dirigem ao passadiço para assumir o controle do navio e permitir o embarque dos membros de seu grupo (BIMCO, 2018, p.10).

O objetivo dos ataques consiste no sequestro dos navios, tomada da tripulação como refém, roubo de carga, quantias em moeda mantida nos cofres, bens da tripulação e outros equipamentos portáteis de valor (IMO, 2009). Há ocasiões nas quais os reféns são levados para terra onde são mantidos em cativeiro até que o resgate seja pago (BIMCO, 2018). O conhecimento do modo de operação da pirataria é um dos pontos de partida dos planejamentos operacionais das forças militares e das companhias de navegação.

As estatísticas do International Maritime Bureau Pirate Reporting Centre (IMB PRC) revelam que os ataques ocorrem a qualquer hora do dia, porém, prioritariamente, são realizados ao amanhecer ou anoitecer, pois nessas condições os piratas aproveitam-se do mínimo de claridade para condução de suas ações e dificultar sua detecção.

O emprego de embarcações miúdas por piratas é dificultado em condições de mar agitados. As intempéries do mar são recorrentes no verão e no inverno do hemisfério norte, quando o Golfo de Áden sofre os efeitos das monções características do Oceano Índico. Esse fenômeno acarreta impactos ambientais negativos, nos quais há degradação das condições meteorológicas e alteração do estado do mar (PRC, 2019).

O navegante recebe informações relacionadas à segurança da navegação dentre as quais incluem-se dados meteorológicos e ameaças ao tráfego marítimo, por meio dos avisos-rádio náuticos. Tais auxílios são encaminhados pelos componentes do Serviço Mundial de Divulgação de Avisos-Rádio Náuticos. A Marinha do Paquistão é o órgão coordenador da NAVAREA IX³³, na qual insere-se o Golfo de Áden (PN, 2019).

A IMO dividiu a região do Golfo de Áden em três áreas de responsabilidade para a condução de socorro e salvamento marítimos, atribuídas aos centros de coordenação regional do Djibuti, Iêmen e Somália (IMO, 2019). Esses órgãos desempenham uma importante tarefa secundária, constituindo meios de comunicação alternativa para solicitações de pedidos de socorro oriundas de navios que estejam sob ataques piratas.

Nesse contexto, foram ativados diferentes órgãos visando atuar em apoio às ações de segurança do tráfego marítimo, apresentando-se como pontos de contato, quais sejam o NSC, o Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA), o IMB PRC e o United Kingdom Maritime Trade Office (UKMTO).

Instalados em diferentes localidades, todos eles realizam o monitoramento do

³³ O termo NAVAREA é definido na NORMAM-28, como área geográfica marítima estabelecida pela IMO com o propósito de coordenação na transmissão de avisos-rádio náuticos.

tráfego marítimo no Golfo de Áden a partir dos dados oriundos dos sistemas AIS e LRIT, ambos de abrangência global, da recepção dos planos de viagem enviados pelos navios mercantes, e, também, por meio do intercâmbio com outros Centros de Monitoramento, com as estações VTS dos portos de Áden e Djibuti, com as companhias de navegação e Autoridades portuárias (MSCHOA, 2019).

O registro dos navios é parte de um esquema de reporte de posição, infra apresentado. Os comandantes dos navios mercantes enviam seus dados por meio das páginas da internet do UKMTO e do MSCHOA, na qual utilizam o sistema MERCURY³⁴ (MSCHOA, 2019). Nesses sítios, podem, ainda, obter orientações antipirataria, avaliações de risco e informações acerca da composição de Grupos de Trânsito.

3.1 ÁREA DE RELATÓRIOS VOLUNTÁRIOS

O UKMTO opera um esquema de reporte de posição no noroeste do Oceano Índico, administrado por meio do “Maritime Trade Information Centre” (MTIC) localizado em Dubai. Para tal, foi delimitada uma grande área marítima compreendendo o Mar Vermelho, o Golfo de Omã e o Golfo de Áden denominada “Voluntary Reporting Area”³⁵ (VRA), dentro da qual os navios mercantes são convidados a enviar relatórios contendo sua cinemática e dados necessários à análise de sua vulnerabilidade aos ataques piratas (UKMTO, 2019).

A VRA compreende uma subárea denominada “High Risk Area”³⁶ (HRA) na qual, baseando-se em dados estatísticos, supõe-se haver elevado risco de ataques piratas e, portanto, é recomendado aos navios a adesão aos grupos de trânsito e a adoção de medidas de autoproteção. Para divulgação de ambas áreas, o UKMTO expediu a carta náutica Q6099,

³⁴ Sistema informatizado disponível na página da internet do MSCHOA para compartilhamento de informações entre os usuários cadastrados, em tempo real, bem como o monitoramento das ações desencadeadas, em resposta, pelas forças militares Disponível em <https://on-shore.mschoa.org/mschoa-and-maritime-domain-awareness-how/#Mercury>. Acesso em 25 de julho de 2019, às 20:39.

³⁵ Área de reporte voluntário (tradução nossa).

³⁶ Área de alto risco (tradução nossa).

cujo extrato encontra-se ilustrado na figura constante do Anexo B (UKMTO, 2019).

A organização do tráfego marítimo dentro da HRA é realizada por meio do estabelecimento de um corredor de navegação denominado “Maritime Security Transit Corridor”³⁷ (MSTC), ilustrado na figura constante do Anexo C (UKMTO, 2019). Estende-se desde a parte sul do Mar Vermelho até a extremidade leste do Golfo de Áden.

O MSTC congrega três seções, quais sejam: os “Traffic Separation Scheme”³⁸ (TSS) do Estreito de Bab Al Madeb (BaM) e do oeste das Ilhas Hanish, no Mar Vermelho e uma extensa rota de mão dupla que atravessa o Golfo de Áden denominada “International Recommended Transit Corridor”³⁹ (IRTC).

O IRTC foi estabelecido em 2008. Possui 492 milhas náuticas de extensão e é formado por três raias a saber: duas principais, para trânsito no sentido leste/oeste, com cinco milhas náuticas de largura, separadas por uma terceira raia central de duas milhas náuticas de largura (PRC, 2019). Segundo Sluiman, ainda, hoje, são apontadas críticas decorrentes da ausência de balizamento com bóias do IRTC e por não dispor de outros auxílios a navegação.

O IRTC foi reposicionado em 2009, uma vez que, embora distante da costa Somali, encontrava-se muito próximo da costa do Iêmen, o que permitia aos piratas o lançamento de suas operações a partir do norte do Golfo de Áden. Além disso, havia interferência com as áreas de pesca (SLUIMAN, 2010). Assim, foi possível reduzir o número de falsos alarmes de ataques piratas decorrente de aproximações de embarcações pequenas aos navios mercantes.

Algumas companhias de navegação permitiam seus navios transitarem pelo chamado Socotra Gap, espaço marítimo localizado entre o chifre da África e a ilha de Socotra, utilizando-o como um atalho, prática que foi fortemente desestimulada em prol da adesão ao IRTC (CMF, 2017).

³⁷ Corredor marítimo de trânsito seguro (tradução nossa).

³⁸ Esquema de separação de tráfego (tradução nossa).

³⁹ Corredor internacional de trânsito recomendado (tradução nossa).

Conforme orientações contidas na carta náutica Q6099, os navios mercantes são encorajados a enviar quatro relatórios quando navegando na VRA. O relatório inicial deve ser encaminhado ao ingressar nos limites da VRA, seguido de relatórios diários a serem encaminhados às oito horas da manhã, do fuso horário “zulu” e um relatório final, ao deixar a VRA ou atracar em um porto de destino localizado dentro da área. Há disponível um modelo adicional de relatório visando o reporte de atividade irregular ou suspeita observada pelo navegante.

O modelo de relatório inicial contém espaços para lançamento de informações gerais, como o plano de viagem do navio e, outros específicos para ameaça de pirataria, quais sejam, a altura da borda livre e a existência de equipes de segurança privada a bordo. O modelo de relatório diário contém campos destinados às atualizações dos dados de viagem e horários de entrada e saída do IRTC (BIMCO, 2018). Isso posto, pode-se afirmar que os relatórios e toda sistemática de estabelecimento do VRA seguiu as orientações para implementação de um VRS previstas na doutrina NCAGS e permitiu a integração das forças militares e comunidade marítima operando no Golfo de Áden.

Assim, conclui-se a contextualização do Golfo de Áden e da ameaça pirata realizada para permitir a compreensão de dados indispensáveis ao planejamento operacional. Conforme exposição da doutrina NCAGS realizada no capítulo anterior, o planejador deverá analisar a densidade do tráfego marítimo, suas características, os meios e métodos de atuação da ameaça e as dimensões da área onde serão desenvolvidas as operações. A partir disso, verificará a estrutura existente na região que o permitirá obter a consciência situacional marítima, elaborará os planos e conduzirá as operações antipirataria.

No próximo capítulo, buscar-se-á apresentar as principais operações militares realizadas e identificar as técnicas, táticas e procedimentos NCAGS aplicados, necessários à implementação dos grupos de trânsito.

4 OS GRUPOS DE TRÂNSITO NAS OPERAÇÕES ANTIPIRATARIA

No período de 2008 a 2018, foram organizadas três grandes operações militares para prover segurança ao tráfego marítimo no Golfo de Áden. Cada uma liderada respectivamente por diferentes atores, quais sejam: a OTAN, a União Europeia e os Estados Unidos da América (MSCHOA, 2019). A pesquisa revelou a utilização de diversos conceitos da doutrina NCAGS por essas Organizações e Estados, que tornaram praticável o emprego dos grupos de trânsito.

A presença militar e as ações executadas permitiram reduzir a zero em 2012, o número de ataques piratas, que alcançaram os alarmantes números de 111 abordagens e 42 sequestros bem sucedidos, 815 reféns e 4 mortos no ano de 2008 (PRC, 2019). Esses números ratificam a efetividade das operações militares e o período de ápice da pirataria, na moldura temporal estudada.

Antes de explorar as particularidades de cada operação, ressalta-se que as operações antipirataria são parte das “Maritime Security Operations” (MSO), definidas no manual JP3-32 do “Joint Chief Staff”⁴⁰ das Forças Armadas estadunidenses como “o conjunto de ações com o propósito de proteção dos bens no mar contra os diversos tipos de ameaça, dentre as quais destaca-se a pirata”. Congregam operações de interdição de área marítima, esclarecimento, inteligência, informação e defesa do tráfego marítimo.

As MSO não se encontram prescritas na doutrina militar naval brasileira, entretanto é relevante investigar suas peculiaridades em estudos complementares, uma vez que há conexões com a doutrina NCAGS. As MSO têm como objetivos secundários a participação em “Security Cooperation Operations”⁴¹ com aliados e parceiros, o compartilhamento de consciência situacional marítima, bem como a orientação para que haja

⁴⁰ Estado Maior Conjunto das Forças Armadas dos EUA, órgão de assessoria direta ao Secretário de Defesa (JCS, 2019).

⁴¹ Operações de segurança por meio de cooperação (tradução nossa).

estreita coordenação entre governos, setor privado, organizações internacionais e não-governamentais (JCS, 2018).

A Operação “Atalanta”, conduzida pela Força Naval da UE (EUNAVFOR), iniciada em dezembro de 2008, tem o propósito de dissuadir, prevenir e reprimir os atos de pirataria na costa da Somália. Os navios empregados no transporte de ajuda humanitária do programa alimentar mundial da ONU e da “African Union Mission to Somalia” (AMISOM) constituem seus principais objetivos (EUNAVFOR, 2019).

A OTAN, paralelamente, lançou em 2008, suas primeiras operações, denominadas “Allied Provider” e “Allied Protector”. Subsequentes e com quatro e seis meses de duração, respectivamente, tinham propósitos similares à Operação Atalanta. Aquelas duas, tão logo concluídas, foram seguidas pela operação “Ocean Shield”, com extensão prolongada, de agosto de 2009 a dezembro de 2016 (OTAN, 2019). Segundo dados do IMB PRC⁴², houve a reincidência de eventos piratas, tão logo encerrada esta operação, interrompendo o período de cinco anos (2012 – 2016) nos quais essa atividade ilícita esteve contida.

Ambas organizações, OTAN e UE, operavam em áreas sobrepostas. Uma das justificativas encontradas para tal redundância, trata da opção feita por alguns Estados de atuar sob a bandeira da UE, visando obtenção de maior legitimidade e aceitação dos demais Estados-membros na medida em que estavam engajados na operação, para atuação no viés político e não eminentemente militar, na luta contra atos criminosos no mar (RIDDERVOLTD, 2014).

Uma explicação complementar trata do equilíbrio geopolítico, uma vez que o conjunto UE/OTAN serviu para contrabalançar a presença de atores independentes como a Rússia e China (RIDDERVOLTD, 2014). Essas argumentações são relevantes aos ComOp, para permitir a compreensão do relacionamento político dos Estados e Organizações

⁴² Disponível em <https://www.icc-ccs.org/index.php/1229-maritime-piracy-report-sees-first-somali-hijackings-after-five-year-lull>. Acesso em 15 de maio de 2019, às 17:21m.

Internacionais, a partir dos quais derivam as limitações de emprego dos meios a eles adjudicados.

A terceira operação foi coordenada pela Combined Maritime Force, uma força tarefa resultante de uma parceria multinacional cujo propósito é “promover segurança, estabilidade e prosperidade ao longo de aproximadamente 3.2 milhões de milhas quadradas de águas internacionais englobando as mais importantes linhas de comunicações marítimas do mundo” (CMF, 2019).

Sediada no Navy Support Activity (NSA), Manama - Bahrein e comandada por um Vice-Almirante da Marinha dos EUA, que acumula o comando do “United States Central Command” (NAVCENT) e “United States Fifth Fleet”. Conta com a participação de trinta e três Estados, dentre os quais está o Brasil⁴³, cada um com um nível de participação específico, baseado no voluntariado. As contribuições baseiam-se desde o envio de Oficiais de ligação ou destacados para compor o Estado-Maior multinacional ao envio de navios de guerra ou aeronaves de reconhecimento (CMF, 2019).

A CMF coordena três forças tarefa, merecendo destaque a Combined Task Force 151, diretamente engajada na contra pirataria. Atuando desde 2009, sob o mandato de missão específica é amparada pela Resolução 2316 do Conselho de Segurança da ONU. O Comando dessa Força é revezado pelos Estados partícipes a cada três ou seis meses (CMF, 2019).

A área de atuação da TF 151 compreende o sul do Mar Vermelho, Golfo de Áden, costa da Somália e o Mar da Arábia (CMF, 2019). Observa-se que todas as operações tinham área de atuação superior ao Golfo de Áden, onde os esforços são concentrados na patrulha do MSTC em conjunto com a EUNAVFOR e com as demais forças independentes.

Os chamados “independent deployers”, caracterizados por meios militares não incorporados às operações supracitadas, enviados pela China, Coreia do Sul, Índia, Japão e

⁴³ Em 2018, o Brasil enviou um Oficial para assumir a função de ajudante da seção de operações do Estado-Maior comandado pelo Japão.

Rússia, atuam de forma complementar em ações de patrulha e escolta de comboios (CMF, 2019). Para tal, o MSCHOA disponibiliza em sua página um endereço eletrônico, a partir do qual os navios mercantes podem candidatar-se para adesão aos grupos formados para trânsito no IRTC sob escolta desses atores.

Diante da presença de meios de diferentes bandeiras, algumas considerações são pertinentes ao ComOp, tais como o conhecimento do respaldo internacional para execução das operações. As resoluções emitidas pelo Conselho de Segurança da ONU, sob números 1816, 1838, 1846 e 1851 (2008), 1897 (2009), 1918, 1950 (2010), 1976, 2015 e 2020 (2011) legitimaram a atuação das forças militares (EU NAVFOR, 2019). Em contrapartida, limitaram a atuação do ComOp quanto à possibilidade de interferir no tráfego marítimo. Assim, a adesão à navegação no IRTC e aos grupos de trânsito ficou a critério das companhias de navegação e dos navios mercantes.

O ordenamento jurídico do mar tratado na CNUDM, em especial os artigos 105 e 110, que tratam dos direitos de visita e apresamento de embarcações no mar, limitam a designação de meios para oposição às embarcações piratas (EUNAVFOR, 2019). Para tal, é precedida da avaliação do posicionamento relativo do navio inspetor e embarcação abordada relativo aos limites dos mares territoriais dos países limítrofes ao IRTC, quais sejam a Somália e Iêmen.

A análise da descrição das missões de cada operação disponível nas suas respectivas páginas de internet revelou uma relação direta com conceitos contidos na doutrina NCAGS. Como exemplo, pode-se citar a missão da Força Tarefa 151, de onde se extrai os propósitos de proteger o comércio global e assegurar a livre navegação no Golfo de Áden. Há portanto, correspondência com os efeitos NCAGS contidos na tabela do anexo A e de onde pôde-se extrair as TTP NCAGS associadas.

A primeira TTP identificada trata do processamento de informação NCAGS. Essa

sistemática tem como “entrada” os dados recebidos oriundos do compartilhamento de informações entre os “headquarters” de cada operação e os centros de segurança marítima (UKMTO, MSCHOA e IMBPRC). O processamento desses dados permite a definição dos navios de relevância estratégica e vital. Os navios afretados pela Organização das Nações Unidas (ONU) para o transporte de ajuda humanitária para a Somália, parte da AMISOM, foram designados para receber escolta (EUNAVFOR, 2019), podendo concluir que foram categorizados como “navios designados” pelo ComOp.

Como “saída” dessa sistemática tem-se os relatórios de avaliação de ameaça denominados “Industry Releasable Threat Assessment” (IRTA) e “Industry Releasable Threat Bulletins” (IRTB). São documentos compilados periodicamente pela EUNAVFOR e CMF voltados à indústria marítima, contendo informações sobre episódios que afetem o tráfego marítimo com o propósito de permitir a condução do gerenciamento de risco e auxiliar o processo decisório dos operadores responsáveis por navios mercantes que trafegam no Golfo de Áden (CMF, 2017).

Diante do dinamismo do ambiente operacional e da necessidade da rápida divulgação dos eventos de pirataria, o IRTB é emitido imediatamente após a ocorrência de uma investida pirata, seja ela bem sucedida ou não. Os IRTA consolidam, quadrimestralmente, as informações contidas nos IRTB (CMF, 2019). Ambos tem distribuição limitada e são disponibilizados nas páginas da internet do MSCHOA, com acesso restrito a usuários cadastrados. O primeiro IRTB foi publicado em dezembro de 2017.

O IRTA e IRTB levam em consideração o conhecimento, informação e inteligência das forças multinacionais e apresentam uma perspectiva militar combinada a uma avaliação futura das ameaças marítimas e suas tendências. Servem, ainda, como relatórios das operações antipirataria conduzidas no Golfo de Áden e para compor estatísticas elaboradas pelo IMB e pelo Grupo de Contato para extinção da pirataria na costa da Somália⁴⁴ (CGPCS).

⁴⁴ CGPCS é um fórum internacional de discussão de assuntos relacionados ao combate da pirataria na costa da

Ainda no contexto da troca de informações, foi criado em 2008, um fórum para troca de informações entre os atores militares e a comunidade marítima denominado “Shared Awareness and Deconfliction”⁴⁵ – SHADE. Seu propósito é encorajar um diálogo aberto e troca de idéias e construir confiabilidade entre as partes (EUNAVFOR, 2019).

As reuniões foram presididas por dois elementos, sendo um da CMF e outro rotativo da UE e OTAN. Diversos produtos da SHADE foram identificados, dentre os quais destacam-se a minoração de problemas consequentes das diferenças nos sistemas de comunicações e cifras, a realização de acordos, estabelecimento de procedimentos para o compartilhamento de informações e sincronização das operações, o estabelecimento do IRTC, do MSCHOA e do sistema MERCURY (GEBHARD, 2015).

Em 2016, pôde-se apurar uma média mensal de quatro mil e setecentos registros de navios mercantes junto ao MSCHOA (CMF, 2017). Tal fato ratifica a confiabilidade na estrutura NCAGS existente, notadamente nos centros de segurança marítima e nas forças militares presentes.

As TTP orientação e aconselhamento e a TTP notificação ao tráfego marítimo puderam ser consubstanciadas por meio da disseminação de instruções antipirataria contidas na carta náutica Q6099. Constam informações necessárias à adesão dos navios mercantes à VRA por meio de seu registro e há campos nos quais são listadas ações recomendadas para incremento da segurança e outras, específicas para adoção durante eventos de suspeita ou no decurso de ataques piratas.

Na página da internet da EUNAVFOR, há matérias que tratam do embarque de LO NCAGS, visando o assessoramento dos comandantes dos navios mercantes. Os pontos de embarque e desembarque coincidiram com as coordenadas de entrada e saída do IRTC, mesmas referências utilizadas para os grupos de trânsito.

Somália (OBP, 2019).

⁴⁵ Compartilhamento de informações e desconflicto (tradução nossa).

A TTP gerência do tráfego marítimo foi implementada a partir da combinação de dois arranjos complementares, quais sejam o sistema de roteamento, materializado pelo IRTC e pelas passagens coordenadas, por meio da qual os navios mercantes voluntários foram organizados em grupos de trânsito. A coordenação dos grupos de trânsito foi viabilizada a partir do registro dos navios mercantes com os centros de segurança e monitoramento do tráfego marítimos atuantes na área, dentre os quais destacam-se o UKMTO e o MSCHOA.

A aplicação das quatro TTP NCAGS supracitadas, a conformação da estrutura de monitoramento do tráfego marítimo do Golfo de Áden e a cooperação dos navios mercantes permitiram a formação dos grupos de trânsito no período.

Em matéria veiculada na página da EU NAVFOR datada de 25 de junho de 2009, verificou-se que a implementação dos grupos de trânsito causou confusão inicial aos comandantes dos navios mercantes quanto ao propósito e do porquê de seu uso. Para tal, foi disponibilizada uma apresentação contendo uma definição mais ampla e clara acerca dos grupos de trânsito abaixo transcrita:

Grupos de Trânsito não são comboios. Grupos de trânsito são projetados para colocar os navios em diferentes grupos de velocidade, a fim de explorar a proteção adicional e a garantia de estar em grupo. Os horários para diferentes grupos entrarem no IRTC são calculados de modo que passem à noite pela área na qual o perigo é estatisticamente maior, entre os paralelos 47E e 49E, assegurando que todos os navios independentemente de suas velocidades estejam juntos ao clarear do dia. Isso permite que as forças militares na área melhor se posicionem de modo a proteger os navios mercantes da pirataria e possam prover assistência em caso de ataques⁴⁶ (EUNAVFOR, 2019 – tradução nossa).

Dessa forma, ficou evidente que os grupos de trânsito constituem uma medida mais flexível, na qual os navios são dispensados de manter um posicionamento rígido em uma formatura. Podem ser empregados concomitantemente aos comboios tradicionais. Assim, consegue-se minorar o impacto no comércio marítimo e angariar maior adesão dos navios

⁴⁶ Do inglês “Group Transits are not convoys. Group Transits are designed to put ships into different speed groups in order to exploit the additional protection and assurance of being in a group. The times for different groups to enter the IRTC are calculated só that they pass through the area of statistically greatest danger, between 47E and 49E, at night and ensures that all ships, regardless of speed, are together at first light. This allows the military forces in the area to best position their assets in the area só as to protect ships against piracy and to give assistance in case of attack”.

mercantes. O engajamento nos grupos de trânsito tem um efeito dissuasório na medida que há concentração de navios em molduras temporais específicas e permite incrementar a proteção mútua entre eles.

Segundo estatística contida na página da internet da EUNAVFOR, em 2010, não houve ataque pirata bem sucedido aos navios partícipes dos grupos de trânsito, o que ratifica a efetividade deste procedimento.

Quanto ao emprego dos meios militares, observou-se que a identificação de uma região de maior perigo, permitiu concentrar esforços de patrulha e esclarecimento, otimizando o uso da força, fundamental diante das dimensões da área de operações, densidade do tráfego existente e limitado número de meios.

No período estudado, verificou-se que o manual NCAGS foi revisado em três ocasiões, entretanto, nenhuma delas contemplou a incorporação do detalhamento da regra de formação dos grupos de trânsito ao seu conteúdo, o que contribuiria sobremaneira para a melhor compreensão desses procedimentos pelos militares componentes de um Estado-Maior de um comando operacional.

No próximo capítulo, será apresentada a contribuição das companhias de navegação e navios mercantes na aplicação dos conceitos NCAGS necessários à praticabilidade dos grupos de trânsito.

5 A PARTICIPAÇÃO DAS COMPANHIAS DE NAVEGAÇÃO

A efetividade dos grupos de trânsito depende da compreensão dos procedimentos NCAGS pelas companhias de navegação e navios mercantes bem como da adoção de medidas complementares antipirataria (OTAN, 2014). Nesse contexto, foram encontrados quatro documentos relevantes, quais sejam: duas publicações, o “Best Management Practices to deter piracy and enhance maritime security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea”⁴⁷ (BMP-5) e o “Global Counter Piracy Guidance for companies, masters and seafarers”⁴⁸ (GCPG) e duas circulares 1334 e 3606 emitidas pela IMO, datadas de 23 de junho de 2009 e 2 de dezembro de 2015.

O GCPC e a circular 1334 da IMO contêm procedimentos globais antipirataria, não exclusivos da navegação no Golfo de Áden. Dentre as informações relevantes, ressalta-se a orientação para considerar a adesão a comboios quando esta opção estiver disponível. Na circular 3606 da IMO, os grupos de trânsito são apresentados como procedimento disponível e merecedor de análise visando compor os planejamentos dos comandantes dos navios mercantes para trânsito na HRA.

O BMP, publicação específica da região estudada, tem o propósito de “auxiliar os marítimos no planejamento de suas viagens e na promoção de orientações para a detecção, prevenção, detenção, atraso e reporte de ataques piratas” (BMP, 2018, p.1). Há significativas contribuições para a segurança dos navios consequentes da adoção das medidas e orientações contidas nessa publicação. Nela, os grupos de trânsito são citados explicitamente como uma opção a ser considerada.

Ambos manuais supramencionados discriminam diversas organizações como apoiadoras no desenvolvimento e atualização das informações neles contidas, tais como:

⁴⁷ Guia de boas práticas para conter a pirataria e incrementar a segurança marítima no Mar Vermelho, Golfo de Áden, Oceano Índico e Mar Árábico (tradução nossa).

⁴⁸ Guia para combate global da pirataria voltado às companhias, comandantes e marítimos (tradução nossa).

BIMCO, The Chemical Distribution Institute (CDI), Cruise Lines International Association (CLIA), International Chamber of Shipping (ICS), International Federation of Shipmasters' Association (IFSMA), IGP&I Clubs, International Marine Contractors Association (IMCA), Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), CMF, MSCHOA, dentre outros. Pode-se perceber a variedade de interesses a serem equacionados, como citado no manual NCAGS.

O planejamento das medidas antipirataria a serem adotadas pelos navios mercantes é conduzido pelo Oficiais de segurança das companhias de navegação⁴⁹ (CSO) em conjunto com os comandantes desses navios. Segundo regulamentação da IMO, todas as empresas de navegação devem designar CSO proporcionalmente ao número e tipos de navios da frota que opera.

O CSO tem diversas atribuições dentre as quais destacam-se a condução de inspeções de segurança periódicas nos navios da empresa, apreciação e aprovação dos respectivos planos de segurança dos navios⁵⁰ (SSP) e as respectivas avaliações de segurança, o estabelecimento e promulgação do nível de alerta ISPS⁵¹, a determinação de adequação dos planos às características e recursos de cada navio e adestramento e desenvolvimento da mentalidade de segurança nas tripulações (IMO, 2019).

Segundo o GCPG, é fundamental cumprir uma sequência de procedimentos no processo de confecção dos planos das companhias para o trânsito em áreas marítimas sob risco de ataques piratas. Inicialmente, é destacada a importância do cadastramento de usuários e obtenção de senhas para o acesso às páginas de internet do UKMTO e MSCHOA, a cargo do CSO. Assim, é possível receber os alertas recentes e os IRTA e IRTB emitidos pela CMF e EUNAVFOR. Isto é parte da TTP NCAGS denominada processamento de informação.

De posse dessas informações, o CSO procederá uma avaliação de risco geral

⁴⁹ Do inglês company security officer – CSO.

⁵⁰ Do inglês ship security plan (SSP) e ship security assessment (SSA), respectivamente.

⁵¹ Do inglês International ship and port facility security. O código internacional para a proteção de navios e instalações portuárias está previsto na resolução nr2, cap. XI-2 da convenção SOLAS e tem o propósito de detectar ameaças à proteção e recomendar medidas preventivas contra incidentes que possam afetar navios ou portos utilizados no comércio internacional.

direcionada a uma classe de navios, seguida de outra, individualizada para cada uma delas. Em seguida, revisará os planos de segurança, sendo recomendado apresentar às tripulações as atualizações e agendar adestramentos. A bordo dos navios mercantes, o oficial homólogo ao CSO, responsável pela segurança orgânica, é o “ship security officer” – SSO (BIMCO, 2019).

Os planos de segurança contêm a descrição das medidas a serem implementadas pelo navio, dentre as quais destacam-se a adoção de medidas de autoproteção⁵², especialmente, o embarque de “private armed security team” – PAST e a adesão aos grupos de trânsito, quando disponíveis (GCPG, 2019). Esse último procedimento é citado no manual, ratificando seu conhecimento pela comunidade marítima.

As medidas de autoproteção constituem vários procedimentos compreendendo desde a política de uso do AIS, recurso fundamental para permitir o monitoramento dos grupos de trânsito, até aqueles relacionados ao treinamento do comandante e oficiais que guarnecem o serviço no passadiço do navio para execução de manobras evasivas destinadas a dificultar a abordagem por intrusos. Essa medida é reconhecida como mais eficaz do que o aumento de velocidade do navio (BIMCO, 2019). Assim, verifica-se aderência à concepção dos grupos de trânsito, uma vez que nesses grupos, os navios devem manter a velocidade de avanço planejadas para seu trânsito de forma a atingir, no momento planejado, a região perigosa.

A investigação do embarque de PAST, citada no BMP, contempla a identificação das leis do Estado de bandeira do navio e do Estado com jurisdição sobre as águas por onde está planejado seu trânsito. Estas questões legais estão relacionadas àquelas relativas ao uso da força por meios militares, citada no capítulo anterior. Ainda sim, de janeiro de 2017 a janeiro de 2018, 56% dos navios registrados no MSCHOA tinham PAST a bordo (CMF, 2017), o que ratifica a conveniência desse recurso.

O emprego de PAST, ainda que desarmados, demonstrou-se eficaz da mesma

⁵² Do inglês ship protection measures (SPM).

forma, uma vez que são contornadas as questões legais que envolvem o disparo de armas de fogo no mar e pode-se reforçar as tripulações com pessoal especialista em segurança marítima que contribuem na condução das ações de proteção a bordo durante ataques piratas, como por exemplo, conduzir o estabelecimento de comunicações com os centros de coordenação ou forças militares (BIMCO, 2018, p.19).

A adoção de medidas de proteção dificultam e retardam a condução dos ataques piratas. Em determinadas situações, quinze a vinte minutos de ações de resistência dos navios é suficiente para que um helicóptero militar chegue até a posição e preste o auxílio (OTAN, 2012).

Embora não contido nos manuais, a pesquisa identificou uma medida de proteção adicional, disponível no período. Tratava-se da oferta de serviço de embarcação de escolta privada para navios mercantes em trânsito no Golfo de Áden. O grupo Jardine Lloyd Thompson, sediado no Reino Unido, oferecia escolta realizada por embarcações de médio porte para comboios de até quatro navios ao custo individual de trinta mil dólares (OBP, 2019).

Definidas as medidas de proteção resta aos comandantes dos navios a elaboração de seus planos de viagem. No BMP-5, há clara recomendação para adesão à VRA aos navios mercantes que contemplem a navegação no Golfo de Áden, na qual são orientados a enviar seus planos para o UKMTO e MSCHOA e utilização do IRTC. Soma-se a isso, o destaque dado ao envio de informações relativas à borda livre dos navios e existência de PAST, visando permitir a acurada análise de vulnerabilidade de cada navio.

A despeito das recomendações de segurança, verificou-se que o trânsito pelo Socotra Gap tornou-se uma rota de navegação para muitos navios mercantes, com mais de duzentos navios sem PAST embarcada, sendo monitorados pelo MSCHOA e UKMTO passando por essa rota, em um período de três meses no ano de 2016 (CMF, 2017).

A análise da moldura temporal de 2008 a 2012, revelou que a significativa⁵³ redução dos ataques piratas em 2012 foi consequente da presença militar no Golfo de Áden, somada à implementação das medidas do BMP e embarque de PAST. Esta situação perdurou até 2016, quando foi percebida reversão dessa tendência.

Em 2016, o anúncio público do encerramento da Operação “OCEAN SHIELD” da OTAN, a redução de aderência às técnicas contidas no BMP e do emprego do PAST contribuíram para um ambiente permissivo no Golfo de Áden, no qual observou-se retorno das atividades de pirataria (CMF, 2017). Assim, ressalta-se a importância do conjunto de técnicas NCAGS, notadamente a adesão aos grupos de trânsito.

Encerradas as considerações afetas às companhias de navegação, no próximo capítulo, serão apresentadas as conclusões desta pesquisa.

⁵³ Conforme dados do Pirate Reporting Centre, apresentados na página 33, capítulo 4 da presente pesquisa.

6 CONCLUSÃO

Os grupos de trânsito constituem um procedimento cujo propósito é proteger navios mercantes contra ameaças. Por isso, podem ser enquadrados dentro da sistemática de comboios, como uma particularidade. A principal diferença trata da flexibilidade provida aos navios mercantes que não necessitam navegar em formaturas durante todo seu deslocamento nas áreas de risco. Consequentemente, é minorada a interferência no comércio marítimo.

A partir da definição dos grupos de trânsito como objeto de estudo, buscou-se responder a seguinte questão de pesquisa: O emprego dos grupos de trânsito mostrou-se praticável, à luz da doutrina NCAGS, nas operações antipirataria executadas no Golfo de Áden, no período compreendido entre 2008 a 2018?

Foi possível responder afirmativamente essa questão, tendo-se constatado que a formação dos grupos de trânsito constituíram o produto da adoção de técnicas NCAGS pelos comandantes operacionais complementada pelas companhias de navegação e navios mercantes.

A doutrina NCAGS tem aplicação direta nas operações antipirataria e apresenta-se como ferramenta de interface entre os diversos atores interessados no transporte marítimo, bem como aqueles pertencentes às forças armadas, estando consolidada em dois manuais destinados às forças militares e à comunidade marítima. Em adição a esses manuais, foram elaboradas resoluções da IMO e editadas publicações específicas para a proteção dos navios contra a ameaça pirata.

O desenho de pesquisa “confronto da doutrina, utilizada como referencial teórico versus realidade” norteou a investigação dos grupos de trânsito nas operações antipirataria no Golfo de Áden, executadas no recorte temporal mencionado, quais sejam, as operações “Ocean Shield”, “Atalanta” e Task Force 151. Essas operações, em síntese, tinham como efeito desejado a garantia da livre navegação no Golfo de Áden. Valendo-se dessa assertiva

como efeito NCAGS pretendido pelo comandante operacional e associando às técnicas previstas no manual, pôde-se apontar quatro delas, quais sejam a orientação e aconselhamento ao tráfego marítimo, o processamento de informação, a notificação ao tráfego marítimo e o estabelecimento das passagens coordenadas.

As três primeiras puderam ser efetivadas a partir da ativação dos centros de segurança marítima UKMTO e MSCHOA e da operação do VRA, um esquema de relatório de posição de navios mercantes.

A partir do recebimento dos dados dos navios, foram gerados diferentes produtos úteis tanto às forças militares, necessários a otimização do emprego de seus meios, quanto às companhias de navegação e navios mercantes, para confecção de seus planos de segurança e viagem. Destacam-se os boletins expedidos pela TF151, chamados IRTA e IRTB.

A quarta técnica denominada passagem coordenada foi evidenciada pelo estabelecimento do corredor de segurança internacional recomendado, o IRTC e pela adesão dos navios mercantes aos grupos de trânsito.

Para compreensão do procedimento e do emprego dos grupos de trânsito, pelas forças militares e pelas companhias de navegação, foram expostas as características do Golfo de Áden e o modo de operação dos piratas naquela região.

Os comandantes dos navios mercantes tiveram dificuldades no entendimento inicial do procedimento de grupos de trânsito, o que foi contornado a partir da elaboração de material explicativo disponibilizado na página da internet do MSCHOA. Entretanto, observou-se que as atualizações do manual NCAGS realizadas no período não incorporaram tal detalhamento.

A despeito das orientações contidas nas publicações voltadas à comunidade marítima relacionadas à adesão aos grupos de trânsito, observou-se não ter sido constante o emprego desse procedimento na moldura temporal estudada, havendo concorrência com

outras medidas de segurança, com destaque para o embarque de equipe de segurança privada a bordo dos navios mercantes.

Como sugestão de futuras linhas de pesquisa, relaciona-se o aprofundamento do estudo das limitações impostas ao comandante operacional decorrentes da CNUDM, mencionadas no capítulo quatro, que impactam no emprego dos grupos de trânsito.

Finalmente, considerando a relevância da doutrina NCAGS evidenciada nesta pesquisa e o fato dela ter sido incorporada ao acervo da Marinha do Brasil, extrai-se como implicação para essa Força, a manutenção do acompanhamento de suas revisões periódicas, o aprofundamento do estudo dos conceitos nela contidos e a condução de exercícios operativos para teste dos procedimentos, notadamente, o emprego dos grupos de trânsito.

REFERÊNCIAS

APGAR, Bruce A. *Countering 21st century piracy in the Horn of Africa*, United States Army War College, 2010.

BRAGA, André Luiz de Mello. *As novas tendências na condução do CNTM: uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS*. Revista da Escola de Guerra Naval, nr9, 2007.

BIMCO, ICS, IGP & I Clubs, INTERTANKO e OCIMF. *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*. Witherby Publishing Group Ltd. Junho, 2018.

CMF e EUNAVFOR. *Industry Releasable Threat Assessment (IRTA)*. Novembro, 2017.

GEBHARD, C. & SMITH, S. J., *The two faces of EU-NATO cooperation: Counter-piracy operations off the Somali Coast*. Cooperation and Conflict. 2015.

MARINHA DO BRASIL, ESTADO MAIOR DA ARMADA - EMA, *Doutrina Militar Naval*, EMA-305, 1ª Ed. Setembro, 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU, *Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar*, 1982.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE - OTAN, *Naval Cooperation and Guidance for Shipping Manual*, Allied Tactical Publication 2D, versão 1, Agosto, 2017.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE - OTAN, *Naval Cooperation and Guidance for Shipping – Guide to owners*, Allied Tactical Publication 2D.1, versão 1, Agosto, 2014.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL - IMO, *Guidance to shipowners and ship operators, shipmasters and crews on preventing and suppressing acts of piracy and armed robbery against ships*, circular 1334, Jun, 2009.

RIDDERVOLD, M., *A Geopolitical Balancing Game? EU and NATO in the fight against Somali Piracy. Paper*. Oslo: ARENA ARENA Center for European Studies. 2014.

SLUIMAN, Lieutenant Dr. Ir. F. J. e KONING, Commander Ph. H. de, Royal Netherlands Navy Reserve, *Naval Vessel Traffic Services*, NAVAL WAR COLLEGE REVIEW, Vol. 63, nr3, 2010.

VEGO, Dr. M., *Effects versus Objective bases naval warfare*, NAVAL FORCES I, 2011.

_____. COMBINED MARITIME FORCES – CTF 151, Página da internet. Disponível em: < <https://combinedmaritimeforces.com/>>. Acesso em 04MAI2019, às 15:44.

_____. EUROPEAN UNION NAVAL FORCE - EUNAVFOR, Página da internet. Disponível em: < <https://eunavfor.eu/mission/>>. Acesso em 03MAI2019, às 17:12.

_____. INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING - ICS, Página da internet. Disponível em: < <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>>. Acesso em 08JUN2019, às 10:48.

_____. INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO, Página da internet. Disponível em: < <http://www.imo.org>>. Acesso em 05JUL2019, às 15:56.

_____. JOINT CHIEF STAFF - JCS, *Joint Maritime Operations – Joint Publication 3-32*. Jun, 2018 Página da internet. Disponível em: < https://www.jcs.mil/Portals/36/Documents/Doctrine/pubs/jp3_32.pdf>. Acesso em 18MAI2019, às 17:26.

_____. MARITIME SECURITY CENTRE HORN OF AFRICA - MSCHOA, Página da internet. Disponível em: <<https://at-sea.mschoa.org/about-mschoa/>>. Acesso em 04MAI2019, às 11:29.

_____. OCEANS BEYOND PIRACY - OBP, Página da internet. Disponível em: < <http://www.oceansbeyondpiracy.org>>. Acesso em 15JUL2019, às 21:14.

_____. PAKISTAN NAVY - PN, Página da internet. Disponível em: < https://www.paknavy.gov.pk/hydro/n_navwarn.asp>. Acesso em 05JUL2019, às 15:15.

_____. SUEZ CANAL AUTHORITY - SCA, Página da internet. Disponível em: < <https://www.suezcanal.gov.eg>>. Acesso em 22JUN2019, às 05:56.

_____. UNITED KINGDOM MARITIME TRADE OFFICE - UKMTO, Página da internet. Disponível em: < <https://www.ukmto.org/about-ukmto>>. Acesso em 03MAI2019, às 16:04.

ANEXO A

NCAGS Effects (1 de 3)

Effect	Delivered by	Associated NCAGS TTP
NCGAS will contribute to nations' economic well-being and international stability through enhanced safety and security of merchant ships by:	Conducting risk profiling of merchant ships in or approaching the AOO to identify those at high risk or of particular economic, political or military value.	NCAGS information process.
	Coordinating movement and contributing to the protection of merchant ships.	Management of merchant ship movements.
	Providing guidance and advice based on the commander's assessment.	Provision of advice and guidance to merchant shipping.
	Liasing with merchant shipping on security and self-protection measures.	Provision of advice and guidance to merchant shipping.
NCGAS will facilitate the free flow of maritime trade in the area of operations by:	Ensuring merchant shipping is aware of, understands, and follows the requirements of the commander.	Provision of advice and guidance to merchant shipping.
	Coordinating movement and contributing to the protection of merchant ships.	Management of merchant ship movements.
	Providing guidance and advice based on the commander's assessment.	Provision of advice and guidance to merchant shipping.
	Providing information to merchant shipping essential to safe movement.	Provision of advice and guidance to merchant shipping.

NCAGS Effects (2 de 3)

Effect	Delivered by	Associated NCAGS TTP
<p>NCGAS will increase merchant shipping's confidence in military operations by:</p>	<p>Enabling information exchange between the commander and merchant shipping at all levels, from international organizations, through governmental and non-governmental bodies to owners, masters, and port authorities.</p>	<p>Provision of advice and guidance to merchant shipping.</p>
	<p>Assisting in the continuance of normal maritime trade in peacetime, tension, crisis, or conflict.</p>	<p>Management of merchant ship movements.</p>
	<p>Providing reassurance to merchant shipping through the provision of cooperation, guidance, advice, and assistance.</p>	<p>Provision of advice and guidance to merchant shipping.</p>
	<p>Facilitating close cooperation between the military and merchant shipping in relation to the protection of merchant ships, ports, and anchorages.</p>	<p>Provision of advice and guidance to merchant shipping.</p>
<p>NCGAS will enhance the commander's decision-making process based on informed knowledge of merchant shipping considerations by:</p>	<p>Conducting vulnerability assessments of merchant ships in or approaching the AOO to identify those at high risk or of particular economic, political, or military value or interest.</p>	<p>NCAGS information process.</p>
	<p>Gathering and interpreting information on shipping activity, including ferries, fishing, port infrastructure, management, and cargo handling.</p>	<p>NCAGS information process.</p>
	<p>Enhancing MSA by managing voluntary reporting schemes and collecting merchant ship transit data for inclusion in the surface picture.</p>	<p>NCAGS information process.</p>
	<p>Providing specialist knowledge of merchant shipping and maritime trade.</p>	<p>Provision of subject matter expertise to the commander.</p>

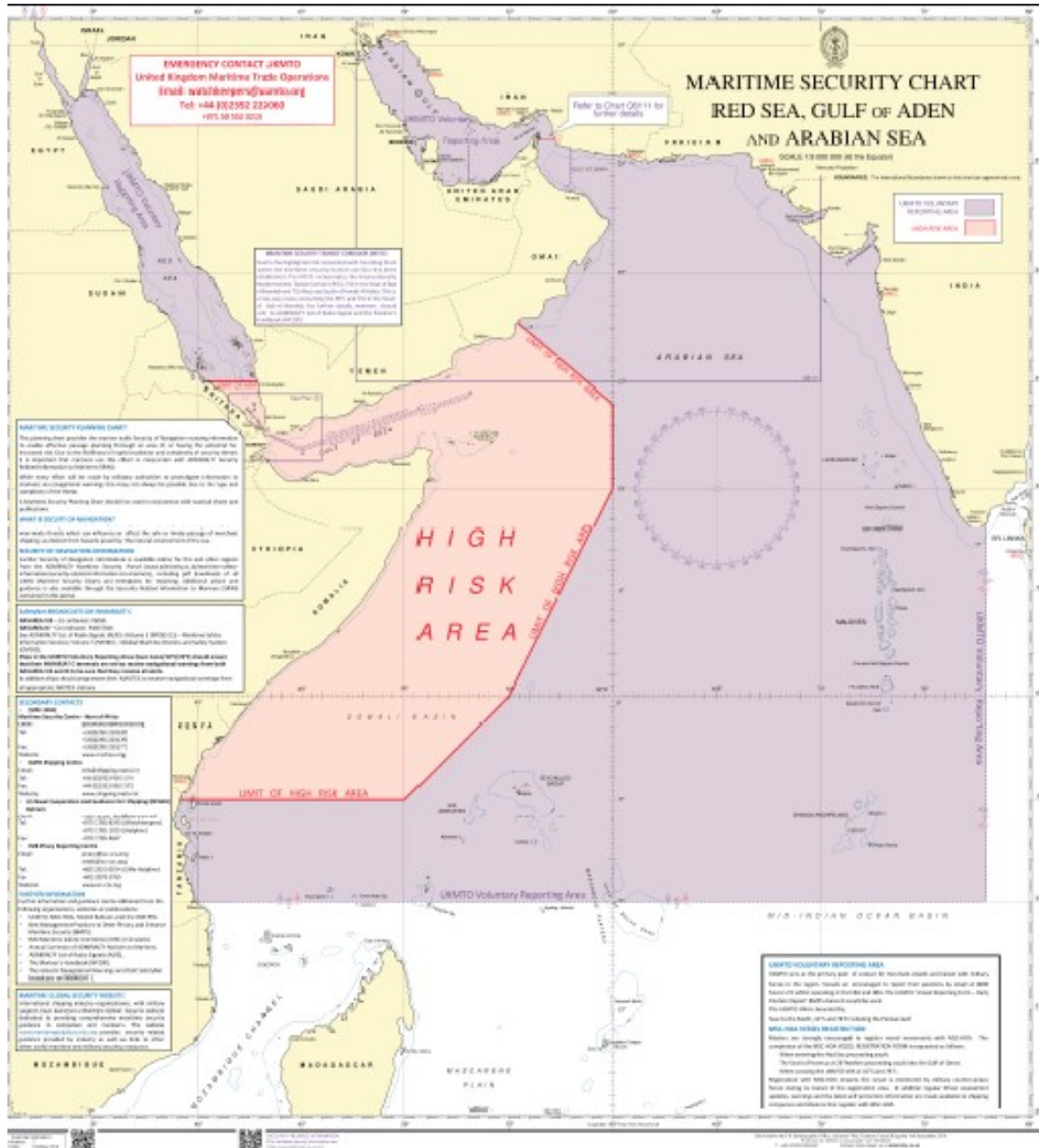
NCAGS Effects (3 de 3)

Effect	Delivered by	Associated NCAGS TTP
<p>NCGAS will contribute to the effective and efficient commitment and use of military assets by:</p>	<p>Conducting risk profiling of merchant ships in or approaching the AOO to identify those at high risk or particular economic, political, or military value or interest.</p>	<p>NCAGS information process.</p>
	<p>Gathering and interpreting information on shipping activity, including ferries, fishing, port infrastructure, management, and cargo handling.</p>	<p>NCAGS information process.</p>
	<p>Working with merchant shipping to enhance industry risk management, including threat awareness and self-protection measures.</p>	<p>Provision of advice and guidance to merchant shipping.</p>
	<p>Enhancing MSA by managing voluntary reporting schemes and collecting merchant ship transit data for inclusion in the surface picture.</p>	<p>NCAGS information process.</p>
<p>NCGAS will enhance the commander's decision-making process based on informed knowledge of merchant shipping considerations by:</p>	<p>Managing the deconfliction of economic and operational shipping in the AOO.</p>	<p>Management of merchant ship movements.</p>
	<p>Providing input to the intelligence preparation of the operational environment process.</p>	<p>NCAGS information process.</p>
	<p>Providing advice to the operational commander.</p>	<p>Provision of subject matter expertise to the commander.</p>
	<p>Enhancing MSA by managing voluntary reporting schemes and collecting merchant ship transit data for inclusion in the surface picture.</p>	<p>NCAGS information process.</p>

Fonte: ATP-2 (D) NCGAS Manual, p.9.

ANEXO B

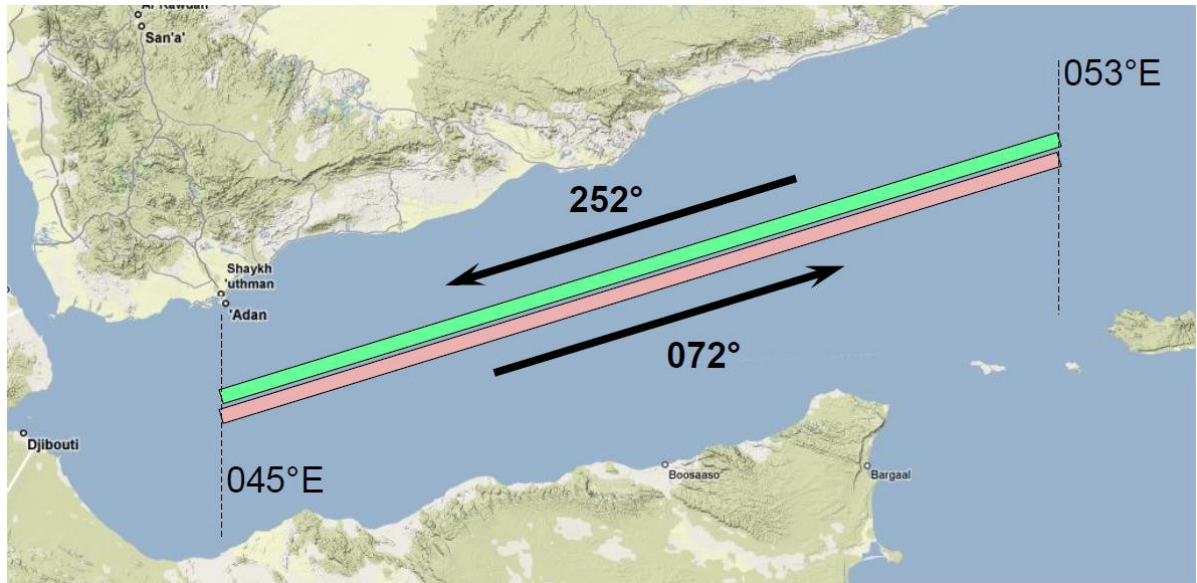
UKMTO VRA (área externa) e HRA (área interna central).



Fonte: UKMTO, disponível em <https://www.ukmto.org/about-ukmto>. Acesso em 03MAI2019, às 16:04.

ANEXO C

IRTC - Corredor internacional de trânsito recomendado localizado no Golfo de Áden.



Fonte: UKMTO, disponível em <https://www.ukmto.org/about-ukmto>. Acesso em 03MAI2019, às 16:04.