

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC VÍTOR ROSA FRANÇA DE CARVALHO

A EFICÁCIA DE OPERAÇÕES MILITARES NO COMBATE À PIRATARIA:
análise dos resultados alcançados no combate à pirataria originada em Estados Falidos.

Rio de Janeiro

2018

CC VÍTOR ROSA FRANÇA DE CARVALHO

A EFICÁCIA DE OPERAÇÕES MILITARES NO COMBATE À PIRATARIA:
análise dos resultados alcançados no combate à pirataria originada em Estados Falidos.

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

Orientador: CMG (RM1) André Luiz de Mello Braga

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2018

AGRADECIMENTO

Após quase dois anos de árduo trabalho para chegar a esta etapa da vida profissional, agradeço primeiro a Deus por ter permitido chegar até aqui e concluir mais esta fase profissional na Marinha do Brasil.

Aos meus queridos pais, Manoel e Bernadette, por todo o esforço e privações em suas vidas para dar a mim e a meu irmão, o Capitão de Fragata André, toda a atenção, orientações e paciência.

Aos meus queridos filhos, Gabriel e Luiza, mesmo sendo muito pequenos, por sua existência, presença em minha vida e compreensão pelos motivos de ausência de seu convívio, durante os quais tive que me dedicar a este valoroso projeto.

À minha amada esposa Fernanda, pelo irrestrito e persistente incentivo durante o período de elaboração deste trabalho. Seu apoio foi fundamental ao longo desta jornada.

À minha madrinha Lorena, revisora e amiga, por sua preocupação continuada e especial atenção durante a elaboração deste trabalho. Sua participação contribuiu sobremaneira para que eu conseguisse chegar ao final do projeto.

Ao Capitão de Fragata (RM1) Nagashima, pela metodologia e contribuições de forma, que me trouxeram grande suporte no desenvolvimento de minha argumentação.

Ao Capitão de Fragata Fuzileiro Naval Piñon, pela amizade e pelas orientações técnicas sobre o conteúdo específico objeto desta dissertação.

Ao Capitão de Fragata Haron e Capitão de Fragata Selles, meus orientadores nas fases iniciais, pela atenção e direção durante as fases preliminares desta pesquisa.

Ao Capitão de Mar e Guerra (RM1) Braga, meu orientador, agradeço toda a atenção, disponibilidade e preocupação durante a fase de desenvolvimento e conclusão deste trabalho.

RESUMO

O ano de 2008 ficou marcado como aquele em que se observou um recrudescimento no número de ataques piratas na costa do Continente Africano. A continuidade no aumento desses ataques, principalmente na Região do *Chifre da África*, acabou por chamar a atenção da Comunidade Internacional. Diversas ações internacionais de cunho econômico, político, jurídico e militar foram então conduzidas, com vistas a mitigar os efeitos causadores, endurecer o enquadramento legal da atividade ou repreender diretamente os indivíduos que executavam os ataques. Destacaram-se, nesse tipo de ação, as diversas Operações Militares conduzidas naquela região, quer sejam operações multinacionais, como as *Operações Atalanta*, *Combined Task Force 15* e *Ocean Shield*, quer sejam operações conduzidas individualmente por Estados Nacionais como Arábia Saudita, China, Malásia e Rússia. Após seis anos de continuados ataques às embarcações em trânsito naquela região, foi observada uma redução considerável de ocorrências a partir de 2014, seguindo-se um pequeno recrudescimento desde 2017. Tomando por base esse contexto, a busca de respostas ao questionamento sobre *quais são as causas que impulsionaram o crescimento exponencial da pirataria na costa da Somália no início do século XXI* orientou esta pesquisa, a qual tem o propósito de *confirmar se uma Operação Militar tem capacidade de eliminar, nos dias de hoje, a ameaça representada pela pirataria conduzida no litoral de Estados classificados como Falidos*. Este trabalho, elaborado sob a forma de estudo de caso, buscará responder esses questionamentos, tendo como objeto de estudo a *Operação Atalanta*, Operação Militar de combate à pirataria praticada na *Região do Chifre da África*. Analisaremos inicialmente os fatores que impulsionam o desenvolvimento da pirataria no mundo e o papel tradicionalmente assumido pelas Forças Navais na repressão a essa atividade ilícita. A seguir, buscaremos apresentar uma definição para o termo *Estado Falido*, nomenclatura utilizada nos dias atuais para qualificar áreas do globo terrestre extremamente problemáticas e propícias ao desenvolvimento de atividades ilegais como terrorismo, tráfico de armas, drogas e pirataria; também, justificaremos o enquadramento da Somália como *Estado Falido*, correlacionando a situação vigente nesse Estado com os fatores que influenciaram o aparecimento da pirataria e posterior crescimento exponencial no número de ataques praticados na *Região do Chifre da África* durante a primeira quinzena do século XXI. Finalmente, abordaremos a resposta militar apresentada pela Comunidade Internacional na tentativa de conter a escalada de ataques na região, com ênfase na *Operação Atalanta*, de modo a identificar a contribuição de uma Operação Militar no combate à pirataria nos dias atuais.

Palavras-chave: Continente Africano, Estados Falidos, Golfo da Guiné, Operação Atalanta, Operação de Patrulha Naval, Pesca Ilegal, Pirataria, Somália, Warlords.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Principais rotas marítimas comerciais internacionais X Atos de Pirataria e Roubo Armado registrados no período 2006-2013.....	50
Figura 2 – Mapa da Região do Chifre da África.....	51
Figura 3 – Mapa de distribuição de grupos piratas ao longo da história.....	52
Figura 4 – Área de Operações no interior do Mar Mediterrâneo, na qual o General Pompeu conduziu operações de combate à pirataria.....	53
Figura 5 – Mapa da Pirataria e Roubo Armado na Ásia.....	54
Figura 6 – Mapa de distribuição dos Estados Falidos (Fragile States Index).....	55
Figura 7 – Listagem dos Estados de Alerta Máximo (2018).....	56
Figura 8 – Mapa da Somália.....	57
Figura 9 – Mapa da situação política da Somália em 2011.....	58
Figura 10 – HRA Chifre da África. Maritime Security Chart – Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea.....	59
Figura 11 – Mapa que apresenta a expansão da área de atuação dos piratas somalis.....	60
Figura 12 – Atracadores e fundeadouros utilizados pelos piratas na costa da Somália.....	61
Figura 13 – Embarcações utilizadas pelos piratas.....	62
Figura 14 – Principais exportadores de fontes de energia primária da EU.....	63
Figura 15 – Limites do corredor IRTC.	64
Figura 16 – Mapa da Pirataria e Roubo Armado – 2017.....	65
Gráfico 1 – Dados estatísticos de ataques piratas realizados entre 1991 e 2011.....	66
Gráfico 2 – Menores Índices de Desenvolvimento Humanos encontrados entre os Estados Nacionais localizados no Continente Africano.....	67

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMISOM –	Missão da União Africana para a Somália
BMP –	Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy
CFP –	Common Fisheries Policy
CIA –	Central Intelligence Agency
CMF –	Combined Maritime Force
CNUDM –	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CSNU –	Conselho de Segurança das Nações Unidas
CTF –	Combined Task Force
DC –	Distrito de Colúmbia
EU NAVFOR –	European Union Naval Force
EUA –	Estados Unidos da América
Ex-URSS –	Ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
FAO –	Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura
FPP –	Fund for Peace
HRA –	Área de Alto Risco
ICC –	Câmara Internacional de Comércio
IDH –	Índice de Desenvolvimento Humano
IMB –	Agência Marítima Internacional
IMO –	Organização Marítima Internacional
IUU –	Illegal, Unreported and Unregulated Fishing
MSC –	Comitê de Segurança Marítimo
MSCHOA –	The Maritime Security Centre – Horn of Africa
ONU –	Organização das Nações Unidas

OTAN –	Organização do Tratado do Atlântico Norte
RPC –	Piracy Reporting Centre
TFG –	Governo Transicional Federal da República da Somália
UE –	União Europeia
UNCTAD –	Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento
UNSCR –	Resolução do Conselho de Segurança das Nações Unidas
WFP –	World Food Programm

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	8
2	A AMEAÇA DA PIRATARIA.....	12
2.1	A Pirataria ao longo da História da Humanidade.....	13
2.2	O Reaparecimento da Pirataria no Final do Século XX.....	16
3	A PIRATARIA COMO CONSEQUÊNCIA DA FALÊNCIA ESTATAL.....	21
3.1	O Conceito de Estado Falido segundo a Literatura Internacional.....	21
3.2	O Estado Falido da Somália.....	25
3.3	O aparecimento e Posterior Intensificação da Pirataria Chifre da África	29
4	A RESPOSTA MILITAR FRENTE À PIRATARIA NA SOMÁLIA.....	34
4.1	O Respaldo Jurídico para as Operações de Combate à Pirataria.....	35
4.2	Operações Militares Multinacionais no Chifre da África.....	36
4.3	União Europeia na Somália – A Operação Atalanta.....	38
5	CONCLUSÃO.....	46
	ILUSTRAÇÕES.....	50
	REFERÊNCIAS.....	68

1 INTRODUÇÃO

O transporte aquaviário é considerado fundamental para o comércio mundial, tendo tradicionalmente desempenhado um importante papel para o desenvolvimento e enriquecimento das sociedades ao longo da história. Nesse *modal*¹, os navios são responsáveis por transportar cargas através de mares, oceanos e rios, sejam em navegações de cabotagem, em navegações de longo curso ou em navegações fluviais, nacionais ou internacionais, possibilitando o desenvolvimento do comércio, a geração de riqueza e a ampliação do relacionamento entre os povos (GUEDES, 2014).

Estimativas apontam que, em termos de volume, mais de 80% do comércio mundial é transportado por navios (UNCTAD, 2017, p. 16), devido às inúmeras vantagens inerentes ao modal aquaviário, como sua capacidade de transportar praticamente qualquer tipo de carga, necessitar reduzida movimentação das cargas durante o transporte, acomodar grandes volumes de mercadorias, permitir o transporte de grandes quantidades de pessoas a longas distâncias, chegar a locais de difícil acesso para os outros modais, apresentar um baixo risco de avarias nas mercadorias transportadas e ter custos de frete relativamente inferiores².

Na era atual, fruto da continuada integração econômica e social entre as diversas partes do mundo, o comércio exterior vem assumindo um papel cada vez mais importante. Vive-se em um planeta cada vez mais globalizado, integrado e interdependente, onde um processo, ou ocorrência, em um local pode ser instantaneamente sentido e acompanhado do outro lado do globo, gerando repercussões positivas ou negativas que podem vir a afetar toda a sociedade mundial (BECK, 1999).

¹ O termo Modal é empregado para distinguir os meios ou modos de transportes utilizados para transportar cargas. Divide-se em cinco tipos: rodoviário, ferroviário, aéreo, aquaviário e dutoviário (ou tubular). <https://www.infoescola.com/geografia/modais-de-transporte/>.

² Vantagens de cada tipo de modal. <https://www.prestex.com.br/blog/modais-de-transporte-de-carga-no-brasil-conheca-os-5-principais/>.

Como resultado dessa globalização, pode-se inferir que perturbações em um modal de transporte podem vir a impactar negativamente a economia global, justificando a hipótese de que atividades ilícitas associadas ao transporte marítimo, como a pirataria (FIG. 1), devem ser objeto de preocupação dos Estados Nacionais e da Comunidade Internacional.

No tocante ao comércio internacional, mais de 60.000 embarcações mercantes são empregadas no transporte aquaviário³, operadas por cerca de um milhão de tripulantes. Esse número reforça a afirmação sobre a necessidade de acompanhamento pela Comunidade Internacional de quaisquer ocorrências que possam comprometer o comércio marítimo. A mobilização internacional de combate à pirataria no século atual, representada pelas Operações Militares executadas no *Chifre da África*⁴ (FIG. 2) e no Mar do Sul da China (GUEDES, 2014), são exemplos desse entendimento.

Existem diversas definições para o termo pirataria na literatura internacional. Neste trabalho, será utilizada a definição encontrada no artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (CNUDM):

[...] Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:
a) ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometida, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:
i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado [...] (BRASIL, 1990, p. 5169).

A pirataria⁵ é tradicionalmente considerada motivo de preocupação para a navegação e comércio marítimo, seja pela ameaça direta à vida e à integridade física dos tripulantes, representada pela prática de atos de violência, como abertura de fogo, abalroamento, sequestros e assassinatos, seja por afetar as economias regionais e global,

³ Distribuição de embarcações mercantes registradas no planeta, distribuídas por tipo, tonelagem e emprego. <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>.

⁴ *Chifre da África* é uma designação da região nordeste do continente africano, que inclui a Somália, Djibuti, Etiópia e Eritreia.

⁵ A partir de 2009, a Organização Marítima Internacional (IMO) passou a empregar o termo *roubo armado* para qualificar atos ilícitos de violência, detenção ou depredação de navio, cometidos com fins privados, quando executados dentro das águas interiores, arquipelágicas ou mar territorial de um Estado (Resolução A.1025(26)). Neste trabalho, o termo pirataria também englobará essa prática ilícita.

devido aos prejuízos gerados, por exemplo, com encarecimento de fretes, alterações de rotas e aumento de gastos com segurança (BANCO MUNDIAL, 2013). Relatórios do Banco Mundial apontam que a pirataria na costa da Somália causa ao comércio mundial perdas adicionais da ordem de US\$ 18 bilhões ao ano (BANCO MUNDIAL, 2013, p. 33).

Em números de ocorrências, a Agência Marítima Internacional (IMB)⁶ registrou entre janeiro de 1991 e setembro de 2011 mais de 5400 ataques contra embarcações mercantes. Foram computados aproximadamente 100 ataques por ano entre 1991 e 1994, chegando a 460 ocorrências em 2000, sendo 200 apenas no Sudeste Asiático (MEJIA Jr, 2012, p. 9). Essa média se repetiu em 2003. Após pequena retração, ainda em 2003, constatando-se novo recrudescimento a partir de 2008 (GRAF. 1), agora no *Chifre da África*.

Face ao incremento do número de casos, a partir de 1991, diversos Estados Nacionais e Organizações Internacionais, como a Organização das Nações Unidas (ONU), a IMO e a ICC intensificaram suas discussões em relação à pirataria, buscando encontrar formas de conter seus efeitos geradores e reduzir o número de ataques. Particularmente no *Chifre da África*, o aumento no número de ataques demandou uma resposta incisiva da Comunidade Internacional. Essa atitude foi justificada pelo entendimento de que os custos impostos pelos piratas somalis à economia global eram tão altos que uma mobilização internacional para erradicar a pirataria na região proporcionaria benefícios tanto para a segurança na navegação quanto para a sociedade no campo da economia (DO, 2013, p. XI).

A partir de meados de 2008, diversas Operações Militares Antipirataria passaram a ser planejadas e executadas, sejam elas multinacionais, como as *Operações Atalanta*, *Combined Task Force-151 (CTF-151)* e *Ocean Shield*, sejam elas conduzidas isoladamente por Estados Soberanos, como Arábia Saudita, China, Malásia e Rússia (GUEDES, 2014).

⁶ A IMB é uma divisão especializada pertencente à Câmara Internacional de Comércio (ICC), criada em 1981, para atuar como órgão central na luta contra diversos tipos de crime e de má conduta marítima. <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>.

Nesse contexto, o presente trabalho tem o propósito de confirmar se uma Operação Militar tem capacidade de eliminar, nos dias de hoje, a ameaça da pirataria conduzida no litoral de Estados classificados como, *Falidos*. Espera-se com este estudo apresentar dados que venham a contribuir para um melhor planejamento e emprego de Forças Navais em operações de combate à pirataria em outras áreas do globo.

O estudo está estruturado nos moldes de um trabalho científico, sendo empregada a metodologia de estudo de caso, fundamentada em pesquisa bibliográfica e documental relacionadas à origem da pirataria, à Somália, no período de 1998 a 2017, e à *Operação Atalanta*. Para esse efeito, analisamos trabalhos de diversas fontes, por meio de levantamentos de dados, fichamento e seleção bibliográfica. Adicionalmente, identificamos as causas que concorreram para o recrudescimento da pirataria na Região do *Chifre da África*, tomando como base a conceituação do termo *Estado Falido*.

Este trabalho está organizado em cinco capítulos. Segue-se a este *Capítulo Um*, introdução, o *Capítulo Dois* que abordará as origens da pirataria e suas ocorrências ao longo da história da humanidade, chegando até o exponencial crescimento no número de ataques piratas observado no final do século XX, no pós-Guerra Fria (1947-1989).

O *Capítulo Três* apresentará o Conceito de *Falência Estatal*, designação atribuída a Estados Nacionais cujas instituições estatais não conseguem atuar de forma eficiente, perdendo assim diversas capacidades e legitimidade. Abordará, ainda, o enquadramento da Somália como *Estado Falido*, correlacionando a situação vigente nesse Estado com os fatores que influenciaram o significativo crescimento de ataques piratas no *Chifre da África*.

No *Capítulo Quatro*, serão apresentadas informações sobre as Operações Militares de combate à pirataria, com ênfase na *Operação Atalanta*, de modo a demonstrar qual a efetiva contribuição de uma Operação Militar no combate à pirataria nos dias atuais.

Por fim, o Quinto, e último Capítulo, apresentará as conclusões deste trabalho.

2 A AMEAÇA DA PIRATARIA

Estudos a respeito da origem da pirataria e sua prática ao longo da história da humanidade apresentam como característica marcante o fato dessa atividade tradicionalmente ser considerada um assunto de preocupação para as sociedades por ameaçar não apenas os soberanos, mas os próprios Impérios e Estados (GUEDES, 2014).

Apesar de a pirataria se fazer presente em diversas áreas do globo no decorrer da história, a análise dos registros existentes indica uma alternância entre períodos de intensificação e retração de atividades, atribuindo-lhe a adjetivação de “fenômeno *cíclico* (grifo nosso), geralmente começando em pequena escala e aumentando gradualmente, tanto em número de ataques quanto em intensidade caso não encontre alguma oposição” (GUEDES, 2014, p. 3), momento em que passa novamente a ameaçar o comércio marítimo.

Os primeiros registros de atuação de piratas remontam à antiguidade, existindo relatos de ataques realizados há mais de 3000 anos atrás (FIG.3). Esses ataques teriam relação direta com o significativo comércio marítimo desenvolvido pelos povos antigos no Golfo Pérsico e Mar Mediterrâneo, sendo uma consequência direta do emprego de embarcações para transporte de mercadorias, cargas e pessoas (BRADFORD, 2007).

Paralelamente, aponta-se o *Código de Hamurabi*⁷ como a primeira lei escrita de repressão à atividade ilícita da pirataria (GUEDES, 2014, p. 3), corroborando a tese de que os piratas são motivo de preocupação das autoridades há muitos séculos.

Este capítulo será dividido em duas seções secundárias: A primeira abordará os aspectos gerais acerca da pirataria ao longo da história, a segunda apresentará as causas de seu reaparecimento no século XX e posterior intensificação no *Chifre da África* no século XXI.

⁷ *Código de Hamurabi* é um conjunto de 282 leis, da antiga Babilônia, criadas por volta do século XVIII A.C. É considerado um dos mais antigos documentos jurídicos já redigidos pelo homem. <https://www.infoescola.com/historia/codigo-de-hamurabi/>

2.1 A Pirataria ao Longo da História da Humanidade

Até o século XIV, a pirataria estava concentrada nas proximidades do *Velho Continente*, na costa do Mar Mediterrâneo e do Norte. Sua prática, intimamente relacionada ao desenvolvimento do comércio marítimo, na maior parte das vezes esteve associada a fracas atuações de autoridades em coibir a ação dos piratas (GUEDES, 2014, p. 4). Essa afirmação reforça o entendimento de que a pirataria se desenvolve segundo uma espécie de *ciclo*: iniciam-se ataques em pequena amplitude e número, os quais passam a se intensificar devido a pequenas atuações por parte dos Organismos Nacionais, ou mesmo Internacionais, em repreender sua execução. Somado a um incremento do tráfego mercante naquelas regiões obtém-se as condições necessárias para recrudescimento da pirataria (GUEDES, 2014).

Já no século I A.C., é observada a atuação de piratas, os quais não apenas assaltavam as embarcações mercantes e as de pesca no Mar Mediterrâneo, mas também saqueavam os territórios, espalhando o terror pela antiga província da *Cilícia Romana*⁸. Apenas por meio de uma atuação militar eficaz, coordenada pelo Império Romano, conseguiu-se reduzir a atividade pirata na região (GUEDES, 2014, p. 4).

Para fazer frente a essa ameaça, uma Força Naval composta por cerca de 270 embarcações foi mobilizada pelo General Romano Cneu Pompeu Magno o “Grande” (106–48 a.C.), ação essa que pode ser considerada um exemplo de emprego militar com sucesso em ações de antipirataria (FIG. 4). Outro aspecto relevante diz respeito à razoável capacidade logística dos piratas, os quais empregavam embarcações relativamente bem armadas e apoiadas por diversos pontos de costa, como portos e faróis, contribuindo diretamente para uma melhor ação dos piratas. Esses pontos também foram considerados alvos durante as Campanhas Militares conduzidas pelo General Pompeu (BRADFORD, 2007).

⁸ *Cilícia Romana* é uma antiga província romana, localizada na costa mediterrânea da atual Turquia.

Avançando na linha do tempo, no período entre o século II e início do XIV, observa-se uma maior utilização de rotas terrestres para o comércio entre os povos em detrimento de uma menor atividade marítima. Mesmo assim, são encontrados relatos de ataques às rotas marítimas, porém de menor intensidade e escala (GUEDES, 2014, p. 5).

Posteriormente, com o advento das Grandes Navegações iniciadas no século XV, verifica-se um novo incremento da pirataria. Contribuiu para isso o aparecimento de embarcações a vela maiores e mais velozes, permitindo aos piratas operar a maiores distâncias de seus territórios, realizar ações furtivas mais rápidas e auferir maiores ganhos por ataque. A chegada ao Continente Americano representou o ápice dessa fase da pirataria: de um lado a proximidade de rotas marítimas comerciais, por outro, a inexistência de forças navais em condições de lhes fazer frente. Esse período de relativa autonomia ficou conhecido como *Idade Dourada da Pirataria*, tendo ocorrido entre 1650 e 1730 (GUEDES, 2014, p. 6). Novamente a redução nos ataques apenas ocorreu quando uma atuação mais enérgica das Metrôpoles Europeias se fez presente, representada pelo emprego de navios militares em perseguições diretas aos contraventores e destruição de seus pontos de apoio em terra.

Por fim, um último exemplo da atuação de piratas, nesse período, diz respeito aos *Piratas da Beberia*, grupo de piratas que operavam de cidades costeiras situadas no norte da África. A esse grupo é atribuída a responsabilidade pela “onda de terror” generalizada que assombrou o tráfego mercante e a atividade pesqueira entre os séculos XV e XIX, face à extrema violência com que atuavam. Além das cargas roubadas e destruição das embarcações, os tripulantes dos navios eram aprisionados e vendidos como escravos em cidades sob controle dos piratas, caso não fossem pagos vultosos resgates exigidos (GOSSE, 1932).

Diversas campanhas navais foram, então, realizadas por Estados Nacionais como os Estados Unidos da América (EUA), a Grã-Bretanha, A Espanha, a França e a Holanda para combater esse grupo de piratas e seus pontos de apoio, tendo os últimos redutos daqueles

piratas desaparecido em meados do século XIX. Observa-se, uma vez mais, o emprego de Forças Navais, agindo de forma coordenada e organizada, como ferramenta de repressão da atividade pirata (GOSSE, 1932).

Após esses eventos, apenas casos isolados continuaram a ocorrer, podendo-se considerar que a pirataria havia praticamente desaparecido no século XIX. Concorreram para essa redução o aumento das velocidades desenvolvidas pelas embarcações mercantes e militares, possibilitado pelo desenvolvimento da propulsão a vapor, um maior número de navios empregados em Operações de Patrulha Naval nas principais rotas marítimas, mormente navios estadunidenses, britânicos, franceses, alemães e russos, as inovações tecnológicas, como sensores eletrônicos e equipamentos de comunicações, que facilitavam a identificação e acompanhamento de embarcações, uma ocupação mais regular das ilhas e áreas costeiras em todo o mundo, reduzindo a disponibilidade de pontos de costa para refúgio e apoio aos piratas, e uma remanescente preocupação da Comunidade Internacional acerca da ameaça representada pela pirataria⁹. A pirataria voltaria a aparecer com intensidade apenas no final do século XX, após o fim da Guerra Fria (GUEDES, 2014).

Os aspectos até aqui apresentados confirmam a hipótese de que a pirataria continuamente se faz presente ao longo da história da humanidade e justificam, principalmente, as afirmações de que a pirataria deve ser uma atividade merecedora de atenção por parte da sociedade, seus governantes e grupos envolvidos com o comércio marítimo, e que Forças Navais organizadas regularmente desempenham um importante papel no combate à pirataria, sendo por diversas vezes responsáveis diretos por sua eliminação.

Na próxima seção, serão apresentadas as causas que motivaram o recrudescimento da atividade de pirataria no final do século XX.

⁹O artigo 14º da *Convenção sobre o Alto-Mar*, de 1958, incentiva os Estados Nacionais a adotarem medidas de combate à pirataria. “Todos os Estados devem cooperar, na medida do possível, na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar fora da jurisdição de qualquer Estado” (BRASIL, 1698, p. 9169).

2.2 O Reaparecimento da Pirataria no Final do Século XX

Até o início da década de 1980, o século XX era classificado como um período de baixa atividade de pirataria (GUEDES, 2014, p. 7). Os casos se concentravam no Mar do Sul da China e no Oceano Índico, em áreas marítimas focais perto de Estados como Malásia, Indonésia, Singapura, Bangladesh e Índia (FIG. 5).

A globalização, iniciada após o fim da Guerra Fria, teve como um de seus impulsionadores o considerável incremento de trocas comerciais entre as diversas regiões do mundo moderno (BECK, 1999). A ampliação do comércio marítimo mundial, a proliferação de Estados Nacionais fragilizados que não dispõem do monopólio do uso da Força para se contrapor às ações ilícitas desencadeadas a partir de seus territórios, o aumento descontrolado do tráfico internacional de armas e drogas, a realização de pesca ilegal nos oceanos e a redução no número de Operações de Patrulha Naval observada, após o término da Guerra Fria, podem ser apontados como alguns dos fatores que mais diretamente contribuíram para o desenvolvimento de um ambiente favorável para o reaparecimento da pirataria no final do século XX e posterior intensificação no século atual (GUEDES, 2014).

Outro aspecto que também vem contribuindo para o desenvolvimento da pirataria diz respeito à ampliação da construção e emprego de navios automatizados, os quais apresentam como característica marcante o fato de serem guarnecidos por tripulações cada vez menores, menos preparadas e adestradas (GUEDES, 2014, p. 7). Essa mudança deve-se às políticas das empresas marítimas de redução de custos, preferindo assim registrar seus navios em Estados que operam sob o Regime de *Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência*¹⁰, como Panamá, Libéria, Honduras e Singapura.

¹⁰Os *Registros Abertos de Bandeiras de Conveniência* (BDC) se caracterizam por oferecerem considerável facilidade e redução de custos aos armadores para o registro das embarcações, bem como incentivos de ordem fiscal. Os Estados que concedem esse registro, tradicionalmente, não exigem ou fiscalizam, com o devido rigor, o cumprimento e a adoção das normas e regulamentos sobre as embarcações neles registradas.

Inicialmente, foi observado a partir dos anos 1980 o aumento do número de ataques no Estreito de Malaca¹¹. Esse estreito é parte de uma das rotas marítima de maior importância mundial, sendo o principal canal de navegação entre os Oceanos Índico e Pacífico. Números apontam que cerca de um quarto dos bens comercializados no mundo, incluindo hidrocarbonetos, alimentos e manufaturados chineses transitam por essa região, assumindo a mesma importante papel na ligação das principais economias asiáticas, como Índia, China, Japão e Coreia do Sul com o resto mundo (UNCTAD, 2017).

A intensificação de ataques observada nessa região fez ressurgir na pauta da Comunidade Internacional a ameaça representada pela pirataria. A IMO, por meio do *Comitê de Segurança Marítimo* (MSC), lançou em 1983 a Resolução A.545(13). Essa resolução incentivava o combate à pirataria nas águas jurisdicionais de seus Estados Membros, bem como estimulava a troca e divulgação de informações entre eles, com vistas a um incremento na mentalidade de segurança marítima em todo o globo:

Concita-se aos Estados Membros a adotar, com a mais alta prioridade, todas as medidas necessárias para prevenir e suprimir atos de pirataria e roubo armado contra navios, no interior ou adjacentes às suas águas, inclusive com a intensificação das medidas de segurança (IMO, Resolução A.545(13), p. 1, tradução nossa).¹²

Posteriormente, a criação da IMB, seguida pela criação do *Regional Piracy Centre* (RPC) na Malásia, ambas na década de 1990, podem ser identificadas como algumas das primeiras ações de importância no combate à pirataria nas proximidades do Estreito de Malacca. Esses órgãos são responsáveis por acompanhar atos de pirataria naquela região, emitir continuamente alertas voltados para o aumento da segurança da navegação e incentivar o apoio mútuo entre os navegantes.

Por fim, ressalta-se a assinatura do Tratado Internacional *Malacca Strait Sea*

¹¹O Estreito de Malacca localiza-se no Sudeste Asiático, entre a Malásia e a Ilha de Sumatra <http://www.mima.gov.my/index.php/research/the-straits-of-malacca-csom/csom-introduction>.

¹²Urges Governments concerned to take, as a matter of the highest priority all measures necessary to prevent and suppress acts of piracy and armed robbery against ships in or adjacent to their waters, including strengthening of security measures.

Patrol Arrangement, em 2004, pelos Governos da Indonésia, Malásia e Singapura (posteriormente a Tailândia, em 2009, também a ele aderiu). Esse tratado teve como um dos principais pontos defendidos a maior participação dos Estados no combate à pirataria, com ênfase na aplicação do Poder Naval em Operações de Patrulha Naval. Sua ratificação resultou na significativa redução de incidentes na região a partir de 2005¹³.

Com a redução do número de ocorrências na Ásia, outra região do globo passou a se tornar centro de preocupações da Comunidade Internacional devido ao aumento no número de ataques: o Continente Africano. As costas da Nigéria e Somália passaram a apresentar maior intensidade de ataques a partir de 2008 (ICC, 2009).

O desenvolvimento da pirataria nessas duas regiões novamente seguia o tradicional *ciclo*: inicialmente, registram-se poucos ataques, de pequena amplitude, que rapidamente assumem proporções assustadoras.

A Nigéria localiza-se na costa ocidental da África, às margens do Golfo da Guiné. Concentra mais da metade da população e do produto interno bruto de todo o Golfo, sendo a comercialização de hidrocarbonetos responsável por mais de 95% de sua receita.

A pirataria desenvolvida na costa da Nigéria tem como principal alvo as embarcações empregadas no transporte do petróleo e hidrocarbonetos extraídos na região do Golfo da Guiné. Estima-se que em 2020 a produção total nessa região poderia ultrapassar a do Golfo Pérsico, caso não existisse a pirataria (PATERSON, 2007, p. 28).

Diversos fatores concorreram para o aparecimento da pirataria nessa região, dentre os quais podem ser destacados a conjuntura econômico da Nigéria, o contexto político-social e a ineficiência estatal na repressão a esses atos ilícitos (UNODC, 2013, p. 45).

No campo econômico, a produção regional de petróleo da Nigéria rende mais de US\$ 50 milhões ao ano (UNODC, 2013, p. 45). A grande produção em toda a região

¹³ <http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>

provocou uma considerável intensificação do tráfego mercante no Golfo da Guiné, representado pelo grande fluxo de navios petroleiros e metaneiros responsáveis pelo transporte de hidrocarbonetos. A existência de um mercado negro que comercializa o combustível roubado pelos piratas, tanto na África Ocidental quanto fora da região, teria impulsionado o acentuado desenvolvimento da pirataria na região (UNODC, 2013, p. 45).

No campo social, a Nigéria permanece como um dos países mais pobres do mundo, face à extrema desigualdade de distribuição de renda interna que contribui para a manutenção do baixo Índice de um Desenvolvimento Humano (IDH), conduzindo parte da população mais pobre ao engajamento na pirataria (UNODC, 2013).

No campo político, disputas políticas dentro da Nigéria vêm levando diversos grupos a se manifestar contra o governo, existindo inclusive estudos que defendem a hipótese de que grupos de piratas financiam grupos terroristas regionais (TOMBERLIN, 2009, p. 53). Adicionalmente, uma razoável omissão do Estado em reprimir a pirataria contribuiu ainda mais para seu crescimento na área (UNODC, 2013, p. 46).

O combate à pirataria no Golfo da Guiné vem sendo realizado pelas Marinhas e Guardas-Costeiras dos Estados costeiros da região, conforme estabelecido em documento assinado pelos dezenove Estados lá localizados. Trata-se do *Código de Conduta Yaoundé*¹⁴. Esse documento prevê, dentre outras orientações, o incremento na troca de informações e maior repressão aos atos de pirataria. Paralelamente, a Comunidade Internacional vem contribuindo para a estabilização da região, por meio da realização de exercícios conjuntos entre as Marinhas, dentre os quais se pode destacar a *Operação Obangame Express*¹⁵. Participam dessa operação navios dos EUA, Portugal e Brasil, dentre outros, os quais buscam adestrar as Marinhas Africanas em Operações de Patrulha Naval e combate à pirataria.

¹⁴O *Código de Conduta Yaoundé* foi assinado em 2013, na cidade camaronesa de Yaoundé. http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20E_COWAS%20site.pdf

¹⁵*Homepage Obangame Express Operation*. <http://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>.

Por outro lado, o Golfo de Aden, próximo à costa da Somália, à semelhança do Estreito de Malaca, é uma rota marítima de grande importância mundial. Localizado à entrada do Mar Vermelho, entre o *Chifre da África* e o Sul da Península Arábica, é uma rota empregada essencialmente para o escoamento do petróleo do Golfo Pérsico e quando analisada junto com outras questões geopolíticas, como o fato de ser a entrada natural do Mar Vermelho, essa região assume uma importância econômica e estratégica ainda maior para a economia mundial (BEHR *et al.*, 2013, p. 41).

Diversos problemas internos na Somália, notadamente a instabilidade política, uma Guerra Civil generalizada, o considerável tráfego de embarcações transitando ao largo do Golfo de Aden, provenientes do Mar Vermelho, ou que a ele se dirigiam, concorreram diretamente para o aparecimento da pirataria nessa região do globo (PATERSON, 2007).

Até agora, foram registradas informações sobre a origem da pirataria e características que lhe atribuem a conotação de atividade ilícita, apresentado um panorama da pirataria desenvolvida ao longo dos séculos, culminando com o relato das causas que levaram ao seu reaparecimento no final do século XX e seu crescimento no século atual, bem como apreciados os fatores que levam ao entendimento de que ela parece desenvolver-se de modo *cíclico*. Com base no até aqui exposto, pode-se afirmar que uma redução na incidência de ataques piratas ao longo da história, tradicionalmente, ocorreu em face a atuações enérgicas de Estados Nacionais e da Comunidade Internacional, notadamente no campo militar.

No próximo capítulo, será apresentado o conceito de *Falência Estatal*, nomenclatura utilizada nos dias atuais para qualificar áreas do globo extremamente problemáticas, as quais se tornam “campos férteis” para a proliferação de problemas e atividades ilícitas, como a pirataria. A seguir, será apresentado o panorama político-econômico-social da Somália, Estado dito *Falido*. E, por fim, explanaremos sobre a pirataria conduzida nas proximidades da Somália e os consequentes impactos na Economia Mundial.

3 A PIRATARIA COMO CONSEQUÊNCIA DA FALÊNCIA ESTATAL

Conforme apresentado no capítulo anterior, a pirataria se desenvolve em áreas onde os Estados Nacionais não apresentam a capacidade de fiscalizar suas águas jurisdicionais e reprimir atos ilícitos. Analisando os locais que concentram os ataques piratas nos dias de hoje, observa-se uma correlação entre alguns dos Estados onde a pirataria vem se desenvolvendo e aqueles cuja administração pública apresenta uma postura deficiente, não conseguindo suprir necessidades básicas de seus habitantes, enfrentam diversos problemas de ordem econômico-social e são assolados por profundas crises internas (UNCTAD, 2017).

Quando se analisam as causas e consequências dessa *deficiência*, um conceito que vem à tona diz respeito ao termo *Falência Estatal*. Originalmente criado no final da década de 1980, logo após o fim da Guerra Fria, esse termo passou a ser amplamente empregado após os ataques terroristas de 2001, nos EUA (FUKUYAMA, 2005, p.11).

O presente capítulo será dividido em três seções secundárias. A primeira discorrerá sobre o Conceito de *Falência Estatal*, apresentando algumas das definições universalmente aceitas para o termo *Estado Falido*. A segunda seção mostrará o desenvolvimento da prática da pirataria na porção Oriental do Continente Africano, sob a lente da *Falência Estatal*. Por fim, a terceira seção registrará uma análise histórica detalhada da Somália, correlacionando-a à *Falência Estatal*, discutindo a importância estratégica da região, justificativa para a intensa mobilização da Comunidade Internacional no combate à pirataria nessa área.

3.1 O Conceito de *Estado Falido* segundo a Literatura Internacional

A pesquisa sobre as origens do Conceito de *Falência Estatal* remete a um artigo

intitulado *Saving Failed States*, publicado na Revista Estadunidense *Foreign Policy* em 1992. (HELMAN; RATNER, 1992). Nesse artigo, os autores Gerald Helman e Steven Ratner¹⁶ afirmam a possibilidade da ocorrência de “colapso total” de um Estado por intermédio de uma deterioração considerável no desempenho de suas tarefas e atividades.

Posteriormente, autores como Zartman (1995), Gros (1996), Rotberg (2002) e Fukuyama (2010) apresentaram nomenclaturas semelhantes para tratar do referido tema, destacando-se na literatura internacional termos como *Estado Colapsado* e *Estado Falido*, enquanto que outros autores chegaram a defender propriamente a existência de uma teoria por trás das causas dessa *falência* (HILL, 2005).

Segundo o Professor Zartman (1995, p. 5), *falência* de um Estado ocorre quando três das seguintes funções de um Estado passam, simultaneamente, por uma considerável deterioração: autoridade soberana, legitimidade política da Instituição Estado e uso legítimo da Força para garantia da segurança interna. Tal fato deve-se ao entendimento de que a legitimidade de um governo está intimamente ligada à capacidade administrativa para exercer controle dentro do território de um Estado, zelar pela lei e pela ordem, enquanto representante do povo, e ter monopólio do uso legítimo da força física, instrumentado pelas Forças Armadas. Pode-se aferir desse entendimento, então, que a *Falência Estatal* é simultaneamente causa e consequência de diversos problemas internos dos Estados.

Para o Professor Jean-Germain Gros (1996, p. 456), *Estados Falidos* são aqueles que não conseguem prover serviços públicos básicos à população, seja por incapacidade plena ou por não apresentar pré-disposição para desempenhar suas funções básicas¹⁷, bem como não possuem o monopólio legítimo da Força, incapacitando-os a garantir a segurança interna de

¹⁶ https://www.jstor.org/stable/1149070?seq=1#page_scan_tab_contents.

¹⁷ Pode-se identificar como tarefas básicas de um Estado aquelas diretamente relacionadas à garantia dos direitos fundamentais dos indivíduos dele integrantes: o direito à vida, à propriedade, à segurança, à liberdade e à igualdade perante a lei. Essas tarefas estão incluídas dentro das funções básicas de um Estado, prevista no que ficou conhecido como *Contrato Social* (GROS, 1996, p. 46), teoria desenvolvida por teóricos *contratualistas* como Jean-Jacques Rousseau (DIAS, 2008. p. 72).

seu território. Além desses, aduz existirem outros cinco fatores que contribuem diretamente para a *Falência*: mau desempenho econômico, falta de coesão social, autoritarismo dos governantes, militarismo e degradação ambiental causada por crescimento de população.

Considerando, ainda, existirem diferentes níveis de *incapacidade estatal*, Gros propõe uma divisão em cinco subcategorias: Anárquico, Fantasma, Anêmico, Capturado e Falido Propriamente Dito ou Abortado (GROS, 1996, p. 458-461).

O professor Robert Rotberg (2002, p. 86) afirma que a *Falência* de um Estado é resultado, dentre diversos aspectos, “da existência de elevados índices de criminalidade, reduzida capacidade de uso da Força, dificuldade para o controle interno das fronteiras, graves conflitos étnico-religiosos, instituições estatais débeis, infraestrutura interna em decomposição, altos índices de corrupção e economias deficientes”. Complementa sua análise subdividindo os Estados que apresentam maior situação de *falência* em *Estados Falidos* (propriamente dito) e *Estados em Colapso*, esse aplicável a situações de *colapso extremo*.

Por fim, para o escritor Francis Fukuyama (2005), a qualificação como *Estados Falidos* pode ser aplicada a diversos Estados existentes nos dias de hoje. Segundo ele, são Estados que não apenas não possuem capacidade de manter uma boa administração interna e controlar a ordem, mas que, principalmente, são incapazes de impedir que sua desordem interna se expanda para os Estados vizinhos. Dessa forma, tornam-se “fontes de proliferação” de diversos problemas para a sociedade mundial, tais como terrorismo, tráfico de drogas, transmissões de doenças infectocontagiosas e pirataria (FUKUYAMA, 2005, p.9).

Complementa o autor afirmando que uma das causas que contribuem para o aprofundamento da condição de *falência* em diferentes partes do globo deve-se à postura adotada anteriormente por diversos Estados de “expressão internacional”, como os EUA e os membros da União Europeia, os quais consideravam como problemas locais os graves incidentes que se sucediam nos territórios pertencentes àqueles Estados “deficientes”,

ignorando que a “extrema debilidade” das Instituições Estatais pudessem ter influência na conjuntura internacional. O grave desastre humanitário que vem ocorrendo na Somália desde fim do século passado seria um caso típico desse entendimento (FUKUYAMA, 2005, p.10).

Ainda, segundo Fukuyama, a mudança nessa postura ocorreu após os atentados de 11 de junho de 2001, nos EUA, quando "o problema do *Estado Falido*, anteriormente visto, em grande parte, como uma questão humanitária ou de direitos humanos, assumiu, de um momento para o outro, uma importante dimensão de segurança" (FUKUYAMA, 2005, p. 11).

Um marco interessante na avaliação acerca da debilidade observada em um Estado deu-se em 2005, quando a Organização Internacional não Governamental *Fund for Peace* (FFP)¹⁸, sediada nos EUA, passou a empregar parâmetros para avaliar a situação de *falência interna* dos Estados e os impactos dela decorrentes. Essa avaliação permite o acompanhamento contínuo das condições que conduzem os Estados a chegarem a uma situação de *falência*, possibilitando que a Comunidade Internacional seja capaz de atuar e ajudar os Estados caso se encontrem em risco. Inicialmente composto de 75 Estados, o *Ranking Mundial de Falências* passou a abranger 173 Estados (FIG.6), avaliando doze parâmetros, como existência de conflitos sociais, terrorismo, corrupção e situação econômica.

Analisando os conceitos apresentados pelos diversos autores em relação ao processo de *Falência Estatal*, pode-se afirmar que todos compartilham de, pelo menos, dois elementos em comum: O primeiro está relacionado à incapacidade por parte dos Estados ditos *Falidos* em desempenhar suas funções estatais básicas. O segundo diz respeito a que tipo de comprometimento essas funções, ditas básicas, devem sofrer para que se verifique a *falência* de um Estado: perda do monopólio, do uso da Força e da legitimidade política, comprometimento da garantia da lei e da ordem, problemas relacionados à segurança pública, bem-estar sociocultural e menor desenvolvimento econômico interno por exemplo.

¹⁸ <http://global.fundforpeace.org/aboutus>.

Na próxima seção, serão apresentadas as causas que levaram à *falência estatal* da Somália, elevando-a à primeira posição no *ranking* de *Estados Falidos*, ainda ao final do século passado, bem como as condições políticas e socioeconômicas que acabaram por contribuir para o incremento da pirataria na região.

3.2 O Estado Falido da Somália

A Somália representa um caso típico¹⁹ de *Estado Falido*. Analisando o *Ranking Mundial de Falências*, disponibilizado pela FFP, constata-se que esse Estado vem sendo classificado como um *Pais de Alerta Máximo*²⁰ desde sua formação (FIG. 7).

A Somália é um Estado localizado na Região do *Chifre da África*. Apresenta aproximadamente uma área total de 637 km² e 3.025 km de extensão, sendo um terço às margens do Golfo de Aden (FIG. 8). Diversos fatores e problemas internos contribuíram direta e indiretamente para a sua atual situação de *Falência Estatal*. A origem desses problemas remete à continuada situação de instabilidade política, econômica e social pela qual a Somália vem passando desde sua formação (GEIB; PETRIG, 2011).

Analisando individualmente como cada campo acima contribuiu para a manutenção de sua posição elevada no *Ranking de Falência Estatal*, observa-se em relação ao campo político que a Somália se tornou um Estado Nacional em 1960, após a unificação de dois antigos protetorados recém-emancipados, um inglês e um italiano. Após essa unificação, um Golpe de Estado, já em 1969, instalou uma ditadura chefiada pelo General Maxamed Siyaad Barre (1919-1995). Essa situação motivou a Comunidade Internacional a atribuir àquela região a classificação de “área extremamente turbulenta” (CORVELEIJN *et al.*, 2010, p. 9).

¹⁹Características comuns entre Estados Falidos encontradas na Somália. <http://www.ibri-rbpi.org/?p=12255>.

²⁰ A FFP classifica os países em onze diferentes categorias, sendo incluída na categoria de *Alerta Máximo (Very High Alert)* os cinco Estados que possuem a maior “pontuação de falência”.

Tendo governado a Somália no período de 1969 a 1991, O General Barre tinha duas aspirações: instalar um Regime Marxista-Leninista-Islâmico e criar uma *Grande Somália*. Essa última ambição o levou a empreender, entre 1977 e 1980, uma guerra extremamente violenta com a Etiópia pela disputa de um vasto território fronteiriço, habitado predominantemente por população de Etnia Somali (CORVELEIJN *et al.*, 2010, p. 10).

Penalizada pela continuidade do conflito com a Etiópia, a população da Somália se revoltou contra o ditador na metade dos anos 1980, dando início a uma guerra civil e provocando a queda do ditador em 1992. Desde então, a Somália vem passando por uma considerável desestabilização interna e colapso estatal, materializados pela inexistência de um Governo Central efetivo, uma grave crise política, uma divisão interna do poder e monopólio do uso da Força (BYERS, 2007), principalmente devido à atuação dos chamados *Warlords*²¹.

Em 2004, foi formado o *Governo Transicional Federal da República da Somália* (TFG), o qual buscava uma reconciliação interna e a estabilização da região. Entretanto, apesar de ser reconhecido internacionalmente, o TFG não conseguiu o reconhecimento da população, por considerá-lo ineficiente. Mostrava-se, assim, fraco demais para se impor como Governo perante a população, falhando na promoção da reconciliação interna e na redução do poder das milícias. No ano seguinte, novos rachas internos no partido, representado pela luta pelo poder entre facções dissidentes, contribuíram ainda mais para a deterioração do poder estatal (GEIB; PETRIG, 2011, p. 11).

Em relação à questão territorial, observa-se uma desintegração interna causada pelo surgimento, no nordeste da Somália, de duas macrorregiões autônomas: Puntlândia, em 1991, e Somalilândia, em 1998 (FIG. 9). Mesmo não reconhecida internacionalmente, essa divisão interna do território contribui para o enfraquecimento do Estado (BYERS, 2007).

No campo econômico, a Somália apresenta uma economia fraca, baseada na

²¹ *Warlords* são os chefes dos clãs locais, muitos dos quais ex-chefes militares. Competem com o governo central pela ampliação do poder em sua área geográfica específica, sem disputar o poder central (LEZHNEV, 2005).

agricultura e na pecuária, ambas de baixo valor agregado, contribuindo a mesma sobremaneira para a situação de penúria e subdesenvolvimento do Estado. Além dessas atividades, a pesca desempenha importante papel na economia informal e na subsistência das populações costeiras²². Apresenta ainda incipiente setor industrial e de telecomunicações.

A atividade pesqueira na Somália, e como um todo no Golfo de Aden, até o início da década de 1980 era bastante favorecida pela baixa poluição na água, o que possibilita a existência de uma grande diversidade de peixes e corais²³. Entretanto, um considerável declínio na produção pesqueira vem ocorrendo nos últimos 20 anos causado, principalmente, pela pesca ilegal, realizada por embarcações estrangeiras, e pelo despejo ilegal de lixo tóxico no mar e costa litorânea, afetando diretamente os pescadores da região (LEHR, 2013, p. 121).

No campo militar, mais especificadamente do Poder Naval, 1965 é apresentado como o ano de criação da Marinha da Somália. Era uma Força composta basicamente por lanchas rápidas, armadas com mísseis de curto alcance e torpedos, adquiridas da ex-União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (ex-URSS). Já em 1977, se observava a obsolescência dos meios adquiridos, fruto da descontinuidade no apoio fornecido por aquela ex-superpotência, culminando em 1991 com a extinção Marinha da Somália. Posteriormente, a partir de 2008, constata-se a criação de uma Força Policial Marítima na região da Putlândia²⁴, ainda hoje em formação. Essa reduzida disponibilidade de navios para patrulha acabou contribuindo para o crescimento de atividades ilegais nas águas da Somália (LEHR; LEHMANN, 2007, p. 12).

Por fim, em relação ao aspecto sócio-populacional, a Somália apresenta um IDH extremamente baixo (GRAF. 2). Contribuem para essa avaliação²⁵ a má governança estatal, o prolongado conflito interno, o subdesenvolvimento e extremo declínio econômico, a pobreza da população, a degradação ambiental e as desigualdades de gênero e social.

²² <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>.

²³ <http://www.fao.org/docrep/003/w4248e/w4248e16.htm>.

²⁴ <http://pmpf.so/>.

²⁵ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>.

Uma característica também observada na Somália diz respeito à manutenção da alta taxa de crescimento populacional, apesar da Guerra Civil e do devastador surto de fome iniciados em 1991 favorecerem a elevada taxa de mortalidade existente. Isso ocorre devido às altas taxas de fertilidade e à existência de parcela considerável da população em idade reprodutiva, típicas de países em desenvolvimento (PECEQUILO, 2012).

A expectativa de vida da população somali é baixa, fruto de altas taxas de mortalidade infantil e materna, proliferação de doenças, falta de saneamento, desnutrição crônica e serviços de saúde inadequados. Além disso, a falta de oportunidades educacionais e emprego são avaliados como importantes fontes de tensão, tornando os jovens vulneráveis ao recrutamento por grupos ilegais, como terroristas e piratas²⁶. Esses dados contribuem diretamente para sua elevada posição dentro do ranking dos *Estados Falidos*.

Analisando-se suas conjunturas política e econômica, pode-se compreender por que a Somália é considerada um *Estado Falido*: Estado cujo Governo apresenta-se incapaz administrativamente de exercer controle dentro de seu território, zelar pela lei e pela ordem, garantir o bem-estar da população e ter monopólio do uso legítimo da Força, instrumentado pelas Forças Armadas Regulares.

Tomando por base o quadro de extrema desordem que impera na Somália, típico de um *Estado Falido*, pode-se inferir a existência das condições ideais para a ocorrência de ações singulares de pirataria. Bastaria que um ou mais acontecimentos ocorressem para que essa prática ilícita tomasse proporções alarmantes.

Na seção a seguir, será apresentado registro sobre como a situação de *falência estatal*, em paralelo com a ocorrência de fatos específicos, suscitou o “boom” da pirataria no *Chifre da África* e a conseqüente maior atenção da Comunidade Internacional para com essa região.

²⁶ <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>.

3.3 O Aparecimento e Posterior Intensificação da Pirataria no Chifre da África

Os ataques piratas no *Chifre da África* são considerados consequência direta de pelo menos dois acontecimentos ocorridos dentro do contexto de *Falência Estatal* da Somália, os quais assumiram o papel de “estopim” para o aparecimento da pirataria na região: o esgotamento dos cardumes na Costa Setentrional da África Oriental, causada por uma indiscriminada pesca ilegal, e pelo lançamento de lixo tóxico nas águas e costa litorânea da Somália, e o *Grande Tsunami Asiático* de 2004, o qual também provocou diversos estragos no lado oriental do Continente Africano (LEHR; LEHMANN, 2007, p. 14).

A pescaria na Somália desempenha papel relevante na economia local, sendo meio de subsistência de diversas populações litorâneas. Entretanto, a intensificação da pesca ilegal realizada por navios estrangeiros, no final do século passado, nas águas da Somália, sejam eles europeus, asiáticos ou latino-americanos, e o lançamento clandestino de lixo tóxico naquelas águas provocou um declínio considerável na produção pesqueira dos pescadores somalis (LEHR, 2013 p. 125). Estima-se que a pesca ilegal, conhecida pelo nome de *Illegal, Unreported And Unregulated Fishing* (IUU)²⁷, venha causando desde 1998 à Somália prejuízos da ordem de US \$ 300 Milhões ao ano (LEHR; LEHMANN, 2007, p 13).

Em razão dessas práticas ilegais realizadas nas águas utilizadas pelos pescadores somalis e da carência de meios navais em condições de coibi-la, diversos núcleos populacionais litorâneos se sentiram prejudicados e não amparados pelo Estado (CORVELEIJN *et al.*, 2010, p. 11). Esse entendimento, disseminado desde o início dos anos 1990, levou ao aparecimento de conflitos entre os pescadores locais e os grandes pescadores internacionais. Ato contínuo, intitulando-se uma *Guarda-Costeira Nacional Não Oficial da Somália*, os somalis passaram a conduzir diversas ações em represália.

²⁷ https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing_en.

Os ataques realizados por essa *Guarda-Costeira* inicialmente tinham um caráter “oportunista e punitivo”, objetivando apenas danificar os barcos de pesca ilegais e roubar seus equipamentos. Entretanto, a percepção da facilidade em auferir grandes lucros com o sequestro das embarcações logo provocou a escalada no nível de tensão regional: em 1994, foi registrado o primeiro caso de sequestro de tripulantes de embarcações pesqueiras, seguido por sua libertação após o pagamento de um vultoso resgate (GLASER *et al.*, 2015, p. 14). Iniciava-se, então, uma era onde tripulações tomadas como reféns pelos piratas somalis passariam a enfrentar prolongados períodos de cativeiro, em média 5 meses, embora alguns reféns tenham permanecido aprisionados em território somali por quase três anos (EUNAVFOR, 2015, p.5).

O *Grande Tsunami* ocorrido no Oceano Índico, em 2004, é considerado outro impulsionador da pirataria na África devido à destruição que causou na Costa Oriental Africana, impactando diretamente as populações litorâneas. De acordo com Lehr (2007, p.14, tradução nossa), “estima-se que 40.000 a 50.000 pessoas morreram, aldeias litorâneas inteiras foram devastadas e muito dos equipamentos empregados na atividade pesqueira foram destruídos”²⁸. Não tendo de onde tirar seu sustento, diversas comunidades litorâneas recorreram à prática da pirataria para sobreviver.

Além disso, o tsunami também acabou por revirar o fundo dos oceanos, trazendo à superfície do mar e ao continente aqueles detritos e lixo tóxico lançados ilegalmente no mar ao largo da costa oriental da África, especialmente na Região do *Chifre de África*. Como consequência, diversos indivíduos apresentam sintomas de intoxicação e contaminação por radiação, inclusive levando à morte cerca de 300 deles, bem como contribuiu para a redução dos cardumes devido à contaminação do mar e da costa²⁹.

²⁸ Here, an estimated 40,000 to 50,000 people got killed, whole coastal villages were devastated, and much of the fishing gear was destroyed.

²⁹ <https://www.aljazeera.com/archive/2005/03/2008410112337717173.html>.

A partir de então, cruzeiros, iates de luxo, navios de carga, supertanques e mesmo navios integrantes de missões humanitárias, como o *World Food Programm* (WFP)³⁰, tornaram-se frequentes alvos de ataques. Surgia assim em 2008 a mais nova *Área de Alto Risco (HRA)*³¹ à navegação, englobando a costa oriental da Somália, Golfo de Aden e parte do Oceano Índico (FIG.10).

Anos mais tarde, em 2008, os ataques no *Chifre de África* alcançaram números alarmantes (GUEDES, 2014), materializados pelo crescimento contínuo de ações e incursões a distâncias cada vez maiores. Ataques de piratas somalis passaram a ser registrados a 1680 milhas náuticas de seu território em 2012 (FIG. 11), sendo atribuídos ao continuado apoio de terra, aqui inclusos os diversos fundeadouros e ancoradores clandestinos utilizados pelos piratas (FIG. 12), e ao emprego dos chamados *barcos-mães*, operando a grandes distâncias de costa, a responsabilidade pela ampliação da capacidade operacional dos piratas (EUNAVFOR, 2012).

A região da Puntlândia, localizada na porção nordeste da Somália, é classificada por diversos pesquisadores como o epicentro da pirataria nesse Estado devido à existência de diversas “células piratas” que interagem entre si e apoiam os piratas (GUEDES, 2014, p. 31). Acredita-se que essas células englobam indivíduos importantes da sociedade local, membros do governo e das forças de segurança local e mesmos os antigos *Warlords*, cabendo-lhes aliciar as populações carentes para as ações de pirataria, adquirir armamento para emprego nos ataques e preparar as embarcações para as investidas (LEZHNEV, 2005). Destacam-se como centros concentradores de redutos piratas localidades como Eyl, Garab, Hobyu e Mogadishu (CORVELEIJN *et al.*, 2010, p. 22).

³⁰ O WFP é um programa de apoio humanitário, a cargo das Nações Unidas, com objetivo de reduzir a fome no mundo, por meio da redistribuição de alimentos. <https://www.wfp.org/our-work-new>.

³¹ *Área de Alto Risco (HRA)* são áreas marítimas onde existem elevados riscos de ações de piratas, podendo requerer a condução de medidas de autodefesa pelas embarcações em trânsito na referida área. <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/HRA%20Revisions%20and%20Supporting%20Guidance%20Oct-2015.pdf>.

Entre aqueles grupos que apoiam a pirataria, os *Warlords* assumem um papel de destaque, pois se aproveitavam da oportunidade para angariar maiores lucros e aumentar seu poder local. Outro fato curioso diz respeito à posição assumida por diversas famílias locais, que por vezes dizem-se orgulhosas por possuírem familiares que atuam como piratas³². Como o Estado não combatia de modo eficaz esse apoio prestado, sua continuidade atuou como um impulsionador para o crescimento na pirataria na região.

O segundo aspecto geral diz respeito à transição no *modus operandi*³³ dos piratas, que passaram a ter maior agilidade para atuar, utilizando-se de lanchas menores, dotadas de motores extremamente potentes, tradicionalmente denominados *esquifes*, lançadas de navios maiores, chamados de *barcos-mães* (FIG. 13). Essas embarcações de maior porte posicionam-se em locais estratégicos em alto-mar. Muitas delas eram barcos pesqueiros apresados anteriormente pelos piratas, embarcações essas que tradicionalmente dispunham de grande autonomia local, e, por vezes, radares de navegação e equipamentos GPS, facilitando o trabalho de detecção e acompanhamento dos alvos (GEIB; PETRIG, 2011).

Por todos os aspectos apresentados pode-se concluir que a Somália é um Estado que não consegue atender às necessidades básicas de sua população. Possui um governo desacreditado, sujeito a rachas internos no principal partido político, uma grave Guerra Civil e uma crise de fome sem precedentes, os quais representam o “pano de fundo” para o aparecimento de práticas ilícitas, como a da pirataria.

Adicionalmente, a redução na atividade pesqueira, base de sustento para grande parte da população costeira local, seja devido à redução dos cardumes ou à destruição de diversas comunidades litorâneas e seus equipamentos de pesca, representou um “estopim” para o início dos ataques piratas às embarcações que transitavam na área.

³² https://www.larazon.es/historico/para-la-mayoria-de-gente-de-putlandia-tener-un-familiar-pirata-es-un-orgullo-ULLA_RAZON_141664.

³³ *Modus Operandi* é modo pelo qual um indivíduo ou organização desenvolve suas atividades ou opera.

A reduzida capacidade estatal em reprimir práticas ilícitas, associada à constatação da extrema facilidade em auferir grandes lucros com os ataques, roubos e pedidos de resgate dos tripulantes, reforça o entendimento de como diversos fatos isolados, ocorridos em sequência, possibilitaram o desenvolvimento da pirataria e como, mais tarde, a mudança no modo de operar dos piratas e o apoio por eles recebido contribuíram para o incremento dessa atividade ilícita.

Por fim, tendo em vista os diversos aspectos até aqui tratados, oriundos ou diretamente relacionados com a situação de extrema *Falência Estatal* de um Estado Nacional, como é o caso da Somália, pode-se compreender a necessidade de condução de ações por parte da Comunidade Internacional, sejam elas de cunho jurídico, econômico, político ou militar, para neutralizar o aparecimento e desenvolvimento da pirataria nesses Estados.

No próximo capítulo, será abordado conteúdo sobre como se desenvolveu, a partir de 2008, a resposta da Comunidade Internacional, no campo militar, à intensificação da pirataria ao largo da Somália. A seguir, será discorrido sobre a contribuição das Operações de Patrulha Marítima para a redução dos ataques nos dias atuais nas proximidades de um *Estado Falido*, como observado, a partir de 2015, na região do *Chifre da África*.

4 A RESPOSTA MILITAR FRENTE À PIRATARIA NA SOMÁLIA

O aumento na frequência de ataques e na distância de sua realização em relação ao território da Somália, observados a partir de 2008, prejudicavam continuamente a “atividade comercial marítima, a segurança de uma das rotas de comércio, a navegação mais movimentada e importante do mundo e os esforços internacionais de apoio humanitário ao Continente Africano, como o WFP” (GEIB; PETRIG, 2011, p. 8), tornando-se imperativa a participação da Comunidade Internacional para coibir essas ações.

Fruto da conscientização de que a pirataria na região estava causando prejuízos cada vez maiores, Estados Nacionais com grandes interesses comerciais a defender e Organismos Internacionais interessados no restabelecimento da segurança na região, como a IMO e a ONU, passaram a apoiar uma atuação militar. Com o respaldo jurídico fornecido pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) desde 2008, materializado pela emissão de diversas resoluções que autorizavam o emprego de meios militares em ações de repressão aos piratas, inclusive dentro do mar territorial da Somália, uma série de operações militares multinacionais, ou operações conduzidas individualmente por Estados Nacionais, passaram a ser executadas.

O presente capítulo se organiza em três seções secundárias. A primeira seção apresentará o respaldo jurídico consubstanciado pelas resoluções do CSNU para a condução de Operações Militares de combate à pirataria. A segunda seção discorrerá sobre algumas dessas Operações Multinacionais. Por fim, a terceira seção apresentará uma análise da *Operação Atalanta*, abordando como a mesma se desenvolveu, analisando-se a efetividade e eficácia dos resultados obtidos, a partir de 2014 na região, para a redução dos ataques observados e o posterior reaparecimento de ataques após 2016.

4.1 O Respaldo Jurídico para as Operações de Combate à Pirataria

O crescente número de casos de ataques de piratas nas proximidades de Somália, observados a partir de 2008, associado a um pedido formal da IMO, levou o CSNU a se pronunciar sobre a questão. Uma série de Resoluções foram então emitidas pelo Conselho, todas baseadas no Capítulo VII da Carta das Nações Unidas, destacando-se as Resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas (UNSCR) 1816, UNSCR 1846 e UNSCR 1851.

A UNSCR 1816 requisitava aos Estados-Membros da ONU e às Organizações Intergovernamentais Regionais, como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e União Europeia (UE), que empregassem seus meios em escoltas aos navios participantes do WFP, sendo essa demanda respaldada por um pedido recebido do Secretário-Geral da ONU, apoiada pelo próprio representante da TFG (BEHR *et al.* 2013, p.80).

A UNSCR 1846 expressava a crescente preocupação do CSNU com a pirataria, passando a considerá-la uma ameaça real e concreta contra as embarcações empregadas no transporte da ajuda humanitária para a Somália, a segurança das rotas de comércio marítimo e a segurança da navegação internacional. Por meio dessa Resolução, o Conselho externava seu entendimento de que o TFG era incapaz de garantir a segurança da navegação internacional próximo à costa da Somália, bem como informava que ele (TFG) necessitava, e a aceitaria, de assistência internacional para enfrentar o problema (posição também amparada por carta emitida pelo Secretário-Geral da ONU). Ainda por meio dessa Resolução, o Conselho estendeu a possibilidade de emprego de Forças Militares (Capítulo VII, da Carta das Nações Unidas) às ações de combate à pirataria. Adicionalmente, autorizava-se, por um período inicial de seis meses, a entrada de Forças Navais Internacionais no mar territorial da Somália para a condução de operações de antipirataria (BEHR *et al.* 2013, p.80).

Finalmente, a UNSCR 1851 passou a integrar a questão da *Falência Estatal*. Nessa Resolução, o CSNU reconhecia que as atividades realizadas pelos piratas têm como base de apoio o território do Somália, autorizando que os Estados participantes de operações antipirataria conduzissem Operações Militares no território e espaço aéreo desse país contra as posições de apoio dos piratas. Estimulava ainda os Estados e as Organizações Intergovernamentais envolvidos nas Operações Militares a realizar acordos especiais com países que aceitassem julgar em seus Estados os indivíduos acusados de pirataria.

Respaldados pelas resoluções emitidas pelo CSNU, as Operações Multinacionais *Ocean Shield*, *Allied Protector* e *Allied Provider*, sob a égide a OTAN, a *Combined Task Force 15 (CTF-151)*, a cargo da *Combined Maritime Force (CMF)*³⁴ e a *Operação Atalanta*, coordenada pela UE, e as operações conduzidas por Estados Soberanos como Arábia Saudita, China, Malásia e Rússia começaram a ser executadas na Somália (GUEDES, 2014, p. 87).

4.2 Operações Militares Multinacionais no Chifre da África

A HRA do Índico apresenta cerca de 4,7 milhões de milhas náuticas quadradas, incluindo parte do mar Vermelho, o Golfo de Aden e Oceano Índico³⁵. Estima-se que seriam necessários pelo menos 83 navios de guerra, em operação simultânea na área, para que fosse estabelecida uma cobertura onde cada navio em patrulha estivesse a menos de uma hora de um potencial ataque ao tráfego marítimo na região. Esse número nunca foi alcançado. Apesar das diversas Operações Militares conduzidas simultaneamente na região, o número máximo obtido foi da ordem de 35 navios (HELLY, 2011, p.1).

³⁴ A CMF representa uma parceria multinacional naval, criada pelos EUA, com a tarefa de incrementar a segurança marítima em águas internacionais ao redor do mundo. A ela cabe a coordenação de três *Forças-Tardas Combinadas*: *CTF-150 (Maritime Security Operations and Counter-Terrorism)*, *CTF-151 (Counter Piracy)* e *CTF-152 (Maritime Security Operations in the Arabian Gulf)*. Dela participam 32 Estados.

³⁵ <http://eunavfor.eu/mission/>

Devido a interesses comerciais europeus e dos EUA, e a pedido da ONU, coube à OTAN a iniciativa de lançamento da primeira Operação Militar Multinacional de combate à pirataria. A partir de outubro de 2008, três operações foram então organizadas: *Operação Allied Provider* (outubro a dezembro de 2008), *Operação Allied Protector* (março a agosto de 2009) e *Operação Ocean Shield* (agosto de 2009 a dezembro de 2016).

A *Operação Allied Provider*³⁶ foi a primeira operação. Composta por três navios, tinha como tarefa escoltar os navios do Programa Mundial de Alimentos (WFP) em trânsito para a África. Secundariamente, seus navios conduziram Operações de Patrulha ao largo das águas da Somália e Estados vizinhos, contribuindo para evitar a intensificação dos ataques naquela região (GUEDES, 2014, p. 89).

A *Operação Allied Protector*³⁷ foi a operação de combate à pirataria desencadeada em sequência a da *Operação Allied Provider*. Também contribuiu para refrear o número de ataques na costa da Somália, apenas por meio da ação de presença. Essa Operação, conduzida em duas fases, se desenvolveu durante os trânsitos de ida e regresso de um Grupo Tarefa da OTAN em deslocamento para o Sudeste Asiático. Contou com dez navios, cinco em cada fase (GUEDES, 2014, p. 90).

A última Operação coordenada pela OTAN, a *Operação Ocean Shield*³⁸, é considerada uma operação mais complexa, tendo sido planejada após a constatação de resultados satisfatórios nas duas missões anteriormente planejadas pela OTAN. Tinha como tarefa apresar e neutralizar embarcações suspeitas. Secundariamente, a pedido da ONU, forneciam escolta militar aos navios empregados na *Missão Humanitária da União Africana para a Somália* (AMISOM). Essa Operação se estendeu por sete anos (agosto de 2009 a dezembro de 2016).

³⁶ https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm#.

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ *Ibidem*.

Em relação a essas três operações conduzidas pela OTAN, pode-se afirmar que ocorreu uma gradual transição no modo de execução das ações: inicialmente eram conduzidas operações de defesa, como escolta, esclarecimento e identificação, voltadas para a proteção das embarcações em trânsito. Posteriormente, os meios envolvidos passaram a efetivamente reprimir os piratas, apresando ou neutralizando suas embarcações.

Outra Operação Militar Multinacional foi a *CTF-151*³⁹. Também tinha a tarefa conduzir ações de combate à pirataria ao redor do Golfo de Aden, Oceano Índico e Mar Vermelho. Essa Operação foi criada justamente porque os meios participantes de outra Operação Militar também subordinada à CMF conduzida na região (*CTF-150*) apenas previa ações de repressão a atividades como tráfico de drogas e armas, não estando autorizados a reprimir ações de pirataria dentro das águas jurisdicionais da Somália⁴⁰.

Por fim a *European Union Naval Force (EU NAVFOR) Operação Atalanta* é a primeira Operação Naval conduzida sob a égide da União Europeia. Tem como tarefa geral incrementar a segurança marítima ao largo da costa da Somália e apoiar as demais missões conduzidas pela UE e Organismos Internacionais que busquem implementar uma maior segurança marítima na região. Lançada em 2008, essa Operação permanece até hoje sendo executada⁴¹.

4.3 União Europeia na Somália – A Operação Atalanta

Anualmente, cerca de 15% de produtos e 12% dos hidrocarbonetos são transportados através do Golfo de Aden. Esse último indicador assume destaque para a UE quando analisado sob a ótica da dependência energética do continente europeu em relação aos

³⁹ <https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>

⁴⁰ http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687

⁴¹ <http://eunavfor.eu/mission/>

combustíveis fósseis adquiridos do Oriente Médio: cerca de 30% do petróleo consumido no continente europeu é transportado por modal aquaviário (FIG.14) proveniente daquela região do globo⁴². Assim, a manutenção dessa região como uma área segura à navegação comercial torna-se imperiosa para a Europa. Essa dependência associada a outros aspectos, como o do envolvimento histórico dos países europeus na região, nomeadamente a colonização britânica fortemente sentida nessa região, uma sensível preocupação voltada para a ajuda humanitária à Somália e também a necessidade da UE em proteger seus cidadãos das ameaças que vêm da região, justificam a mobilização militar coordenada pela UE (BEHR *et al.*, 2013).

Antes do lançamento, em 2008, da *Operação Atalanta*, alguns Estados Europeus, como França e Dinamarca, já haviam conduzido individualmente operações de combate à pirataria no Golfo de Aden, face à importância que os europeus atribuem à região. Essa participação agiria, assim, como um dos “embriões” da intensa participação da União Europeia no combate à pirataria na Somália (DIJKSTRA, 2016, p. 185).

A decisão final pela condução de uma Operação Militar Multinacional a cargo da União Europeia deu-se em 10 de novembro de 2008. Inicialmente, a Operação duraria apenas um ano, a um custo de 8,3 milhões de Euros. Para a coordenação e planejamento da Operação foi formado um Estado-Maior composto por 20 militares oriundos dos diversos Estados participantes e que permaneceria embarcado em um navio durante toda a Operação.

De acordo com Reunião do Conselho da UE, a *Operação Atalanta* teria duas tarefas principais. Primeiramente, uma tarefa de caráter eminentemente humanitário: proteger as embarcações pertencentes ao WFP, empregadas no transporte e entrega de mantimentos para a Somália, conforme a orientação prevista na UNSCR 1816. Secundariamente, cabia-lhe a tarefa de proteger quaisquer embarcações que navegassem nas proximidades da costa da Somália, estando autorizada a conduzir ações de prevenção e repressão aos praticantes da

⁴²http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Energy_trends.

pirataria. Posteriormente, os meios participantes da Operação também passaram a monitorar de atividades de pesca ao largo da costa de Somália⁴³, antiga reclamação da população somali.

Analisando-se as tarefas alocadas nessa Operação, pode-se afirmar que elas não buscavam melhorar a situação geral de debilidade estatal vigente no interior da Somália, situação essa que, conforme o já relatado, apresentava-se intimamente ligada à prática da pirataria desenvolvida na Região do *Chifre da África*. Esse entendimento encontra-se respaldado por afirmações de diversos estudiosos e militares que já participaram da Operação, como o Vice-Almirante Britânico Peter Derek Hudson (1961), Comandante da *Operação Atalanta* nos anos de 2009 e 2010. Segundo ele, esse tipo de operação se concentra em ações de repressão à atividade ilícita e minimização das consequências dela oriunda, tendo pequena atuação no combate às causas da pirataria. Complementa o Almirante Hudson afirmando entender que as ações conduzidas no âmbito desse tipo de Operação Militar não têm capacidade de extinguir definitivamente a pirataria⁴⁴, mediante a constatação da permanência da Somália entre as primeiras posições no ranking de *Falência Estatal* ao longo dos dez anos de Operações Militares de combate à pirataria.

Nesse ínterim, cumpre lembrar que a UE desenvolve pelo menos duas outras missões no Continente Africano voltadas especificadamente para a melhoria das condições internas da Somália e demais Estados Africanos: *Europe Union Training Mission Somalia (EUTM Somalia)*⁴⁵ e a *European Union Regional Maritime Capacity Building for the Horn of Africa and the Western Indian Ocean (EUCAP Nestor)*⁴⁶.

A *EUTM Somalia* é uma missão, criada em 2010 pela UE, tendo como objetivo treinar os militares somalis, a fim de fortalecer o sistema de defesa e segurança do país. Já a *EUCAP Nestor*, lançada em 2012, é uma operação de caráter eminentemente civil, centrada

⁴³ <http://eunavfor.eu/mission/>

⁴⁴ <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8115662.stm>

⁴⁵ <https://www.eutm-somalia.eu/about-us//>

⁴⁶ <https://www.eucap-som.eu/about-us//>

no compartilhamento de informações com as autoridades locais e na capacitação do poder judicial e das Guardas-Costeiras oficiais dos diferentes países africanos beneficiados com essa missão, através de treinos e de apoio logístico. A *EUCAP Nestor* vem, assim, a complementar a *Operação Atalanta* e as iniciativas de representantes da UE no *Chifre de África*, pretendendo reforçar o Estado de Direito na Somália e a capacidade dos governos regionais no controle de suas águas territoriais, e assim melhorar a segurança marítima na região⁴⁷.

Levantando os dados de planejamento da *Operação Atalanta*, observa-se que nos primeiros anos de sua execução ela era composta por cinco navios militares que operavam em tempo integral com uma ou duas aeronaves em revezamento nas operações de esclarecimento. Posteriormente, com base na avaliação dos resultados satisfatórios apresentados e na expansão da área de atuação dos piratas, o Conselho Europeu autorizou a ampliação na quantidade de meios participantes da Operação. Essa autorização possibilitou que fosse registrada a presença de até vinte navios operando simultaneamente na região, todos incorporados à *Operação Atalanta*. Somando-se essa Operação às demais operações militares já apresentadas, estima-se que em determinados períodos tenham chegado a coexistir na região mais de 30 navios empregados em ações de antipirataria (HELLY, 2011, p.1).

Considerando apenas as operações de escolta aos meios participantes do WFP, calcula-se que a *Operação Atalanta* escoltou com sucesso mais de 493 navios até o ano de 2017, tendo obtido sucesso em 100% das operações⁴⁸. Quanto à possibilidade de ações em terra de combate à pirataria na Somália, previstas na UNSCR 1816, as primeiras incursões ocorreram em maio de 2012. Na ocasião, foi lançado um ataque aéreo contra pontos de apoio em um vilarejo litorâneo na costa da Somália, sendo destruídos diversos barcos, um depósito de armas e outro de combustível, não tendo sido computada nenhuma morte.

⁴⁷ <https://www.eucap-som.eu/about-us//>

⁴⁸ <http://eunavfor.eu/mission/>

Acerca das estruturas de apoio direto à *Operação Atalanta*, destaca-se a criação, em 2009, do *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA), o qual tem a tarefa de apoiar diretamente os meios participantes da Operação. Adicionalmente, O MSCHOA⁴⁹ conduz um monitoramento permanente do tráfego marítimo no Golfo de Aden, por meio do registro dos navios que nele transitam, disseminação de orientações sobre as ações conduzidas e informações sobre ameaças na região. Desempenha, dessa maneira, uma tarefa bastante semelhante àquela desenvolvida pelo RPC da Malásia.

Adicionalmente, a criação em 2009 de um Corredor de Navegação (*INTERNATIONAL RECOMMENDED TRANSIT CORRIDOR – IRTC*) também veio a contribuir para uma maior eficiência nas operações de patrulha e escolta dos navios. Criado por iniciativa do *Comando da Operação Atalanta*, em coordenação com a CMF, esse corredor tem por finalidade melhorar a segurança dos navios que navegam na região e otimizar o uso dos meios navais em patrulha disponíveis (FIG. 15). Dividido em dois corredores paralelos, cada qual medindo cerca de 490 milhas náuticas, o IRTC cobre quase que a totalidade do Golfo de Aden, existindo uma subdivisão em áreas, alocadas em grupos aos Comandos da *Operação Atalanta* e CTF-151, tomando por base para essa distribuição a capacidade operacional de cada Força, a disponibilidade de unidades e as informações de ameaças (HOMAN; KAMERLING, 2010).

As principais dificuldades relatadas pelos participantes da missão dizem respeito à indisponibilidade de aeronaves específicas para patrulha naval, a reduzida disponibilidade de navios-tanques na área de operações, a ausência costumeira de navios em condição de prover um nível mais elevado de suporte médico e a indefinição quanto à responsabilidade pelo julgamento de piratas apreendidos nas águas territoriais da Somália (CÂMARA DOS LORDES, 2010, p.11), essa última diretamente relacionada a duas questões de ordem jurídica.

⁴⁹ <http://www.mschoa.org/on-shore/home>

A primeira questão remete-se à jurisprudência de que apenas piratas apanhados em flagrante podem ser transferidos para julgamento, dificultando a detenção de líderes piratas que apenas financiem e organizem os ataques, como os *Warlords*. A segunda diz respeito a quem seria o responsável pelo julgamento dos piratas apreendidos em águas territoriais da Somália. Isso foi parcialmente solucionado com a emissão de resoluções do CSNU que encorajavam os Estados a celebrar acordos visando autorizar o embarque nos navios pertencentes à coalizão antipirataria de agentes treinados, com o propósito de facilitar a investigação, detenção, acusação formal e julgamento dos suspeitos, orientar os países membros a criminalizar a pirataria em seus textos legais e favorecer a detenção provisória, o julgamento e o aprisionamento em seus Estados dos suspeitos de praticarem pirataria (USNCR 1897-2008 e 1950-2009).

Voltando-se, agora, para a condução das ações no interior da HSA, os contatos iniciais entre os navios militares e as embarcações suspeitas de pirataria ocorreram logo após a chegada dos primeiros navios à região. Já em janeiro de 2009, oito suspeitos foram presos por um navio francês pertencente à *Operação Atalanta* (um mês após o início da Operação). Outro episódio, considerado como um dos primeiros incidentes de grande vulto e repercussão, ocorreu em abril do mesmo ano. Na ocasião, houve o apresamento de um *navio-mãe* e duas embarcações de apoio de alta velocidade, operadas por 11 piratas, os quais pretendiam abordar um navio mercante de 21.000 toneladas de bandeira liberiana (SMITH, 2016, p. 126). A partir de então, o enfrentamento entre os piratas e as Forças Navais da *Operação Atalanta* seria uma constante, relatando-se uma média semanal de duas ocorrências.

Em números de ataques, a IMB informou que em 2008, antes do início da Operação, uma em cada três tentativas de sequestro obtinha êxito. Um ano após, em junho de 2009, esse número já havia diminuído para um em cada dez navios. Após três anos de contínua atuação dos meios navais na área, os ataques de pirataria no Golfo de Aden haviam

caído mais que 50%. A IMB atribuía tal redução às Operações Militares na região, ao maior atendimento às recomendações emanadas do MSCHOA⁵⁰, a uma melhor coordenação e integração entre as diversas Operações Militares de combate à pirataria conduzidas na região (ICC, 2017). Esses números continuaram decaindo, sendo, em 2013, computados sete ataques efetivos, todos sem sucesso. Em 2014, foram registrados apenas dois ataques, ambos também sem sucesso. Esses números chegariam a zero nos anos de 2015 e 2016, tendo o “fantasma da pirataria” na Somália voltado a aparecer em 2017 (FIG. 16), quando do sequestro de uma grande embarcação mercante navegando ao largo da costa da Somália, o primeiro sequestro desse tipo de navio em cinco anos na região (ICC, 2017).

Em relação ao julgamento de piratas detidos no mar territorial da Somália, observa-se que diversos deles foram transferidos, visando julgamento e decisão judicial, para autoridades regionais competentes pertencentes a Estados localizados no próprio Continente Africano, em consequência da cooperação estabelecida, por exemplo, entre o Comando da *Operação Atalanta* e os governos do Quênia, República da Maurícia e República das Seicheles, seguindo a orientação prevista na UNSCR 1950 (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2011).

Com base nos números observados ao longo do período 2008-2014 (237 ataques em 2011, 75 em 2012 e 7 em 2013), pode-se deduzir que a prática da pirataria apresentou sensível retração a partir de 2011, podendo ser a mesma atribuída ao emprego de Forças Militares papel considerável nesse resultado. Esse histórico ratifica a qualificação atribuída à pirataria de ser uma atividade *cíclica*, ficando mais uma vez demonstrada como essa atividade se intensifica em ambientes de ausência de meios em condições de coibi-la, passa por um período de auge até iniciar uma queda quando da atuação mais enérgica dos agentes estatais

⁵⁰ O MSCHOA publica e atualiza o manual *Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy* (BMP), que contém sugestões a serem atendidas por navios que transitem na HRA da Somália, com vistas a evitar, impedir ou atrasar a realização de ataques de piratas naquela área. http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_20111.pdf.

nacionais e supranacionais, notadamente mediante o emprego de Forças Militares Organizadas.

Entretanto, analisando as tarefas executadas por esse tipo de Operação Militar no contexto da pirataria desenvolvida nos dias atuais, mais especificamente quando executadas nas imediações dos chamados *Estados Falidos*, um importante aspecto observado é que essas operações, de modo geral, não buscaram alterar a situação geral de debilidade estatal, como no caso da Somália, assumindo o papel de “agente paliativo”, não sendo esperado que a ameaça pirata seja definitivamente eliminada. Tal entendimento encontra-se respaldado pela retomada dos ataques piratas observados na região *Chifre da África* em 2017, bem como pela permanência da Somália como *Estado de Alerta Máximo*, conforme o *Ranking de Falência Estatal* elaborado pela FFP, *Estado Falido Propriamente Dito*, segundo a nomenclatura de escritor Gros, ou mesmo *Estado em Colapso* de acordo com escritor Rotberg.

5 CONCLUSÃO

A pirataria é uma atividade ilícita merecedora de preocupação por parte da sociedade, necessitando de atuação enérgica dos Estados Nacionais e da Comunidade Internacional. Sua origem remonta à antiguidade, existindo relatos de ataques realizados 4.000 anos atrás, os quais teriam relação direta com o significativo comércio marítimo desenvolvido pelos povos antigos.

Ao longo deste trabalho, pudemos comprovar que a pirataria continuamente se faz presente ao longo da história da humanidade, bem como se apresenta como uma atividade ilícita a ser considerada assunto de preocupação para as sociedades por ameaçar não apenas os soberanos mas os próprios Impérios e Estados, seja pela ameaça direta à vida e à integridade física dos tripulantes, seja por afetar as economias regionais e global, devido aos prejuízos gerados, e, também, ameaçar o poder político do governantes.

Apresentamos, ainda, um panorama da atividade de pirataria desenvolvida ao longo dos séculos, incluindo as causas que levaram ao seu reaparecimento no final do século XX e posterior incremento no século atual, por meio de análise realizada por meio do registro de uma linha do tempo. Conseguimos, assim, justificar a hipótese de que a pirataria é uma atividade que se desenvolve de modo *cíclico*, iniciando-se com ataques de pequena expressão que se intensificam por conta da ineficiência dos organismos nacionais, ou mesmo internacionais, na repressão a essa prática.

Na era atual, fruto da continuada integração econômica e social entre as diversas partes do mundo, o comércio exterior vem assumindo um papel cada vez mais importante. Esse contexto oportunizou a justificação da afirmativa de que, nos dias atuais, uma atividade ilícita associada ao transporte marítimo, como é o caso da pirataria, deve ser objeto de preocupação dos Estados Nacionais e da Comunidade Internacional.

Tomando por base os conceitos apresentados por diversos autores em relação à classificação como *Estado Falidos*, pudemos identificar a incapacidade por parte desses *Estados* de desempenhar suas funções estatais básicas, quer sejam elas a perda do monopólio do uso da Força e da legitimidade política, comprometimento da garantia da lei e da ordem, problemas relacionados à segurança pública, bem-estar social e desenvolvimento sociocultural, e um menor desenvolvimento econômico interno como as causas de sua *Falência*. Adicionalmente, expusemos o entendimento defendido na literatura internacional de que esses ditos *Estados Falidos* são as “fontes de proliferação” de diversos problemas para a sociedade mundial, como terrorismo, tráfico de drogas, transmissões de doenças infectocontagiosas e pirataria.

A seguir, mediante uma análise das conjunturas política, econômica e social pudemos compreender porque a Somália é identificada como um *Estado Falido* e como essa condição, considerada com “pano de fundo”, favoreceu ao aparecimento de diversas práticas ilícitas, como a da pirataria. Associando essa situação de *falência* à redução na atividade pesqueira e à incapacidade estatal em reprimir práticas ilícitas em seu território, conseguimos demonstrar quais fatores internos à Somália atuaram como fomentadores para o incremento da pirataria na região. Complementarmente, apresentamos como o continuado apoio recebido de dentro do próprio território da Somália e uma alteração no *modus operandi* dos piratas impulsionou ainda mais essa prática ilícita.

Por conta de todos os aspectos acima relacionados, conseguimos esclarecer os seguintes aspectos: a causa do aumento no número de ataques piratas, a ampliação da sua área de ocorrência, cada vez mais distante do território da Somália, e porque, a partir de 2008, a pirataria tornou imperativa, no seu enfrentamento, a participação da Comunidade Internacional. Essa afirmação está fundamentada na identificação dos prejuízos causados à atividade comercial marítima, à segurança de uma das rotas de comércio, à navegação em

uma das regiões mais movimentadas e importantes do mundo e aos esforços internacionais de apoio humanitário ao Continente Africano.

Em relação às Operações Militares de combate à pirataria, assunto abordado com maior profundidade durante o estudo da *Operação Atalanta*, demonstramos que esse tipo de operação cumpre tarefas específicas voltadas ao combate dessa atividade ilícita, restringindo-se ao espaço-tempo em que são conduzidos os ataques dos piratas, não buscando atacar as causas da pirataria na região.

Como apresentado ao longo deste trabalho, pode-se afirmar que as Operações Navais desenvolvidas na Somália tradicionalmente não buscam atacar os fatores que concorrem para o aparecimento da pirataria na região, restringindo-se a cumprir tarefas de escolta a meios participantes de missões humanitárias, como a WFP, e meios envolvidos no Comércio Mundial. Posteriormente, passou-se a conduzir efetivamente ações de perseguição, aprisionamento de contraventores, apresamento e destruição de embarcações, uma vez mais não sendo observada relação direta com ações de melhoria da situação sócio-econômica-política. Podemos, assim, aferir que, a longo prazo, esse tipo de operação executada em áreas onde a pirataria se desenvolve como subproduto de um *Estado Falido* terá poucas chances de por si só eliminar definitivamente a ameaça por ela representada. Mesmo a autorização para condução de ações no interior do território, com o objetivo de neutralizar os pontos de apoio de costa, reduzindo a capacidade logística de apoio aos piratas, não pode ser classificada como mudança de objetivo.

Uma exceção a essa regra diz respeito à inclusão, no âmbito da *Operação Atalanta*, da tarefa de monitoramento da pesca desenvolvida na região, solicitação de longa data pleiteada pela população da Somália. Cumpre lembrar que se observou por parte da UE a preocupação em melhorar a situação de debilidade na Somália quando do início das Operações *EUTM Somalia* e *ECAP Nestor*.

Finalmente, com base nos dados de planejamento e resultados obtidos da *Operação Atalanta* podemos concluir que esse tipo de operação efetivamente contribuiu para a redução instantânea no número de ataques conduzidos, seja pela neutralização de embarcações, pelo apresamento de piratas ou pela destruição de pontos de apoio em terra, mas não conseguiu eliminar definitivamente a ameaça representada pela pirataria na região. Essa afirmação encontra-se fundamentada no reaparecimento de ameaça de ataques piratas em 2017.

Concluindo a análise realizada, podemos então, confirmar a proposição de que as Operações Militares conduzidas nos dias de hoje contribuem diretamente para a redução do número de ataques piratas. Porém, se faz necessário destacar que essa prática ilícita, quando executada nas imediações de *Estados Falidos*, somente poderá ser extinta quando forem efetivamente eliminadas as causas concorrentes para a situação de *falência e debilidade* desse Estado por serem elas as reais causas que levam ao aparecimento, e posterior continuidade, da pirataria nas suas imediações.

ILUSTRAÇÕES

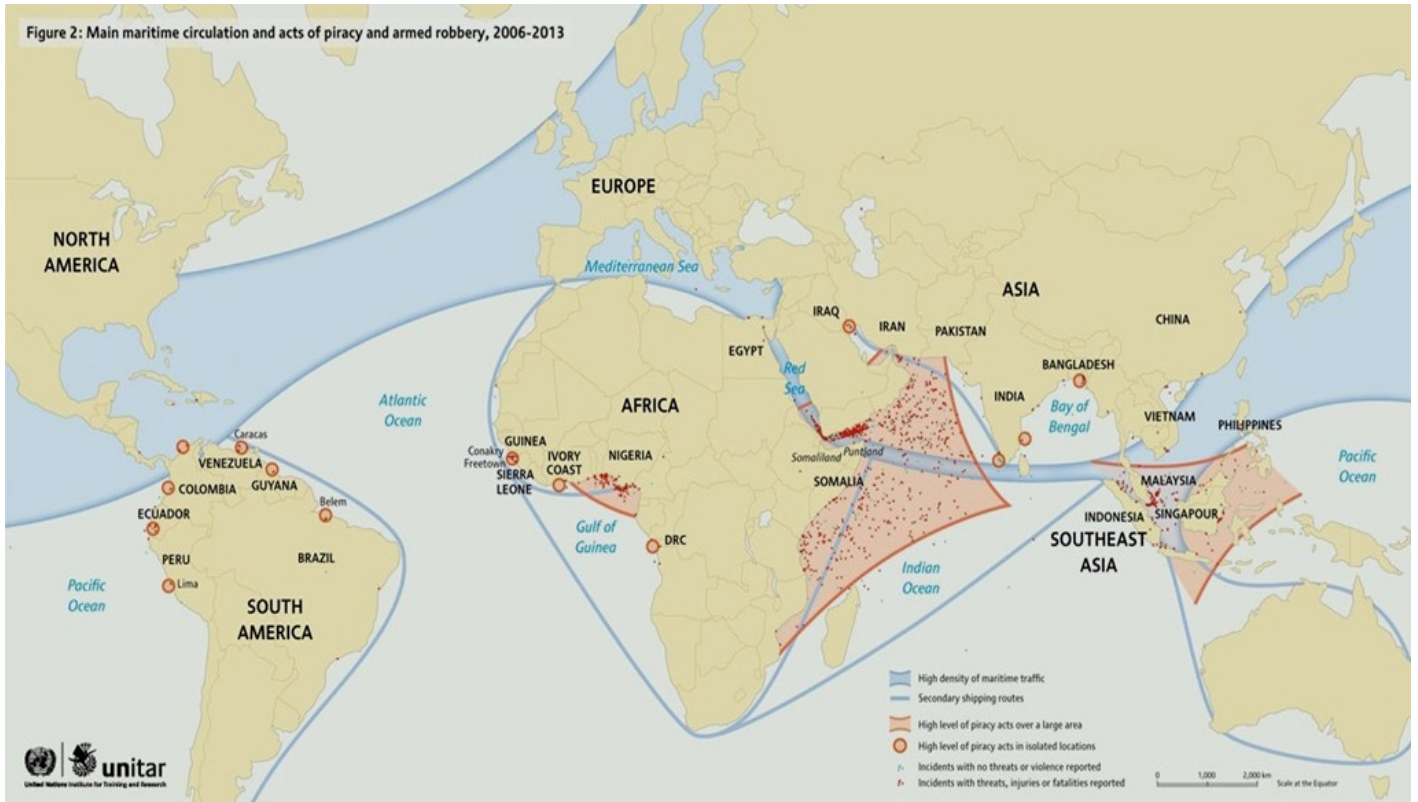


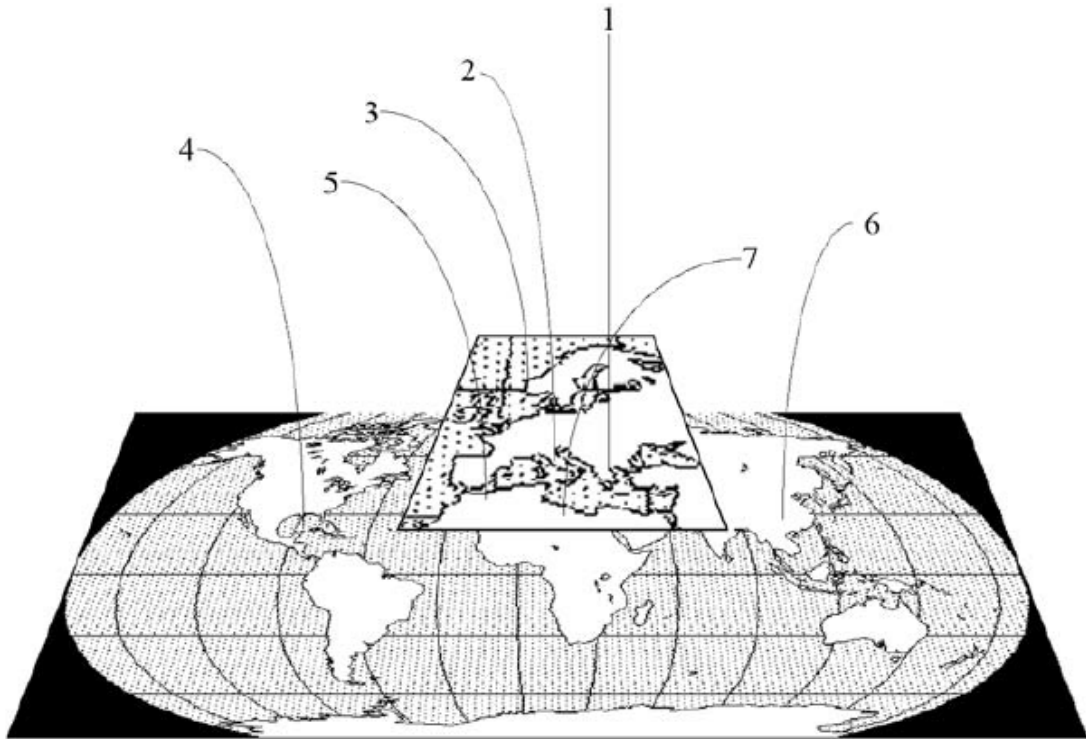
FIGURA 1 - Principais rotas marítimas comerciais internacionais X Atos de Pirataria e Roubo Armado registrados no período 2006-2013.

Fonte: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Disponível em: <<https://www.unitar.org/unosat/piracy>>. Acesso em: 07 jul. 2018.



FIGURA 2 - Mapa da Região do Chifre da África.

Fonte: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Disponível em: <<http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/horne.pdf>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

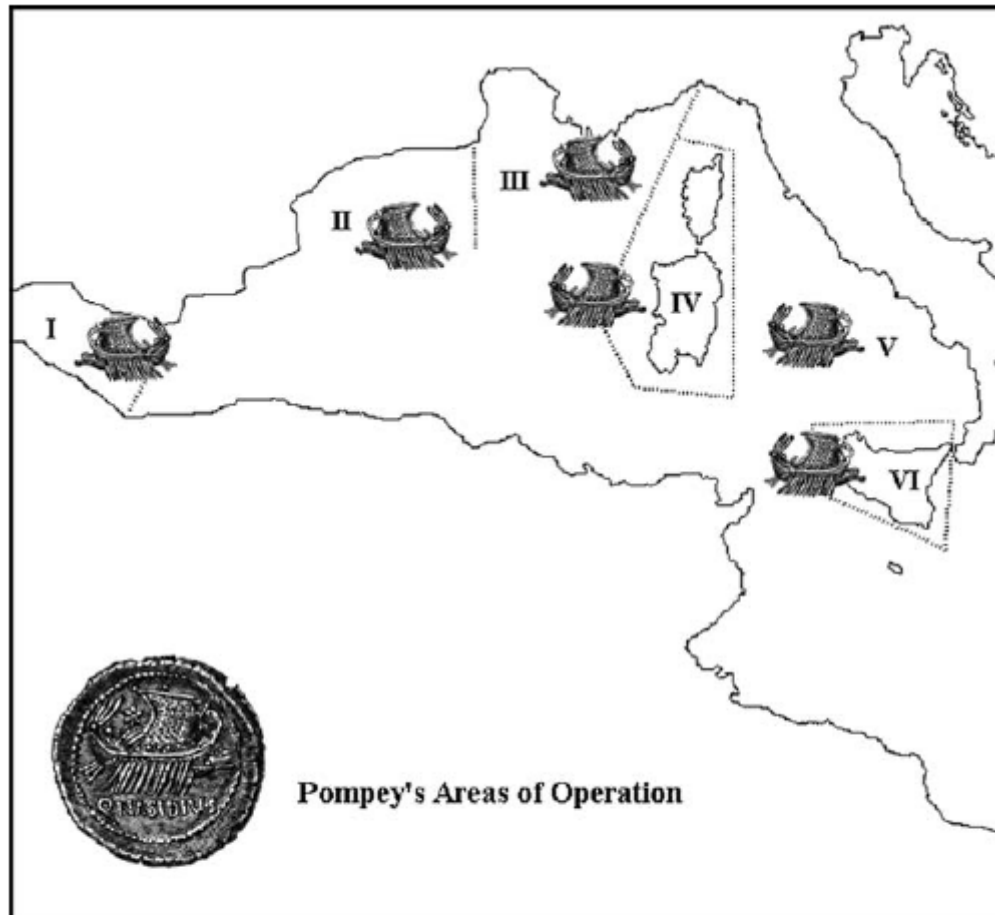


The Locations and Chronological Periods of the Pirate Bands Described in This Book

1. The Greeks (800–146 BC)
2. The Romans (753 BC to AD 476)
3. The Vikings (AD 793–1066)
4. The Buccaneers (1650–1701)
5. The Barbary Pirates (1320–1785)
6. The Tanka Pirates (1790–1820)
7. America and the Barbary Pirates (1785–1815)

FIGURA 3 - Mapa de distribuição de grupos piratas ao longo da história.

Fonte: BRADFORD, 2007, p. II. Adaptado pelo autor.



Pompey's Legates and Their Areas of Operation, Western Mediterranean

I.	Nero	-	to close off the straits
II.	Torquatus	-	the Balearic Islands and the coast of Spain
III.	Pomponius	-	Gaul and Liguria
IV.	Atilius	-	Corsica and Sardinia
V.	Gellius	-	the west coast of Italy
VI.	Varus	-	Sicily

FIGURA 4 - Área de Operações no interior do Mar Mediterrâneo, na qual o General Pompeu conduziu operações de combate à pirataria.

Fonte: BRADFORD, 2007, p. 52. Adaptado pelo autor.

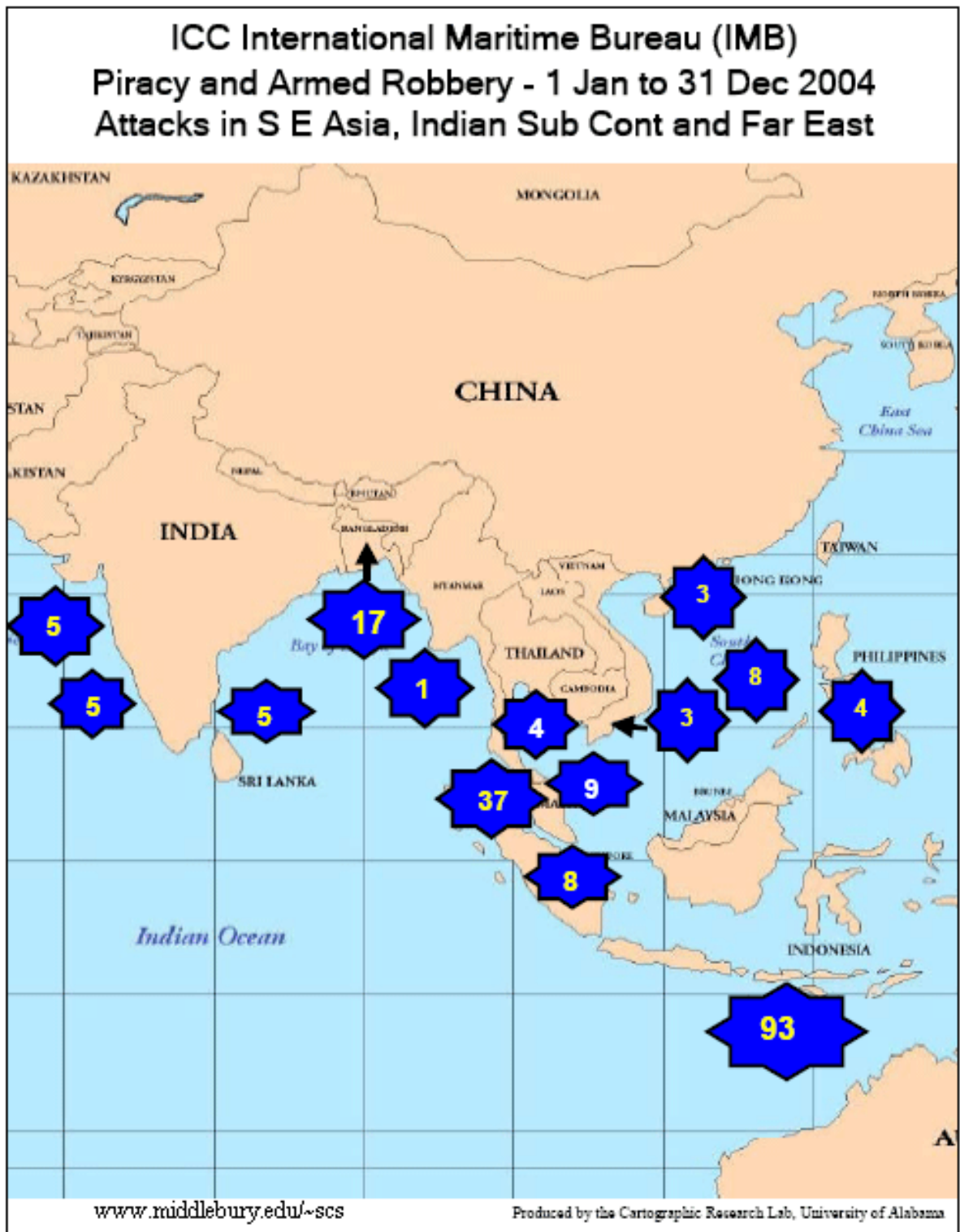


FIGURA 5 - Mapa da Pirataria e Roubo Armado na Ásia.

Fonte: ASIAN STUDIES VIRTUAL LIBRARY. Disponível em: <http://www.southchinasea.org/files/2011/08/piracy_asia_2004.gif>. Acesso em: 07 jul. 2018.

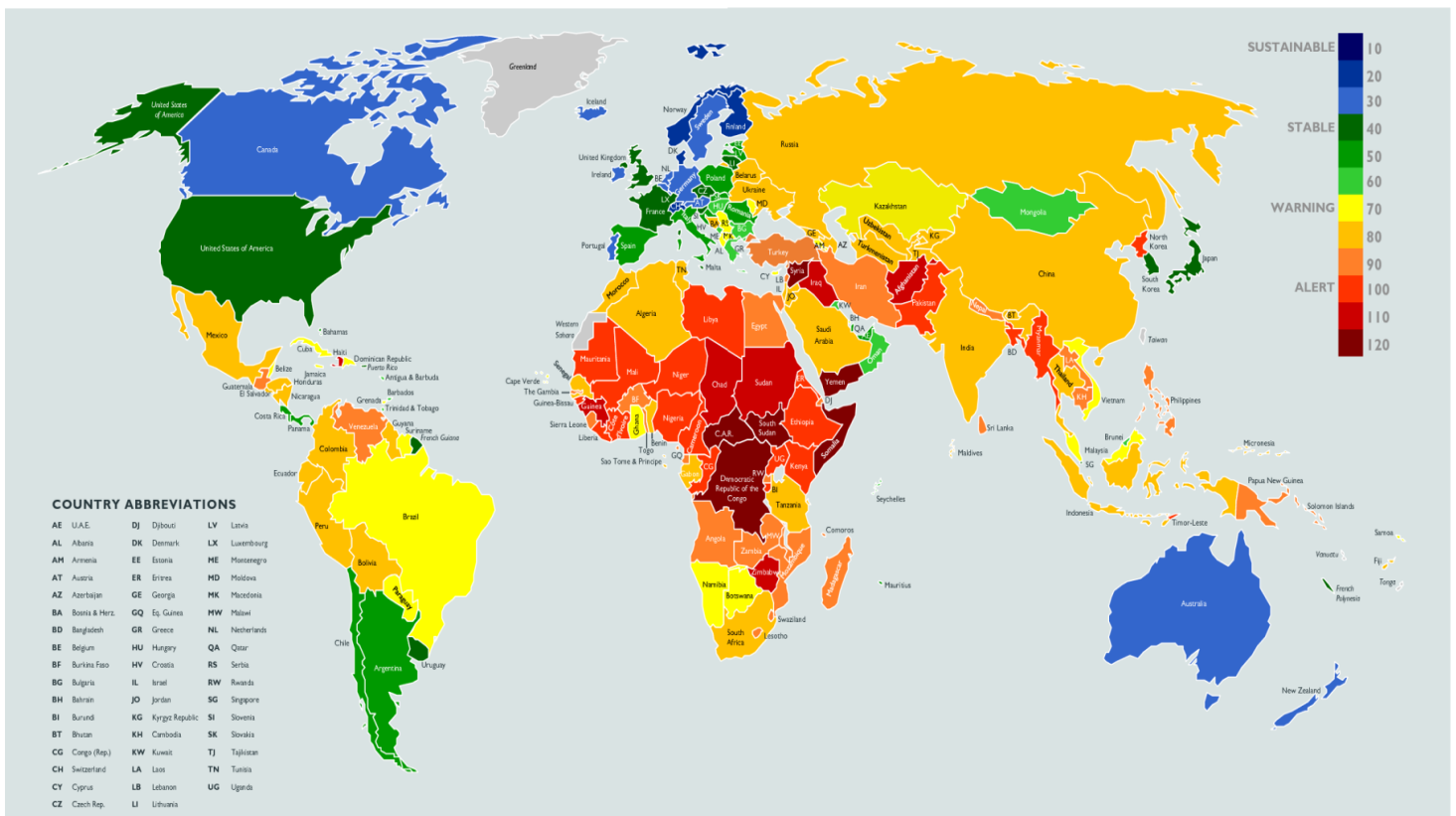


FIGURA 6 - Mapa de distribuição dos *Estados Falidos* (Fragile States Index).

Fonte: FUND FOR PEACE ORGANIZATION. Disponível em: <<http://fundforpeace.org/fsi/2018/04/24/fragile-states-index-2018-annual-report/>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

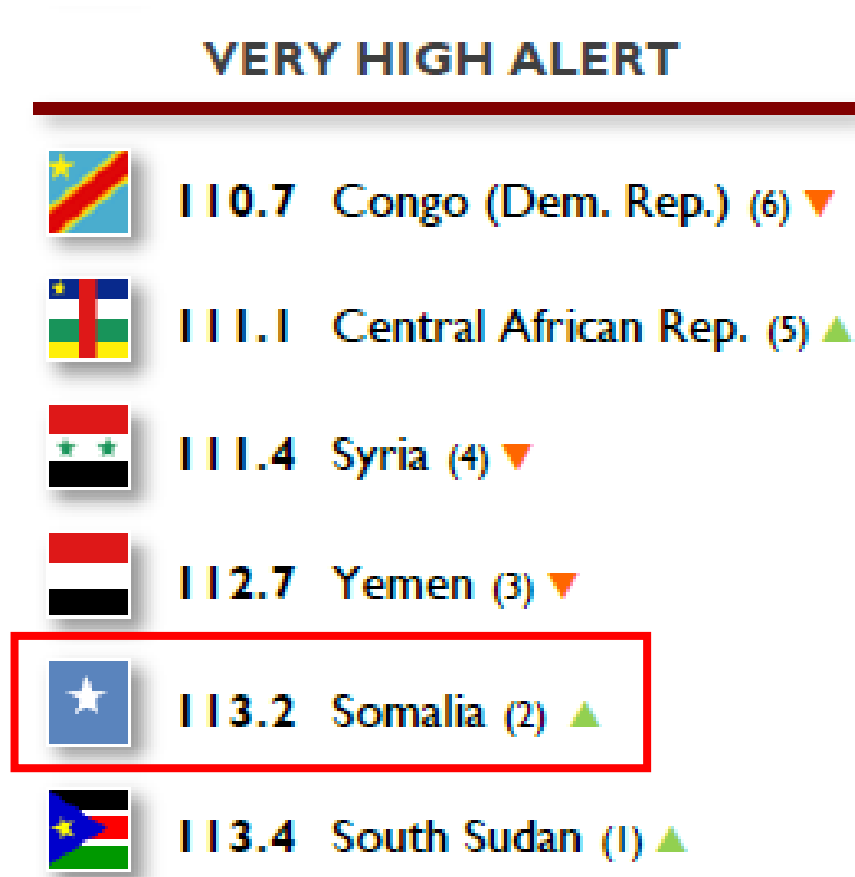


FIGURA 7 - Listagem dos *Estados de Alerta Máximo* (2018).

Fonte: FUND FOR PEACE ORGANIZATION. Disponível em: <<http://fundforpeace.org/fsi/2018/04/24/fragile-states-index-2018-annual-report/>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

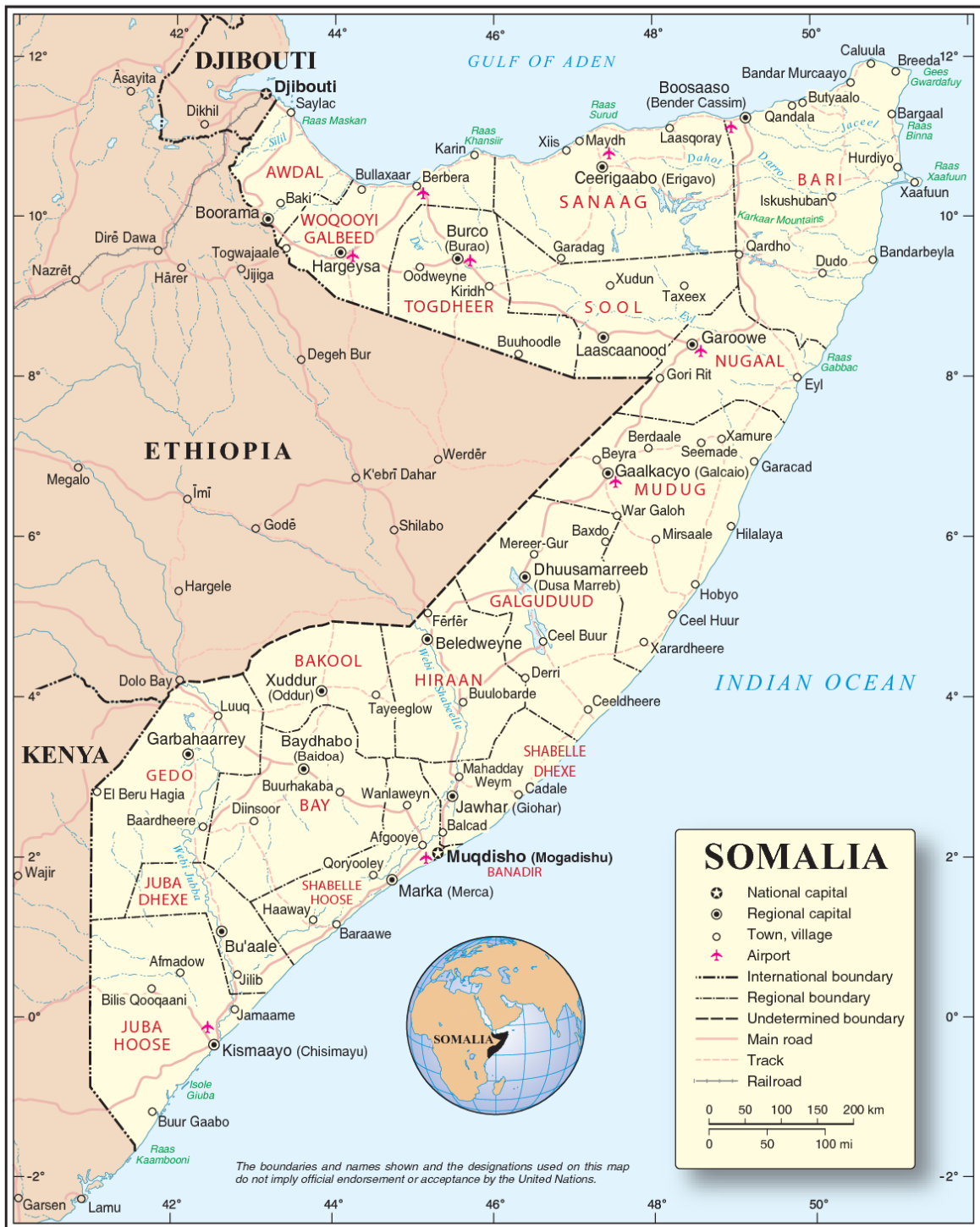


FIGURA 8 - Mapa da Somália.

Fonte: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Disponível em: <<http://www.un.org/Depts/Cartographic/map/profile/somalia.pdf>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

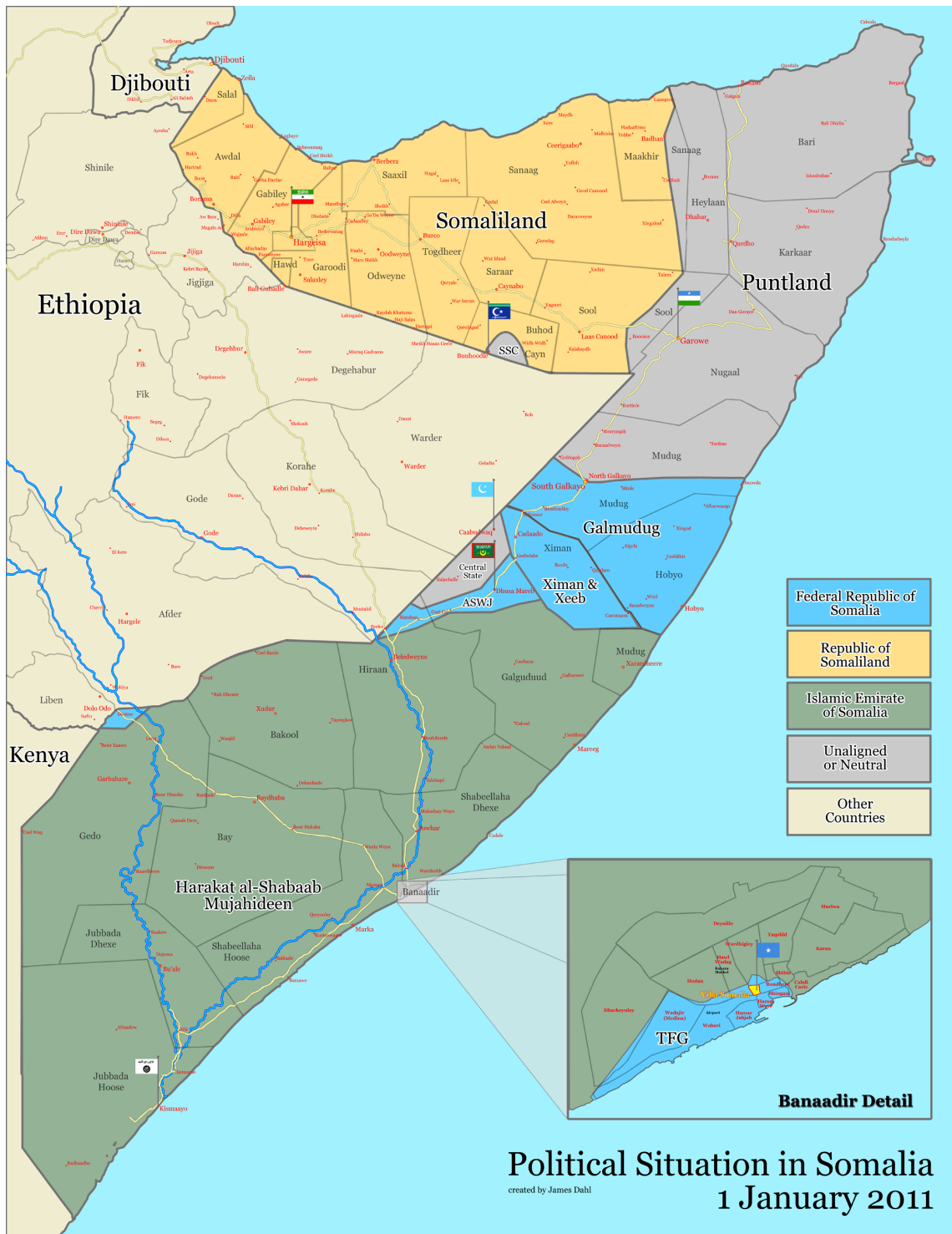


FIGURA 9 - Mapa da situação política da Somália em 2011.

Fonte: CORVELIEN, 2015, p. 15.

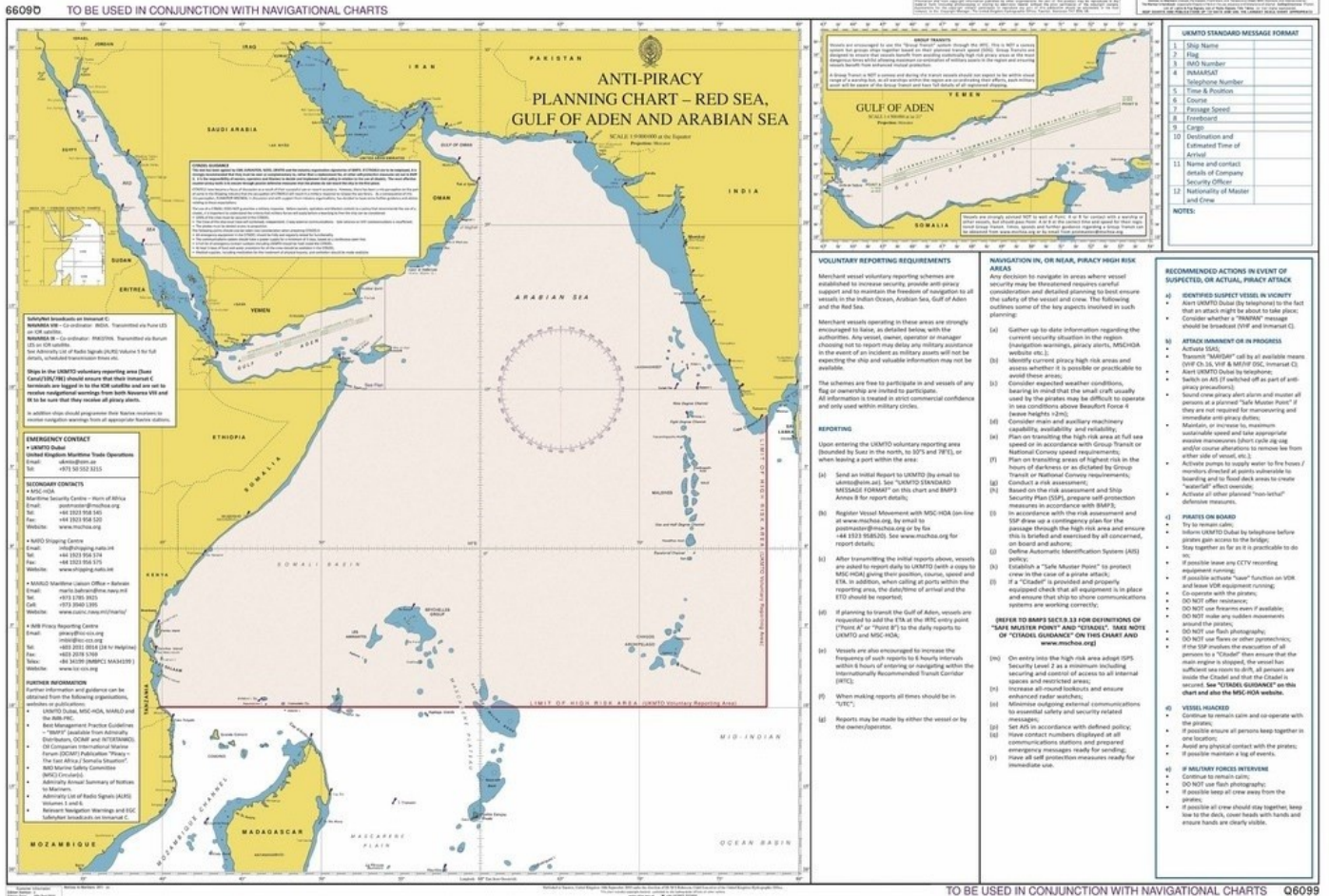


FIGURA 10 – HRA Chifre da África. Maritime Security Chart – Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea

Fonte: UK HYDROGRAPHIC OFFICE. Disponível em: <https://www.admiralty.co.uk/AdmiraltydownloadMedia/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q609_9_A4.pdf>. Acesso em: 07 jul. 2018.

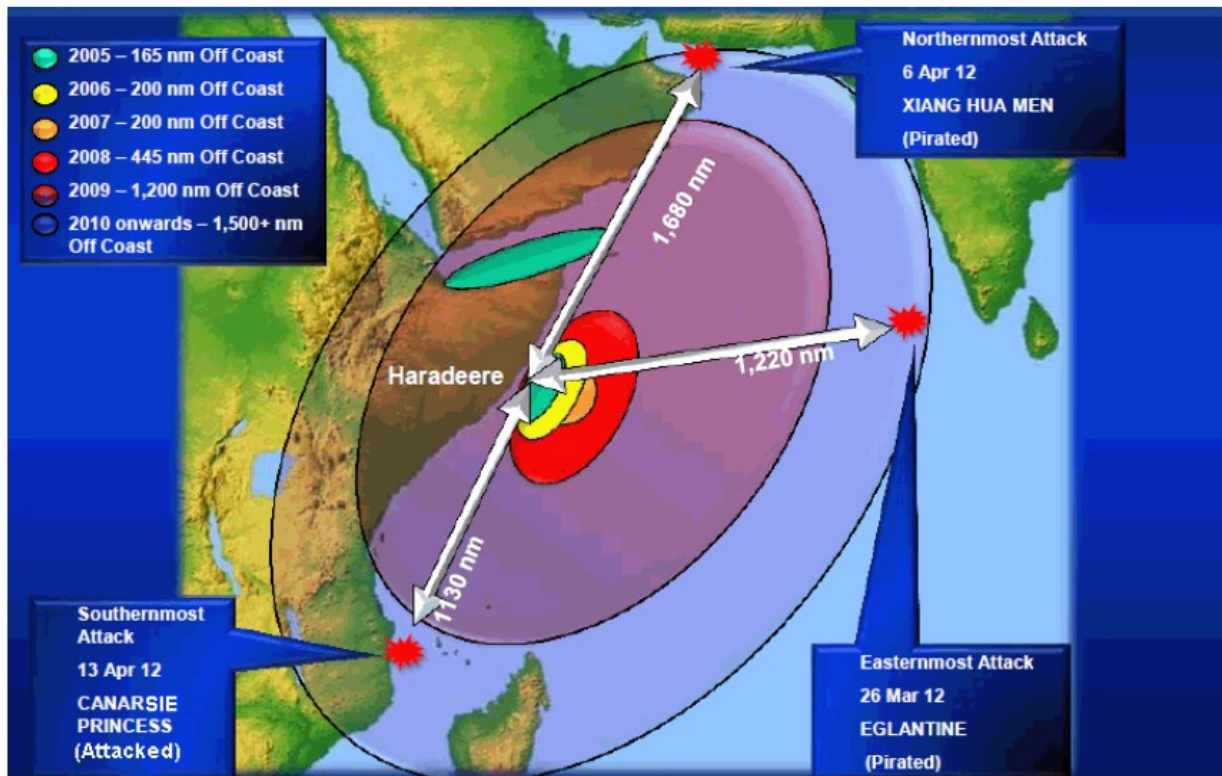
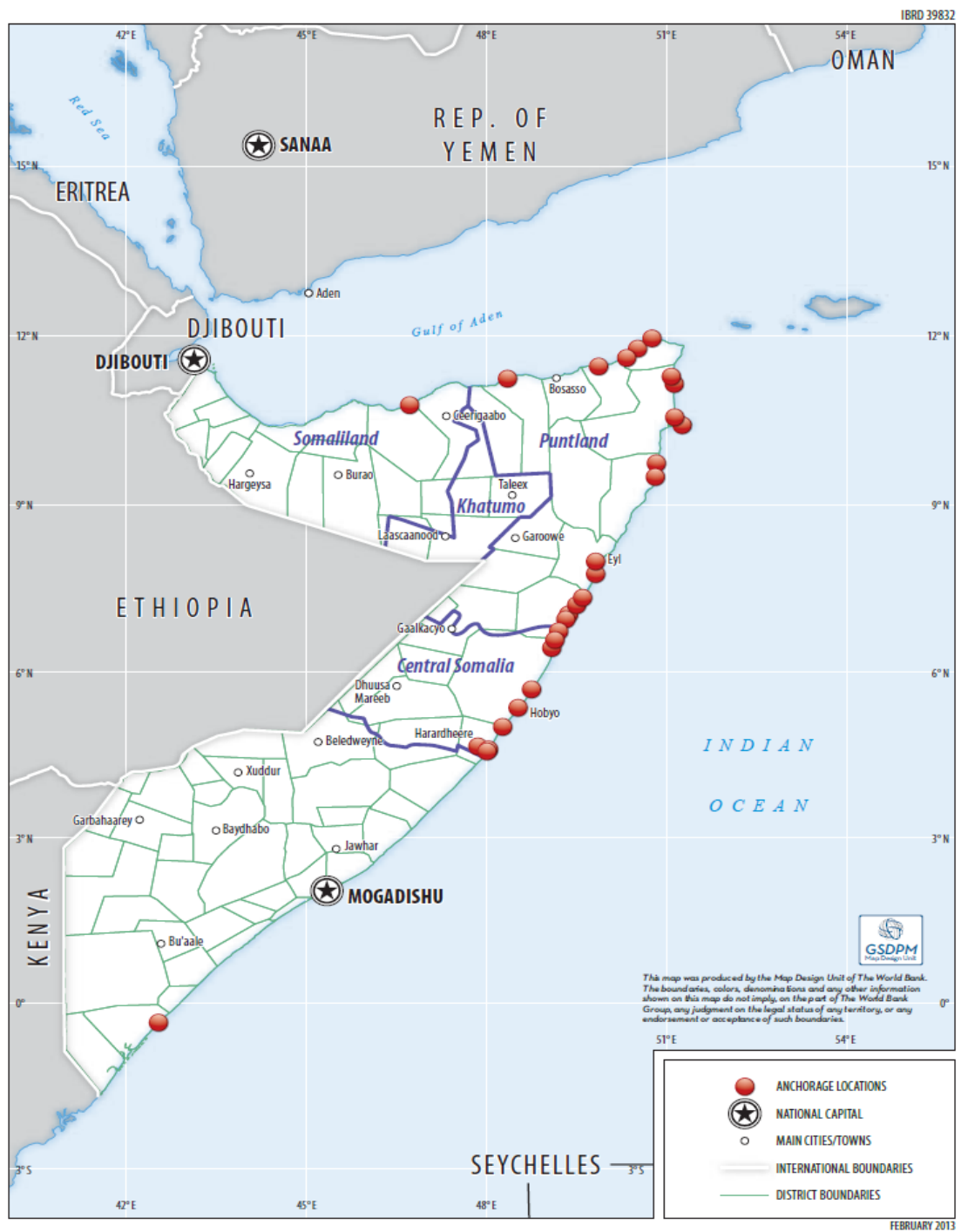


FIGURA 11 – Mapa que apresenta a expansão da área de atuação dos piratas somalis.

Fonte: EUROPEAN UNION NAVAL FORCE. Disponível em: <http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2011/08/20120912_Informationbroschure_english.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

FIGURE 6.3: ANCHORAGE POINTS

Sources: IMB 2012; UNODC–WB 2012.

FIGURA 12 - Atracadores e fundeadouros utilizados pelos piratas na costa da Somália.

Fonte: DO, 2013, p. 93. Disponível em: <<http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/04/11/ending-somali-piracy-go-after-the-system-not-just-the-pirates>>. Acesso em 10 jun. 2018. Acesso em: 07 jul. 2018.

a)



b)



FIGURA 13 - Embarcações utilizadas pelos piratas:
a) *Navio-mãe* rebocando dois *esquifes*
b) Piratas operando a bordo de um *esquife*

Fonte: BMP4. Disponível em: <http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_20111.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

	Solid fuels										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Russia	20.2	21.4	21.5	22.7	26.2	22.8	22.9	23.0	25.9	25.9	25.8
Colombia	10.0	9.7	11.0	10.7	15.2	16.9	20.7	21.7	19.6	18.8	21.3
United States	6.5	6.7	7.9	12.2	11.8	14.2	15.7	20.6	19.5	18.3	14.0
Australia	11.2	10.3	11.3	10.2	6.5	8.9	7.7	6.6	6.7	5.6	8.1
South Africa	21.4	19.8	17.4	14.4	13.7	8.2	6.9	5.7	6.0	8.7	6.9
Indonesia	6.2	7.9	6.8	6.3	6.1	4.7	4.4	4.0	2.8	3.0	3.1
Canada	2.7	2.4	2.6	2.3	1.2	1.7	1.9	1.5	1.6	2.2	1.4
Mozambique	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.3	0.4
Ukraine	1.9	1.4	1.5	2.0	1.5	1.6	2.1	1.5	1.4	1.3	0.4
Others	19.9	20.4	20.0	19.2	17.8	20.9	17.6	15.5	16.2	15.8	18.6
	Crude oil										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Russia	30.5	31.2	31.2	29.8	31.5	32.4	32.8	31.8	31.9	28.9	27.7
Norway	15.6	14.2	13.8	14.0	14.2	12.8	11.7	10.6	11.1	12.4	11.4
Nigeria	3.0	3.3	2.5	3.7	4.2	3.9	5.7	7.7	7.7	8.7	8.0
Saudi Arabia	9.8	8.3	6.6	6.4	5.3	5.5	7.6	8.3	8.2	8.5	7.5
Iraq	2.0	2.7	3.2	3.1	3.5	3.0	3.4	3.9	3.5	4.3	7.2
Kazakhstan	4.1	4.2	4.3	4.5	5.0	5.1	5.4	4.8	5.4	6.1	6.2
Azerbaijan	1.2	2.1	2.7	3.0	3.8	4.1	4.6	3.6	4.5	4.2	4.9
Algeria	3.2	2.3	1.7	2.4	1.5	1.2	2.4	2.7	3.7	4.0	4.0
Angola	1.1	0.7	1.9	2.4	2.5	1.5	2.0	1.9	2.8	3.2	4.0
Others	29.5	30.9	32.0	30.8	28.4	30.5	24.4	24.5	21.1	19.8	18.9
	Natural gas										
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Russia	34.6	33.0	32.1	31.2	27.6	26.8	28.3	27.8	32.4	29.7	29.4
Norway	20.2	21.7	23.3	23.7	24.5	22.9	22.1	24.9	23.6	25.0	25.9
Algeria	15.0	13.6	12.7	12.3	11.9	11.7	10.7	10.8	10.1	9.7	8.8
Qatar	1.3	1.5	1.8	1.9	4.6	8.1	9.6	6.8	5.2	5.5	6.1
Libya	1.4	2.1	2.5	2.4	2.4	2.2	0.6	1.5	1.4	1.7	1.7
Nigeria	2.9	3.6	3.8	3.3	2.0	3.4	3.6	2.8	1.4	1.2	1.6
Trinidad and Tobago	0.2	1.0	0.7	1.4	1.9	1.2	0.9	0.7	0.6	0.7	0.5
Peru	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.6	0.4	0.3	0.2
Turkey	0.0	0.0	0.0	0.1	0.2	0.1	0.2	0.1	0.2	0.2	0.2
Others	24.5	23.5	23.1	23.5	24.8	23.5	24.2	23.9	24.8	26.0	25.5

Source: Eurostat (online data codes: nrg_122a, nrg_123a and nrg_124a)

FIGURA 14 - Principais exportadores de fontes de energia primária da EU.

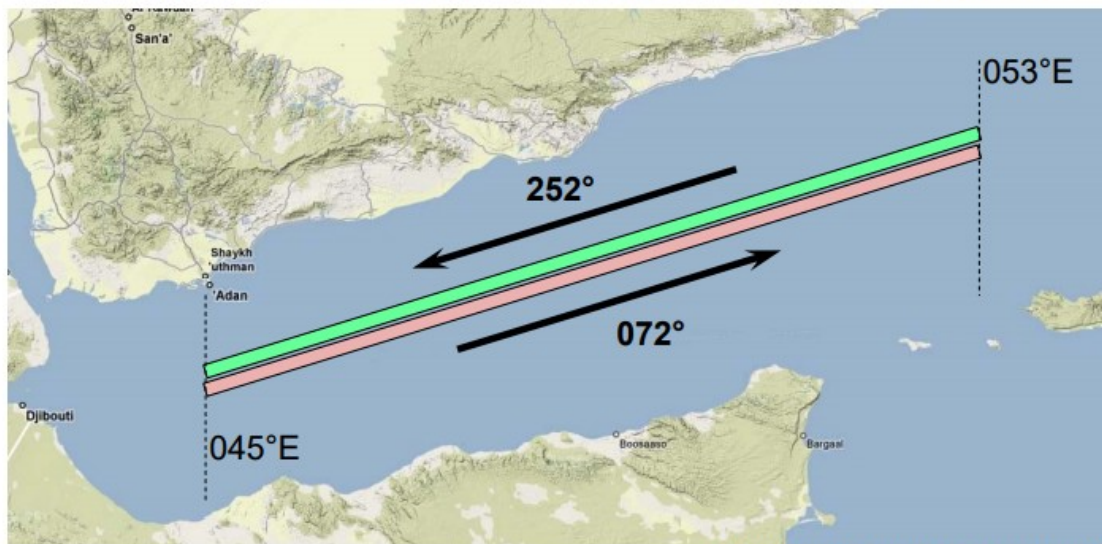
Fonte: EUROSTATIC STATISTICS EXPLAINED. Disponível em: <[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_origin_of_primary_energy_imports,_EU-28,_2005-2015_\(%25_of_extra_EU-28_imports\)_YB17.png&oldid=345038](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_origin_of_primary_energy_imports,_EU-28,_2005-2015_(%25_of_extra_EU-28_imports)_YB17.png&oldid=345038)>. Acesso em: 07 jul. 2018.

IR Transit Corridor



The **East bound** corridor starts at 45° East between 11°53' & 11°48' North and terminates at 53° East between 14°23' & 14°18' North.

The **West bound** corridor starts at 53° East between 14°30' & 14°25' North and terminates at 45° East between 12°00' & 11°55' North.



All illustrations & distances are approximate

FIGURA 15 - Limites do *corredor* IRTC.

Fonte: INTERTANKO. Disponível em: <[http://www.intertanko.com/upload/IRTC%20%20GT%20Explanation%20-%20March%202009%20\(2\).pdf](http://www.intertanko.com/upload/IRTC%20%20GT%20Explanation%20-%20March%202009%20(2).pdf)>. Acesso em: 07 jul. 2018.

IMB Piracy & Armed Robbery Map 2017

This live map shows all piracy and armed robbery incidents reported to IMB Piracy Reporting Centre during 2017. If exact coordinates are not provided, estimated positions are shown based on information provided. Zoom-in and click on the pointers to view more information of individual attacks. Pointers may be superimposed on each other.

 = Attempted Attack  = Boarded  = Fired upon  = Hijacked  = Suspicious vessel



FIGURA 16 - Mapa da Pirataria e Roubo Armado - 2017

Fonte: CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO. Disponível em: < <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2017>>. Acesso em: 07 jul. 2018.

FIGURE 2

Attempted and successful attacks in the four most affected regions, 1 January 1991–31 December 2011. (Plotted from data compiled in ICC-IMB reports).

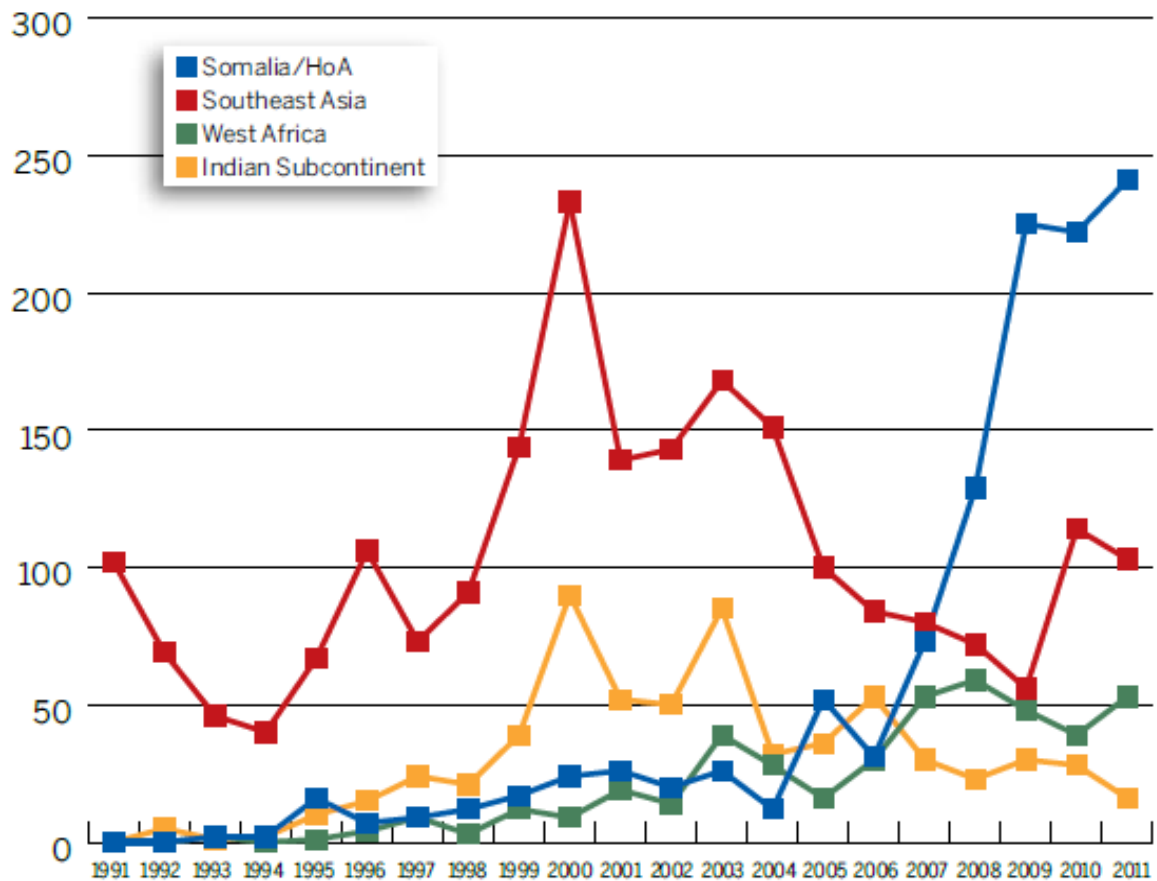


GRÁFICO 1 - Dados estatísticos de ataques piratas realizados entre 1991 e 2011.

Fonte: MEJIA Jr, 2012, p. 9. Adaptado pelo autor dos dados contidos no *Relatório Anual ICC-IMB - 2012*.

Figure 2.1: Human Development Index

Source: UNDP Global Human Development Report 2010; Survey conducted for the Somalia HDR 2012.

GRÁFICO 2 - Menores Índices de Desenvolvimento Humanos encontrados entre os Estados Nacionais localizados no Continente Africano.

Fonte: UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME, 2012, p.9. Disponível em: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/242/somalia_report_2012.pdf>. Relatório, 2012, p. 9. Acesso em: 07 jul. 2018.

REFERÊNCIAS

ASIAN STUDIES VIRTUAL LIBRARY. *Piracy and Armed Robbery – 1 jan to 31 dec 2004*. 2011. Disponível em: <http://www.southchinasea.org/files/2011/08/piracy_asia_2004.gif>. Acesso em: 07 jul. 2018.

BANCO MUNDIAL. *Pirate Trails: Tracking the Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa. A World Bank Study*. Washington, DC: Banco Mundial, 2013. 108 p. Relatório. Disponível em: <<http://documents.worldbank.org/curated/en/408451468010486316/Pirate-trails-tracking-the-illicit-financial-flows-from-pirate-activities-off-the-Horn-of-Africa>>. Acesso em 10 jun. 2018.

BECK, Ulrich. *O que é Globalização? Equívocos do Globalismo. Resposta à Globalização*. São Paulo: Paz e Terra, 1999. 282 p.

BEHR, Timo *et al.* *The Maritime Dimension of CSDP: Geostrategic Maritime Challenges and Their Implications for the European Union*. Bruxelas: Parlamento Europeu, 2013. 110 p. Relatório. Disponível em: <[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET\(2013\)433839_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2013/433839/EXPO-SEDE_ET(2013)433839_EN.pdf)>. Acesso em 10 jun. 2018.

BEST Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy 4 – BMP4. 2013 Disponível em: < http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/bmp4-low-res_sept_5_20111.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

BRADFORD, Alfred S. *Flying the Black Flag: a Brief History of Piracy*. Westport: Praeger Publishers, 2007. 211 p.

BRASIL. Decreto Legislativo nº 45, de 15 de outubro de 1968. Autoriza o Presidente da República a dar Adesão do Governo Brasileiro a Quatro Convenções sobre o Direito do Mar, Concluídas em Genebra, Suíça a 29 de abril de 1958. *Diário Oficial da União*, Brasília, DF, 15 out. 1958. Subseção 1, p. 5169. Disponível em: < <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/1960-1969/decretolegislativo-45-15-outubro-1968-346852-norma-pl.html>>. Acesso em 10 jun. 2018.

BRASIL. Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. *Diário Oficial da União*, Poder Executivo, Brasília, DF, 14 mar. 1990. Subseção 1, p. 5169. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 10 jun. 2018.

BYERS, Michael. *A Lei da Guerra: Direito Internacional e Conflito Armado*. Rio de Janeiro: Record, 2007. 266 p.

CÂMARA DOS LORDES - UK. *Combating Somali Piracy: The EU's Naval Operation Atalanta. Report with Evidence - 12th Session 2009–10*. Londres: The Stationery Office Limited_House of Lords, 2010. Relatório. Disponível em: <<https://publications.parliament.uk/pa/ld200910/ldselect/ldeucom/103/10302.htm>>. Acesso em 10 jun. 2018.

CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO, ICC. *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2008 Annual Report*. Londres: ICC, 2009. Relatório. Disponível em: <http://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO, ICC. *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships – 2017 Annual Report*. Londres: ICC, 2017. Relatório. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/reports/2017-Annual-IMB-Piracy-Report.pdf>>. Acesso em 10 jun. 2018.

CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO, ICC. *ICC IMB Piracy and Armed Robbery Map 2017*. Londres: ICC, 2018. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2017>>. Acesso em 10 jun. 2018.

CÂMARA INTERNACIONAL DE COMÉRCIO, ICC. *IMB Piracy Reporting Centre*. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>>. Acesso em 06 mar. 2018.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY, CIA. *The World Factbook – Somalia*. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>>. Acesso em 06 mar. 2018.

COMMANDER COMBINED MARITIME FORCES. *CTF 151: Counter-piracy*. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/ctf-151-counter-piracy/>>. Acesso em 06 mar. 2018.

COMMANDER COMBINED MARITIME FORCES. *Homepage Combined Maritime Forces (CMF). A 32-nation Naval Partnership*. Disponível em: <http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687>. Acesso em 06 mar. 2018.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO, UNCTAD. *Merchant Fleet by Flag of Registration and by Type of Ship Annual 1980-2018*. Disponível em: <<http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=93>>. Acesso em 10 jun. 2018.

CONFERÊNCIA DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE COMÉRCIO E DESENVOLVIMENTO, UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2017*. Genebra: UNCTAD, 2017. 114 p. Relatório. Disponível em: <http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2017_en.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *Council Conclusions on the Horn of Africa: 3124th Foreign Affairs Council Meeting*. Bruxelas: Conselho da União Europeia, 2011. 12 p. Relatório. Disponível em: <http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/126052.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *Homepage Operation Atalanta*. Disponível em: <<http://eunavfor.eu/mission/>>. Acesso em 06 mar. 2018.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *Homepage EUCAP Nestor*. Disponível em: <<https://www.eucap-som.eu/about-us///>>. Acesso em 06 mar. 2018.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *Homepage EUTM Somalia*. Disponível em: <<https://www.eutm-somalia.eu/about-us/>>. Acesso em 06 mar. 2018.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *Homepage Maritime Security Centre – Horn of Africa*. Disponível em: <<http://www.mschoa.org/on-shore/home/>>. Acesso em 06 mar. 2018.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. *The Common Fisheries Policy (CFP) - Illegal Fishing (IUU)*. Disponível em: <https://ec.europa.eu/fisheries/cfp/illegal_fishing_en>. Acesso em 10 jun. 2018.

CORVELEIJN, Mark *et al.* *Maritime Counterpiracy Operations Near Somalia: Operations Working Paper no. 7*. Amsterdã: The Netherlands Maritime Warfare Centre, 2011. 83 p.

DIAS, Reinaldo. *Ciências Políticas*. 2 ed. São Paulo:Atlas, 2008. 306 p.

DIJKSTRA, Hylke. *International Organizations and Military Affairs*. Oxon: Routledge, 2016. 240 p.

DO, Quy-Toan *et al.* *The Pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*. Washington, DC: Banco Mundial, 2013. 187 p. Disponível em: <<http://www.worldbank.org/en/news/feature/2013/04/11/ending-somali-piracy-go-after-the-system-not-just-the-pirates>>. Acesso em 10 jun. 2018.

ESCRITÓRIO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE DROGAS E CRIME, UNODC. *Transnational Organized Crime in West Africa: A Threat Assessment*. Vienna: UNODC, 2013. 82 p. Disponível em: <<https://www.unodc.org/toc/en/reports/TOCTAWestAfrica.html>>. Acesso em 10 jun. 2018.

EUROPEAN UNION NAVAL FORCE, EU NAVFOR. *Operation Atalanta Information Booklet-2015*. Northwood: UE, 2015. 20 p. Disponível em: <http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2013/01/20130115_EU_Naval_Force_InformationBooklet_4WebRes.pdf> Acesso em 10 jun. 2018.

EUROPEAN UNION NAVAL FORCE, EU NAVFOR. *Operation Atalanta Information Brochure-2012*. Northwood: UE, 2012. Disponível em: <http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2011/08/20120912_Informationbroschure_english.pdf> Acesso em 10 jun. 2018.

EUROSTATIC STATISTICS EXPLAINED. *Main origin of primary energy imports, EU-28, 2005-2015*. Disponível em: <[http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_origin_of_primary_energy_imports,_EU-28,_2005-2015_\(%25_of_extra_EU-28_imports\)_YB17.png&oldid=345038](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Main_origin_of_primary_energy_imports,_EU-28,_2005-2015_(%25_of_extra_EU-28_imports)_YB17.png&oldid=345038)>. Acesso em: 07 jul. 2018.

FUKUYAMA, Francis. *Construção de Estados: Governo e Organização no Século XXI*. Rio de Janeiro: Rocco, 2005. 171 p.

FUND FOR PEACE ORGANIZATION. *Homepage Fund For Peace Organization*. Disponível em: <<http://global.fundforpeace.org/aboutus>>. Acesso em 06 mar. 2018.

GEIB, Robin; PETRIG, Anna. *Piracy and Armed Robbery at Sea: The Legal Framework for Counter-Piracy Operations in Somalia and the Gulf of Aden*. Oxford: Oxford University Press, 2011. 323 p.

GLASER, Sarah M. *et al. Securing Somali Fisheries. Denver, CO: One Earth Future Foundation*. 2015, 103 p. Disponível em: <<http://securefisheries.org/sites/default/files/SecuringSomaliFisheries-FullReport.pdf>>. Acesso em 10 jun. 2018.

GOSSE, Philip. *The History of Piracy*. Londres: Longmans, Green and Co, 1934. 80 p.

GROS, Jean-Germain, Towards a Taxonomy of Failed States in the New World Order: Decaying Somalia, Liberia, Rwanda and Haiti. *Third World Quarterly*, v. 17, n. 3, 1996. p. 455-471. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/233214006_Towards_a_taxonomy_of_failed_states_in_the_New_World_Order_Decaying_Somalia_Liberia_Rwanda_and_Haiti>. Acesso em 10 jun. 2018.

GUEDES, Henrique P. *A Pirataria Marítima Contemporânea: as Últimas Duas Décadas*. 1 ed. Lisboa: Edições Revista De Marinha, 2014. 304 p.

HELLY, Damien, *Lessons from Atalanta And Eu Counter-Piracy Policie*. Paris: European Union Institute for Security Studies, 2011. Relatório. Disponível em: <https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Atalanta_report.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

HELMAN, Gerald B.; RATNER, Steven R. Saving Failed States. *Foreign Policy*, n. 89, 1992. p. 3-20. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/1149070?seq=1#page_scan_tab_contents>. Acesso em 06 mar. 2018.

HILL, Johnathan. *Beyond the Other? A Postcolonial Critique Of The Failed State Thesis*. African Identities, Routledge, v. 3, n. 2, 2005. p. 139-154.

HOMAN, Kees; KAMERLING, Susanne. Operational Challenges to Counterpiracy Operations Off The Coast of Somalia. In: GINKEL, Bibi V.; PUTTEN, Frans-Paul V. (org.). *The International Response to Somali Piracy: Challenges and Opportunities*. Leiden, Países Baixos: Brill My Book, 2010. 202 p.

INSTITUTO MARÍTIMO DA MALÁSIA. *Centre for the Straits of Malacca (SOM)*. Disponível em: <<http://www.mima.gov.my/index.php/research/the-straits-of-malacca-csom/csom-introduction>>. Acesso em 06 mar. 2018.

INTERTANKO. *IR Transit Corridor*. Disponível em: <[http://www.intertanko.com/upload/IRTC%20%20GT%20Explanation%20-%20March%202009%20\(2\).pdf](http://www.intertanko.com/upload/IRTC%20%20GT%20Explanation%20-%20March%202009%20(2).pdf)>. Acesso em: 07 jul. 2018.

LEHR, Peter. Somali Piracy and International Crime. In: LEONARD, Emma; RAMSEY, Gilbert (org.). *Globalizing Somalia: Multilateral, International and Transnational Repercussions of Conflict*. Londres: Bloomsbury, 2013. p. 116-138.

LEHR, Peter; LEHMANN, Hendrick. Somalia. Pirate's New Paradise. In: LEHR, Peter (org.). *Violence at Sea: Piracy in Age of Global Terrorism*. Nova Iorque: Routledge, 2007. p. 1-22.

LEZHNEV, Sasha. *Crafting Peace: 2005. 119 Strategies to Deal with Warlords in Collapsing States*. Lanhan: Lexington Books, 2005. 121 p.

MARINHA DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. *New Counter-Piracy Task Force Established*. Disponível em: <http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=41687/>. Acesso em 06 mar. 2018.

MEJIA Jr, Maximo. Q. *Maritime Piracy: A Multi-dimensional Issue: Exploring Linkages Between Economic Development, Political Stability and Maritime Piracy*. Estocolmo: Sida, 2012. 63 p. Disponível em: <http://www.sjofartsverket.se/upload/Listade-dokument/Rapporter_Remisser/SV/2012/Piracy.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

OCEAN BEYOND ORGANIZATON. *Malacca Strait Patrols*. Disponível em: <<http://oceansbeyondpiracy.org/matrix/malacca-strait-patrols>>. Acesso em 06 mar. 2018.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS PARA ALIMENTAÇÃO E AGRICULTURA, FAO. *Review Of The State Of World Fishery Resources: Marine Fisheries*. Disponível em: <<http://www.fao.org/docrep/003/w4248e/w4248e16.htm>>. Acesso em 06 mar. 2018.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE, OTAN. *Counter-piracy Operations (Archived)*. Disponível em: <https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm#>. Acesso em 10 jun. 2018.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL, IMO. *Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships and Illicit Maritime Activity in Westland Central Africa*. Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL, IMO. *Code of Practice for the Investigation of Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/security/piracyarmedrobbery/guidance/documents/a.1025.pdf>>. Acesso em 10 jun. 2018.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL, IMO. *Resolution A. 545(13), 17 November 1983. Measures to Prevent Acts of Piracy and Armed Robbery Against*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.545.pdf>>. Acesso em 18 abr. 2018.

ORGANIZAÇÃO MARÍTIMA INTERNACIONAL, IMO. *Somali Pirate Activity. The High Risk Area*. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Documents/HRA%20Revisions%20and%20Supporting%20Guidance%20Oct-2015.pdf>>. Acesso em 10 jun. 2018.

PARA la Mayoría de Gente de Putlandia Tener un Familiar Pirata es un Orgullo. LA RAZON. Disponível em: <https://www.larazon.es/historico/para-la-mayoria-de-gente-de-putlandia-tener-un-familiar-pirata-es-un-orgullo-ULLA_RAZON_141664>. Acesso em 10 jun. 2018.

PATERSON, Patrick J. Maritime Security in the Gulf of Guinea. *Joint Force Quarterly*, n 45 Washington DC: National Defense University Press, 2007. p. 28-32.

PECEQUILO, Cristiana S. *Manual do Candidato - Introdução às Relações Internacionais* Brasília, DF: FUNAG, 2012. 354 p.

PIRACY "Cannot be Solved at Sea". BBC News. Disponível em: <<http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8115662.stm>>. Acesso em 06 mar. 2018

PUTLAND MARITIME POLICE FORCE. *Homepage Putland Maritime Police Force*. Disponível em: <<http://pmpf.so/>>. Acesso em 10 jun. 2018.

MODAIS de transporte de carga no Brasil – Conheça os 5 principais. PRESTEX. Disponível em: <<https://www.prestex.com.br/blog/modais-de-transporte-de-carga-no-brasil-conheca-os-5-principais/>>. Acesso em 06 mar. 2018.

ROTBURG, R. I. *The New Nature Of Nation-State Failure*. *The Washington Quarterly*, v. 25, n. 3, 2002, p. 85-96. Disponível em: <https://www.boell.de/assets/boell.de/images/download_de/demokratie/The_New_Nature_of_Nation-State_Failure_Rotberg_2002_en.pdf>. Acesso em 10 jun. 2018.

SANTIAGO, Emmerson. *Código de Hamurabi*. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/historia/codigo-de-hamurabi/>>. Acesso em 06 mar. 2018.

SILVA, Wellington S. *Modais de Transporte*. Disponível em: <<https://www.infoescola.com/geografia/modais-de-transporte/>>. Acesso em 06 mar. 2018.

SMITH, Michael E. Maritime Security and the CSDP: Interests, Operational Experience, and Strategies. In: CHAPPELL, Laura *et al.* (org). *The EU, Strategy and Security Policy: Regional and Strategic Challenges*. Oxon: Rothlege, 2016. p. 119-135.

TOMBERLIN, Roger L. Terrorism's Effect on Maritime Shipping. In: HABERFELD, Maria; HASSEL, Agostino (org). *Modern Piracy and Maritime Terrorism: The Challenge of Piracy for the 21st Century*. Dubuque: Kendall Hunt, 2009. p. 53-63.

THE PIRATE Kings Of Puntland. Aljazeera. Disponível em: <<https://www.aljazeera.com/news/africa/2009/06/2009614125245860630.html>>. Acesso em 06 mar. 2018.

TSUNAMI Exposes Somalia Toxic Waste. Aljazeera. Disponível em: <<https://www.aljazeera.com/archive/2005/03/2008410112337717173.html>>. Acesso em 06 mar. 2018.

UK HYDROGRAPHIC OFFICE. *Maritime Security Chart – Red Sea, Gulf of Aden and Arabian Sea Chart*. Disponível em: <https://www.admiralty.co.uk/Admiraltyownload/Media/Security%20Related%20Information%20to%20Mariners/Q6099_A4.pdf>. Acesso em: 07 jul. 2018.

UNITED STATES AFRICA COMMAND. *About Obangame Express*. 2018. Disponível em: <<http://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>>. Acesso em 06 mar. 2018.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME. *Somalia Human Development Report 201*. 2018. Disponível em: <http://hdr.undp.org/sites/default/files/reports/242/somalia_report_2012.pdf>. Acesso em 06 mar. 2018.

WORLD FOOD PROGRAMME ORGANIZATION. *Homepage World Food Programme*. Disponível em: <<https://www.wfp.org/our-work-new>>. Acesso em 10 jun. 2018.

ZARTMAN, Ira W. Introduction: Posing the Problem of State Collapse. In: ZARTMAN, Ira W. (org.). *Collapsed States: The Disintegration and Restoration of Legitimate Authority*. Boulder: Lynne Rienner Publisher, 1995. p. 1-14.