

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC LUIZ FELIPE LIMA SANTOS

GUINEX, COMISSÃO CAPITANEADA PELA MARINHA DO BRASIL A PARTIR DE

2021 NO GOLFO DA GUINÉ:

qual a sua importância para o Brasil?

Rio de Janeiro

2021

CC LUIZ FELIPE LIMA SANTOS

GUINEX, COMISSÃO CAPITANEADA PELA MARINHA DO BRASIL A PARTIR DE  
2021 NO GOLFO DA GUINÉ:  
qual a sua importância para o Brasil?

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

Orientador: CF Leandro Ferreira de Almeida

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2021

## **AGRADECIMENTOS**

A Deus, pelo seu amor imensurável e abençoador, iluminando-me com força e saúde no transcurso da minha vida, possibilitando superação em todos os momentos difíceis.

Aos meus pais, Luiz Augusto e Rosângela, pelo dom da vida, e padrasto, Sérgio Valente, pelo apoio. Todos juntos me ofereceram princípios morais e ensinamentos na construção do meu caráter, o que contribuiu para minha evolução pessoal, profissional e realização dos meus sonhos.

À minha esposa, Patricia, pelo companheirismo irrestrito que concedeu ao longo da minha carreira, ajudando-me a chegar ao Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores (C-EMOS), alcançando um sonho de carreira. Aos meus filhos, Maria Clara, Felipe Gabriel e Thiago, por terem me dado inspiração em todos os meus projetos e objetivos, enchendo-me de amor e felicidade.

À Escola de Guerra Naval, por meio de sua direção, corpo docente e administração, pelo esforço contínuo na capacitação de toda a turma do C-EMOS (2021).

Aos meus amigos da turma do C-EMOS 2021. Agradeço de forma sincera estarmos reunidos e podermos compartilhar aprendizados e experiências.

Ao meu orientador, CF Leandro Ferreira de Almeida, pelo apoio, preciosas orientações, ensinamentos e paciência durante a confecção da minha pesquisa. Aos CMG André Martins, CF Marcel Felix e CF Carvalhaes pelas orientações e esclarecimentos acerca do assunto de pesquisa tratado nesta dissertação.

Por fim, a todos que, direta ou indiretamente fizeram parte da minha formação, externo meus sinceros agradecimentos.

## RESUMO

O objetivo desta dissertação é analisar se há importância para o Brasil de uma nova Comissão da Marinha do Brasil (MB) para o Golfo da Guiné (GoG), denominada GUINEX, prevista para ocorrer entre os meses de agosto e outubro de 2021 em sua primeira edição, visto que a MB já participa desde 2014 da *Obangame Express* e desde 2019 da *Grand African NEMO*. A metodologia empregada na dissertação é descritiva, fundamentada em pesquisa bibliográfica com abordagens quantitativas e qualitativas. As teorias acerca da “boa ordem” no mar, de Geoffrey Till (2018), das fragilidades dos Estados “fracos”, de Hastings (2009), e do resultado diplomático da diplomacia naval, de Wedin (2015), são usadas para permitir a compreensão da pesquisa. O conceito em relação ao entorno estratégico brasileiro, os documentos condicionantes de Defesa, a política do Brasil com a África, a importância do Atlântico Sul, a relevância do GoG e as ameaças marítimas existentes no Golfo são usados para verificar a aplicabilidade do emprego de meios navais no GoG. Por fim, é examinado o planejamento da GUINEX mediante o estudo realizado ao longo deste trabalho para apurar a importância da referida Comissão para o Brasil. Assim, conclui-se que, diante das Comissões que a MB já vem participando, a GUINEX é uma chance de o Brasil reforçar sua posição de importante ator no Atlântico Sul e projetar na esfera mundial a imagem de ser capaz de oferecer uma segurança marítima no âmbito do seu entorno estratégico, fortalecendo a consciência situacional marítima no Atlântico Sul e a viabilidade de exercer suas ações de diplomacia naval no GoG. Ademais, a MB apoiará a economia brasileira pela proteção do seu tráfego marítimo, contribuindo com a segurança marítima dos nossos vizinhos da outra margem do Atlântico Sul e os ajudando em seus desenvolvimentos nacionais, facilitando, portanto, o incremento das transações comerciais desses países com o Brasil.

**Palavras-chave:** GUINEX; Golfo da Guiné; Marinha do Brasil.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 -	Os Estados do Golfo da Guiné.....	77
Figura 2 -	Arquitetura de Yaoundé por níveis. ....	78
Figura 3 -	Arquitetura de Yaoundé para segurança e proteção marítima .....	79
Gráfico 1 -	Quantidade de interações com forças militares estrangeiras – navios, equipes de abordagem e aeronaves – por país, que operaram com os NPaOc Classe “Amazonas” da MB nas Obangame Express (2014 a 2021) e Grand African NEMO (2019 a 2020) .....	70
Gráfico 2 -	Quantidade de visitas a portos por navios da MB, por cidade, nas Obangame Express (2014 a 2021) e Grand African NEMO (2019 a 2020) .....	71
Gráfico 3 -	Quantidade de ataques piratas entre 2011 a 2020 .....	72
Gráfico 4 -	Os países africanos com os maiores Produtos Interno Bruto (PIB) em 2020 .....	82

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRICOM -	<i>U.S. Africa Command</i>
AJB -	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ALCA -	Área de Livre Comércio das Américas
CCY -	Código de Conduta de Yaoundé
CDM -	Conscientização do Domínio Marítimo
CEDEAO -	Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CER -	Comunidades Econômicas Regionais
CGoG -	Comissão do Golfo da Guiné
CISMAR -	Centro Integrado de Segurança Marítima
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar.
COMCONTRAM -	Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
ComOpNav -	Comando de Operações Navais
CPLP -	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CRESMAC -	Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central
CREMAO -	Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental
EMA -	Estado Maior da Armada
EMBRAER -	Empresa Brasileira de Aeronáutica
EMGEPRON -	Empresa Gerencial de Projetos Navais
END -	Estratégia Nacional de Defesa
EUA -	Estados Unidos da América
GoG -	<i>Gulf of Guinea</i>
IBSAMAR -	<i>India-Brazil-South Africa Maritime</i>
ICC -	<i>Interregional Coordination Center</i>

ICC -IMB -	<i>International Chamber of Commerce - International Maritime Bureau</i>
IMO -	<i>International Maritime Organization</i>
INN -	Ilegal, não regulamentada e não declarada
JID -	Junta Interamericana de Defesa
Km –	Quilômetro
Km <sup>2</sup> -	Quilômetro quadrado
LBDN –	Livro Branco de Defesa Nacional
LCM -	Linhas de Comunicações Marítimas
LRIT -	<i>Long-Range Identification and Tracking Ships</i>
MB -	Marinha do Brasil
MCC -	<i>Multinational Coordination Center</i>
MD -	Ministério da Defesa
MDATGoG -	<i>Maritime Domain Awareness for Trade Gulf Of Guinea</i>
MERCOSUL -	Mercado Comum do Sul
MINUSTAH -	<i>Mission des Nations Unies pour la Stabilisation en Haïti</i>
MTISCGoG –	<i>Maritime Trade Information Sharing Centre Gulf Of Guinea</i>
NEMO -	<i>Navy's Exercise for Maritime Operations</i>
NPaOc –	Navio-Patrolha Oceânico
OBNAV -	Objetivos Navais
OM –	Organizações Militares
OND -	Objetivos Nacionais de Defesa
ONU -	Organização das Nações Unidas
PEM -	Plano Estratégico da Marinha
PIB -	Produto Interno Bruto

PN -	Poder Naval
PND -	Política Nacional de Defesa
PRC -	<i>Piracy Reporting Center</i>
PROSUL -	Progresso da América do Sul
SAR -	<i>Search and Rescue</i>
SisGAAz -	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SISTRAM -	Sistema de Informações Sobre o Tráfego Marítimo
SOLAS -	<i>Safety of Life at Sea ou International Convention for the Safety of Life at Sea</i>
STP -	São Tomé e Príncipe
TIAR -	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
UNASUL -	União de Nações Sul-Americanas
UNIFIL -	<i>United Nations Interim Force in Lebanon</i> (Força Interina das Nações Unidas no Líbano)
USCG -	<i>United States Coast Guard</i>
YAMSS -	<i>Yaoundé Architecture for Maritime Safety and Security</i>
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS -	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>10</b>
<b>2 “BOA ORDEM” NO MAR, ESTADOS “FRACOS” E DIPLOMACIA NAVAL .....</b>	<b>13</b>
2.1 A “Boa Ordem” no Mar .....	13
2.1.1 O Sistema de Transporte Marítimo.....	14
2.1.2 Segurança Marítima.....	15
2.1.2.1. Pirataria e Roubo Armado contra Navios.....	16
2.1.2.2. Tráfico de Drogas, Imigração Ilegal, Terrorismo Marítimo e Pesca INN.....	19
2.2 Estados “Fracos”.....	21
2.3 Diplomacia Naval.....	22
<b>3 O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO .....</b>	<b>24</b>
3.1 Uma Breve Introdução ao Entorno Estratégico Brasileiro .....	24
3.2 Documentos Condicionantes Acerca do Entorno Estratégico .....	26
3.3 Política Externa do Brasil com a África .....	30
3.4 A Importância do Atlântico Sul .....	31
3.5 O Golfo da Guiné e sua Importância Geoestratégica .....	33
3.5.1 Ameaças à “boa ordem” no mar do GoG.....	35
<b>4 GUINEX: COMISSÃO DA MB EM INCREMENTO À CAPACITAÇÃO DAS MARINHAS AMIGAS DO GoG NAS ATIVIDADES DE SEGURANÇA MARÍTIMA.</b>	<b>39</b>
4.1 O Emprego de Meios Navais no GoG.....	39
4.1.1 Participações da MB com outras Marinhas e em missões da ONU (2016-2019).....	40

4.1.2 Obangame Express (2014 – 2021).....	40
4.1.3 Grand African NEMO (2019 e 2020).....	43
4.1.4 Planejamento Da Comissão Guinex.....	45
4.2 Possibilidade Jurídica de Emprego dos Meios Navais em Apoio ao Combate às Ameaças Marítimas No GoG .....	46
4.3 Relevância da Comissão Guinex para o Brasil.....	47
<b>5 CONCLUSÃO.....</b>	<b>52</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>55</b>
<b>GLOSSÁRIO .....</b>	<b>62</b>
<b>APÊNDICES .....</b>	<b>70</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>77</b>

## 1 INTRODUÇÃO

De acordo com a Organização das Nações Unidas (ONU), mais de 80% do comércio global advém do transporte marítimo<sup>1</sup>. Esse modal é considerado de alta abrangência territorial e capaz de transportar grandes volumes de carga, bem como considerado mais eficiente e econômico em relação aos outros modais, gerando, assim, mais conexões e prosperidades entre os países.

Contudo, há uma variedade de ameaças modernas, consideradas crimes marítimos, tais como: pesca ilegal<sup>2</sup>, não regulamentada<sup>3</sup> e não declarada<sup>4</sup>(INN), terrorismo marítimo, pirataria marítima, sequestro, ilícitos ambientais, migração ilegal e tráfico de drogas e armas que colocam em risco a segurança marítima. Normalmente, essas ameaças são advindas da falta de capacidade dos Estados costeiros de fornecerem segurança marítima nas suas regiões. Tais ameaças afetam suas populações, recursos e desenvolvimento econômico, além de atingir outros marítimos indiscriminadamente e até mesmo impactar na continuidade do comércio global.

De acordo com o *International Chamber of Commerce – International Maritime Bureau* (ICC-IMB, sigla em inglês), os incidentes anuais no mundo com pirataria subiram de 162 para 195 registros entre 2019 e 2020, sendo a região do Golfo da Guiné<sup>5</sup>(GoG, sigla em inglês) responsável por cerca de 40% dos registros em cada ano. Além disso, nos primeiros seis meses de 2021, o GoG representou 22 ataques de pirataria (32% de todos os incidentes de pirataria relatados neste período)<sup>6</sup>, tornando-se uma região bem perigosa para os marítimos no mundo. Assim, a demanda no combate a crimes marítimos no GoG demonstra um momento

<sup>1</sup> Fonte: TRANSPORTE..., 2020.

<sup>2</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 67.

<sup>3</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 67.

<sup>4</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 67.

<sup>5</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 64.

<sup>6</sup> *International Chamber of Commerce – International Maritime Bureau* - ICC-IMB, 2019; 2020; 2021.

favorável para o Brasil contribuir junto aos países lindeiros de seu Entorno Estratégico.

Isto posto, existe uma programação de uma Comissão para o GoG denominada GUINEX, capitaneada pela Marinha do Brasil (MB), a fim de conduzir adestramentos e exercícios, no mar e no porto, com as Marinhas e Guardas Costeiras de Camarões, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe (STP) e Cabo Verde, e estreitar laços de amizade com países do entorno estratégico brasileiro, bem como contribuir para o incremento da capacitação de Marinhas amigas do GoG nas atividades de segurança marítima.<sup>7</sup>

A MB já vem participando como convidada desde 2014, na Comissão *Obangame Express*<sup>8</sup>, e desde 2019, na Comissão *Grand African NEMO*<sup>9</sup> (*Navy's Exercise for Maritime Operations*), sendo as duas com objetivos análogos de contribuir para o incremento das Marinhas amigas do Estados lindeiros do GoG. Deste modo, qual é a importância da Comissão GUINEX para o Brasil, programada a partir de agosto de 2021, objeto de estudo deste trabalho, visto que esta possui objetivos similares às Comissões das quais participa como convidada? Assim, o propósito desta dissertação é responder a essa questão.

Em que pese a situação preocupante no GoG ser possível de ser alocada às diversas expressões do Poder Nacional<sup>10</sup>, este trabalho se limita ao Poder Naval (PN)<sup>11</sup>, componente da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo<sup>12</sup>, bem como sua contribuição no atendimento aos objetivos políticos do Estado brasileiro. Assim, esta dissertação apresentará o emprego de meios navais brasileiros em contribuição, por meio de adestramento e exercícios, às atividades de emprego limitado da força<sup>13</sup> das Marinhas e Guardas Costeiras amigas do GoG.

<sup>7</sup> APÊNDICE D, p. 73.

<sup>8</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 66.

<sup>9</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 65.

<sup>10</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 68.

<sup>11</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 68.

<sup>12</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 67.

<sup>13</sup> O autor se refere ao “poder limitado da força” ao poder de polícia do estado para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o país tenha assumido obrigação. Vide GLOSSÁRIO, p. 63.

A relevância do assunto escolhido fundamenta-se na oportunidade de verificar se a GUINEX poderá gerar benefícios para o Brasil, além dos já angariados pelas comissões das quais a MB vem participando. Para ascender ao objetivo aqui apresentado, a metodologia empregada nesta dissertação será descritiva, fundamentada em pesquisa bibliográfica com abordagens quantitativas e qualitativas.

A pesquisa está estruturada em uma introdução, três capítulos de análise e uma conclusão. No capítulo dois, serão examinados os fundamentos teóricos, que permitirão a compreensão da pesquisa, bem como os conceitos nela abordados.

No terceiro capítulo, serão apresentados o entendimento acerca do Entorno Estratégico brasileiro, bem como os documentos de Defesa condicionantes que versam sobre a aplicação do Poder Naval nesse entorno. Além disso, será examinada a política externa atual do Brasil com a África, a fim de verificar se há o alinhamento da política nacional com o emprego de meios navais no GoG. E, por fim, para verificar a contextualização da região de interesse e sua atual conjuntura serão abordadas a importância do Atlântico Sul e do GoG, como também as ameaças marítimas presentes na região do citado Golfo.

No capítulo quatro, inicia-se um estudo descritivo das Comissões *Obangame Express*, de 2014 a 2021, e da *Grand African NEMO*, de 2019 e 2020 como subsídios para apreciação da experiência adquirida pela MB. Além disso, será apreciada a possibilidade jurídica de meios navais na região em tela, a fim de alcançar o arcabouço jurídico da GUINEX. Assim, objetiva-se apurar a relevância da Comissão GUINEX para o Brasil conforme os argumentos apresentados ao longo deste trabalho. Por fim, o último capítulo será condensado às principais ideias fazendo com que a correlação entre elas nos permita conclusões significativas em relação ao objetivo deste trabalho e sugestões para estudos futuros.

No próximo capítulo serão examinados os embasamentos teóricos desta dissertação.

## 2 “BOA ORDEM” NO MAR, ESTADOS “FRACOS” E DIPLOMACIA NAVAL

Neste capítulo, serão analisados os fundamentos teóricos que permitirão a compreensão da pesquisa. Assim, composto de três seções. Na primeira seção será apresentado o conceito a despeito da “boa ordem” no mar, abordando, nesse contexto, o Sistema de Transporte Marítimo, a Segurança Marítima e as ameaças existentes. Na segunda, uma análise acerca das fragilidades dos Estados “fracos”. Por fim, na última seção, será abordado o conceito da diplomacia naval e sua relação benéfica para o Estado.

### 2.1 A “Boa Ordem” no Mar

Segundo Till (2009), em *“Seapower: A guide for the Twenty-First Century”*, a globalização<sup>14</sup> prospera quando o comércio é mutuamente benéfico e ocorre em condições de ordem, tanto em terra como no mar. Contudo, como diz a Estratégia da Guarda Costeira dos Estados Unidos da América (USCG, sigla em inglês) citada a seguir, uma variedade de ameaças<sup>15</sup>, que normalmente são associadas à fragilidade dos Estados, colocam em risco a “boa ordem” no mar<sup>16</sup>:

Estados fracos costeiros muitas vezes não são capazes de regulamentar ou fornecer proteção para o movimento legítimo e seguro das embarcações em suas águas. Eles são frequentemente mal preparados para proteger seus comércios marítimos, infraestruturas energéticas, ou proteger seus recursos marinhos de exploração ilegal e de dano ambiental. Combinadas, essas vulnerabilidades não apenas ameaçam suas populações, recursos e desenvolvimento econômico, mas podem ameaçar a segurança marítima indiscriminada e até mesmo a continuidade do comércio global (UNITED STATES COAST GUARD, 2007, p. 51, tradução nossa).<sup>17</sup>

<sup>14</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 64.

<sup>15</sup> As ameaças marítimas se referem aos crimes marítimos que coagem a “boa ordem” no mar como a pirataria, o roubo armado contra navios, a migração ilegal, o tráfico de drogas e armas, o terrorismo marítimo, os danos ao meio ambiente e a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

<sup>16</sup> O conceito de “boa ordem no mar” foi introduzido por Geoffrey Till, que engloba a garantia da exploração segura do mar como fonte de recursos, meio de transporte, área soberana e, ainda, protegendo o meio ambiente.

<sup>17</sup> No original: *“Weak coastal States often are not able to regulate or provide protection for the legitimate movement and safety of vessels within their waters. They are frequently ill-prepared to safeguard their maritime commerce*

A “boa ordem” no mar transcende a segurança marítima e requer uma visão mais integrada entre as Marinhas e as Guardas Costeiras dos países interessados na região. Destaca-se que a “boa ordem” no mar é complexa, importante e de difícil manutenção, o que em decorrência exige o envolvimento das Marinhas e Guardas Costeiras dos Estados para garantir o uso pleno e legítimo de todos os atributos do mar<sup>18</sup> (TILL, 2018, p. 309).

Conforme conceituado por Till acima, depreende-se que a “boa ordem” se relaciona com a exploração do mar como uma fonte de recursos, contudo de maneira sustentável. Além disso, garante a proteção da navegação, e a observância do envolvimento das Marinhas e Guardas Costeiras ao cumprimento das normas e legislações em vigor.

### 2.1.1 O Sistema de Transporte Marítimo

O mar, como meio de transporte, é um assunto muito valioso, tendo em conta que todos os países se beneficiam, em maior ou menor grau, do fluxo livre do comércio. A segurança global e a prosperidade continuam absolutamente dependentes do transporte marítimo, pois este é a parte mais significativa do comércio mundial, visto que 90% de seu volume é transportado pelo mar<sup>19</sup>. Para entender as consequências do transporte marítimo internacional, basta realizar uma breve análise da greve dos caminhoneiros ocorrida em 2018 no Brasil. Se essa interrupção, de nível nacional, gerou consequências nocivas ao país, imagine uma descontinuação do comércio em nível global? Dessa forma, uma degradação ao transporte marítimo geraria

---

and energy infrastructure, or protect their marine resources from illegal exploitation and environmental damage. Combined, these vulnerabilities not only threaten their population, resources, and economic development, but can threaten the security of the maritime commons and even the continuity of global commerce”.

<sup>18</sup> Ao mar são referidos atributos como: recurso; meio transporte e troca; meio de informação e disseminação de ideias; um meio de domínio (TILL, 2018, p. 6).

<sup>19</sup> Fonte: INTERNATIONAL..., [s.d.].

consequências nefastas às necessidades da população mundial.

### 2.1.2 Segurança Marítima

Conforme o Plano Estratégico da Marinha<sup>20</sup> (PEM), além da Defesa naval clássica contra às ameaças Estatais, existem as vertentes “*safety*” e “*security*” de segurança marítima. Na primeira, “*safety*” (Segurança do Tráfego Aquaviário), o PN é empregado para que o tráfego seguro de embarcações seja feito de acordo com as leis e as normas vigentes, prevenindo a poluição hídrica e a ocorrência de acidentes e incidentes<sup>21</sup> de navegação; provendo dados fidedignos para a navegação segura; e realizando operações de busca e salvamento no mar aberto, entre outras atividades. Quanto ao significado do termo “*security*” (Proteção Marítima), há o emprego coercitivo do PN, normalmente em conjunto de outros órgãos governamentais contra variados tipos de ilícitos e quaisquer outras ameaças (BRASIL, 2020b, p. 19).

Assim, verifica-se que, quando se trata de “*Maritime Security*”, há o ato intencional; já quanto ao conceito “*Maritime Security*”, não necessariamente existe a intenção do ato. Entretanto, os dois conceitos podem ser inter-relacionados. A título de exemplo: um ataque terrorista a uma embarcação, causando explosão, pode levá-la ao vazamento de óleo, acarretando poluição do ambiente marinho. Assim, o primeiro ato se relaciona com o “*Maritime Security*” e o segundo com o “*Maritime Safety*”. Portanto, apesar das diferenças conceituais, é possível pontos inter-relacionados.

A segurança marítima apresenta duas abordagens, podendo ser competitiva ou

<sup>20</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 68.

<sup>21</sup> Acidente é qualquer evento súbito e não planejado, que cause ou possa vir a causar ferimento a pessoas ou danos a edifícios, instalações, materiais ou ao meio ambiente. No incidente o fato inesperado e potencialmente perigoso acontece, mas, graças a alguma circunstância favorável, não há danos a alguém.



cooperativa. A primeira tende a ser baseada na nação e exclusiva - essencialmente sobre como proteger seus recursos nacionais de outros. A segunda é inclusiva, no que se refere a atuar com outros para lidar com ameaças à segurança que não podem ser tratadas apenas em nível nacional (TILL, 2018, p. 308).

É necessário pensar de forma holística<sup>22</sup> ao se deparar com as ameaças à “boa ordem” no mar, pois é um ambiente de conexão entre os países e muitas dessas ameaças não observam fronteiras nacionais em suas operações, sendo classificadas como transnacionais. Deste modo, apesar de não se abandonar a segurança marítima no âmbito competitivo nesse contexto de crimes transnacionais, é preciso uma estratégia cooperativa entre os Estados, a fim de combater as referidas ameaças que serão explicadas a seguir.

#### 2.1.2.1. Pirataria e Roubo Armado contra Navios

De acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de *Montego Bay*, a pirataria é definida no seu artigo 101 da seguinte forma:

a) como todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: um navio ou uma aeronave em alto-mar<sup>23</sup> ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ou um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que dêem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (BRASIL, 1990, art. 101).

<sup>22</sup> A definição da palavra holística neste trabalho refere-se à busca pelo entendimento dos fenômenos ou a realidade por completo, e não somente como resultado da união de suas partes.

<sup>23</sup> O alto-mar se constitui de todas as partes do mar não incluídas na ZEE, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipélago (BRASIL, 1990, art. 86).

Conforme descrito no artigo acima, para a tipificação do crime de pirataria, este deve ser praticado em alto-mar, isto é, fora da jurisdição de qualquer estado. Contudo, segundo o artigo 58, item 2<sup>24</sup>, da referida Convenção, aplica-se a Zona Econômica Exclusiva (ZEE)<sup>25</sup> ao artigo 101. Assim, conclui-se que a pirataria pode ser cometida tanto em alto-mar como na ZEE.

A pirataria ameaça à segurança de muitas das LCM mais importantes do mundo, bem como restringe a passagem livre e ordenada do comércio marítimo, aumentando as taxas de seguro, as tensões locais e infelizmente colocam em risco a vida das diversas pessoas. De acordo com Till (2018), estima-se que a pirataria cause prejuízos econômicos na ordem de sete a doze bilhões de dólares por ano (TILL, 2018, p. 319).

Uma das prerrogativas das Marinhas é coibir a pirataria marítima. Entretanto, a responsabilidade de julgamento dos acusados será do país ao qual pertence o navio que realizou a ação de prisão. Assim, a capacidade de processar piratas pode ser limitada à inadequada legislação do país de origem do navio de guerra. O fato de haver tal diversidade jurídica torna complexa a questão. Todavia, a harmonização dos regulamentos, protocolos e procedimentos é um pré-requisito claro para o sucesso para apreensão e acusação dos criminosos (TILL, 2018, p. 319).

Cabe destacar que com o aumento da atividade *offshore*<sup>26</sup>, sobretudo no litoral de países com graves problemas socioeconômicos, há registros de pirataria contra instalações e estruturas petrolíferas no mar. Assim, o Brasil deve se preocupar com a imobilização de infraestruturas críticas marítimas do país, como as instalações *offshore*, exigindo a existência

<sup>24</sup> “Os artigos 88 a 115 e demais normas pertinentes de direito internacional aplicam-se à ZEE (BRASIL, 1990, art. 58).

<sup>25</sup> A ZEE é uma zona situada além do mar territorial e a este adjacente, e não se estenderá além de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial. Nela, o estado costeiro possui direitos de soberania para fins de exploração e aproveitamento, conservação e gestão dos recursos naturais, vivos ou não vivos das águas sobrejacentes ao leito do mar, do leito do mar e seu subsolo (BRASIL, 1990, art. 55).

<sup>26</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 67.

de uma presença naval crível nas águas jurisdicionais brasileiras (AJB) (BRASIL, 2020b, p. 25).

Conforme Beirão e Piñon (2015, p. 268), a CNUDM já estabelece a conceituação universal de pirataria. Essa definição passou a ser adotada nos acordos regionais de combate à pirataria e ao roubo armado<sup>27</sup>. Contudo, com o grande número de ocorrências de ilícitos no mar que não se enquadrava na tipicidade do crime de pirataria, houve a necessidade de se adotar uma definição para roubo armado contra navios, identificando os ilícitos análogos à pirataria, quando praticados dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um estado. Assim, foi adotada no Código de Conduta do Golfo da Guiné, de 25 de junho de 2013, a definição constante na Resolução da *International Maritime Organization* (IMO) nº A.1025 (26), de 2 de dezembro de 2009, acerca de “roubo armado contra navios”, significando qualquer dos seguintes atos:

1. qualquer ato de violência ilegal ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou a ameaça desses atos, desde que não constitua pirataria, cometido com fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desses navios, dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um Estado; 2. qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional de um ato descrito acima (BEIRÃO, 2015, p. 269, tradução nossa).<sup>28</sup>

Dessa forma, verifica-se que a definição adotada para roubo armado contra navios é uma adaptação da definição de pirataria, uma vez que mantém a exigência de haver sido o

<sup>27</sup> Os acordos regionais de combate à pirataria e ao roubo armado são: o Acordo Regional de Cooperação no Combate à Pirataria e ao Roubo Armado contra Navios na Ásia de 11 de novembro de 2004; o Código de Conduta Relativo à Repressão de Pirataria e Roubo Armado contra Navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden (Código de Conduta Djibouti), de 29 de janeiro de 2009; e o Código de Conduta relativo à Repressão de Pirataria, Roubo Armado contra Navios e Atividades Marítimas Ilícitas na África do Oeste e Central (Código de Conduta do Golfo da Guiné de 25 de junho de 2013 (BEIRÃO; PIÑON, 2015, p. 268).

<sup>28</sup> No original: “*Armed robbery against ships*” means any of the following acts: 1 any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State’s internal waters, archipelagic waters and territorial sea; 2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above. (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION, 2010).

ilícito cometido com o uso ilegal da violência, para fins privados, na incitação ou no auxílio (BEIRÃO; PIÑON; 2015, p. 269).

Contudo, Beirão e Piñon (2015) destacam algumas diferenciações entre os crimes de “roubo armado contra navios” e pirataria. O primeiro prescinde da necessidade de que seja utilizado outro navio ou uma aeronave como instrumento, e vincula que o local do crime seja águas sob jurisdição dos estados costeiros. Outra questão é a falta de efetividade das resoluções da IMO no plano internacional, uma vez que estas não possuem caráter normativo vinculante. Assim, ao contrário da CNUDM, que já foi recepcionada pelo direito interno de vários Estados, a Resolução da IMO nº A.1025 (26), não possui o mesmo caráter, fazendo com que o ilícito conhecido como roubo armado contra navios careça de instrumento normativo internacional com força vinculante, o que não ocorre com a pirataria, prevista no artigo 101 CNUDM (BEIRÃO; PIÑON; 2015, p. 269).

Conclui-se que o roubo armado contra navios e pirataria são crimes bem análogos com algumas diferenciações já citadas anteriormente. Dessa forma, a título de simplificação para esta dissertação, será usado o termo “pirataria”, de forma genérica, para os crimes de pirataria marítima, conforme definido na CNUDM, e de roubo armado contra navios.

#### 2.1.2.2. Tráfico de Drogas, Imigração Ilegal, Terrorismo Marítimo e Pesca INN

O tráfico de drogas é certamente uma ameaça à “boa ordem”, nacional e internacional, prejudicando a prosperidade e a estabilidade sociais em todos os níveis. Por meio dos oceanos, quantidades expressivas de drogas são transportadas para diversos continentes. A IMO desempenha um papel importante no estabelecimento de diretrizes ao lidar com o comércio marítimo internacional e incentiva todas as agências de seus países membros a

colaborarem no combate ao tráfico de drogas, visto que as fronteiras nacionais não são mais inconvenientes para os criminosos (TILL, 2018, p. 321).

Quanto aos imigrantes ilegais, verifica-se que são transportados em condições precárias e em navios com níveis de segurança em desacordo com os estabelecidos na Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS, sigla em inglês). Além dos altos índices de afogamento causados por afundamento dos barcos usados na travessia, os imigrantes ilegais, quando inseridos na comunidade de acolhimento, são vulneráveis à exploração econômica e social implacável, e vítimas da prostituição e das condições de trabalho semelhante à escravidão. Tudo isso pode de fato ser considerado uma ameaça para “boa ordem” no mar e estabilidade em terra. Além disso, alguns países não consideram o contrabando de pessoas um crime, e, portanto, não há regulamentos precisos e acordados sobre como deve ser tratado (TILL, 2018, p. 322).

Já o terrorismo transnacional, após o atentado de 11 de setembro nos Estados Unidos da América (EUA), ganhou destaque, e os analistas de segurança marítima passaram a se preocupar com a questão de o mar ser um ambiente a ser usado pelos terroristas (USCG, p. 21). Como o mar é vasto e com capacidade de se ocultar diante das autoridades marítimas, torna-se propício a ser explorado pelos terroristas. Além disso, os países, em um mundo globalizado, são cada vez mais dependentes do comércio marítimo internacional, e um ato terrorista no transporte marítimo poderia gerar um efeito desejado aos criminosos pelo terror do ato e pelo impacto negativo infligido aos Estados beneficiados com o transporte marítimo.

A despeito da pesca, observa-se que, à medida que a população mundial e a demanda por peixes comestíveis aumentaram, a pesca comercial mundial mais do que quadruplicou desde 1950. O aumento na demanda gerou uma crise no abastecimento de peixes, pois a taxa de pesca no mundo é maior do que a capacidade natural de reposição do estoque de peixes. Em países menos desenvolvidos, normalmente, as licenças são frequentemente

concedidas por seus governos em uma luta desesperada por capital imediato externo. Contudo, esses Estados, na maioria das vezes, não possuem meios adequados de supervisão das atividades autorizadas. Por outro lado, os custos de pesca INN em todo o mundo são estimados em cerca de vinte bilhões de dólares anuais. Além disso, muitas comunidades locais pesqueiras em diversas localidades estão ainda mais ameaçadas pelo advento de frotas pesqueiras, altamente mecanizadas, que esgotaram o estoque de suas regiões (TILL, 2018, p. 310). Segundo o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, é previsto que, até 2050 haja, mais plástico do que peixes (em peso) nos oceanos e o estoque de peixes entre em colapso.<sup>29</sup>

Assim, depreende-se que a combinação da relutância comercial em reduzir a quantidade de peixes com a ineficiência de fiscalização gera condições oportunas para o descumprimento de leis e regulamentos ambientais.

## 2.2 Estados “Fracos”

Segundo Hastings (2009), os Estados “fracos” detêm o monopólio do uso legítimo das prerrogativas de Estado sobre seu território, porém possuem cenários político, econômico e administrativo precários às suas populações. Eles são capazes, mas deficientes de fornecer bens públicos, como saúde, educação, segurança e infraestrutura básica.

Assim, os criminosos podem ser capazes de tirar vantagens dos mercados dentro de um país para comercializar bens que não teriam disponíveis em Estados falidos, pois estes apresentam alto grau de fragilidade, não fornecendo os mínimos ativos desejados aos infratores. Embora os Estados falidos fossem mais incapazes de coibir as ações dos criminosos, eles são

<sup>29</sup> EM 2050..., 2017.

ineptos na produção de bens e serviços, sendo assim, indesejáveis aos criminosos que pretendem fazer uso dos bens e serviços do Estado para auferir alguma vantagem. Desta forma, os Estados fracos - por possuírem certo nível de fragilidade, caracterizados com brechas para corrupção, mas com a existência de bens e serviços - fornecem um ambiente favorável aos desejos dos criminosos.

### 2.3 Diplomacia Naval

A diplomacia naval é definida como o emprego do PN para o apoio à política externa,<sup>30</sup> e Wedin (2015) enfatiza que a presença é a ação básica e, para que esta tenha efeito, é necessário que a credibilidade e o poder da força naval estejam coerentes com a situação em questão. Em uma associação com uma fórmula matemática, a diplomacia naval pode ser definida assim: “Resultado diplomático = (ação + postura) versus credibilidade”<sup>31</sup>. Ou seja, se não houver credibilidade, o resultado será nulo (WEDIN, 2015, p. 203-204).

A diplomacia naval reforça a autoridade estatal, representando um meio exímio de aplicação das relações internacionais, visto que os navios, por meio de suas características atinentes ao PN, como a mobilidade e a permanência, adquirem capacidade de se deslocar ou permanecer em inúmeros pontos do espaço marítimo e fluvial. O resultado diplomático positivo, que advém de variáveis assertivas (ação, postura e credibilidade), pode fortalecer a confiança mútua entre os Estados, dissolvendo possíveis situações de crises e fortalecendo a formação de alianças estratégicas no combate aos crimes transnacionais.

Neste capítulo, os três conceitos nos permitiram estabelecer relações com a área de

<sup>30</sup> BRASIL, 2017, p. 5-1.

<sup>31</sup> WEDIN, 2015, p. 203-204.

interesse desta pesquisa, que no caso se trata da crise no GoG. Assim, conclui-se que as ameaças à “boa ordem” no mar são consequências dos Estados “fracos” e não podem ser analisadas como causas. A solução dos problemas encontrados, como no GoG, deve ser abarcada de acordo com as expressões do poder nacional, tais como a política, econômica, psicossocial, militar e a científico-tecnológica. Entretanto, como este trabalho pesquisa o emprego de meios da MB no GoG, ele se limita à expressão militar, com embasamento do poder político. Assim, a diplomacia naval surge como um instrumento ideal para que o Brasil por meio da sua Marinha possa contribuir para seus interesses nacionais no Entorno Estratégico.

No próximo capítulo, serão analisados o Entorno Estratégico brasileiro, a política do Brasil com a África e os documentos que respaldam o emprego dos meios da MB na região, visto o nível de importância dessa área do Entorno Estratégico e dos atores estatais que vêm adquirindo ao longo dos últimos anos.



### 3 O ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO

Este capítulo apresentará o entendimento acerca do Entorno Estratégico brasileiro, bem como os documentos de Defesa condicionantes que versam sobre a aplicação do Poder Naval nesse entorno. Além disso, será examinada a política externa atual do Brasil com a África, a fim de se verificar se há o alinhamento da política nacional com o emprego de meios navais no GoG. Por fim, com o objetivo de verificar a contribuição brasileira a despeito da segurança marítima no GoG, será abordada a importância do Atlântico Sul e do GoG, bem como as ameaças marítimas presentes na região do referido Golfo.

#### 3.1 Uma Breve Introdução ao Entorno Estratégico Brasileiro

Na primeira década do século XXI, o Brasil decidiu defender seus interesses e seu próprio projeto de segurança e integração econômica do continente. Com a expansão do Mercado Comum do Sul (MERCOSUL)<sup>32</sup>, a criação em 2008 da União de Nações Sul-Americanas<sup>33</sup> (UNASUL) – em 2019, o país formalizou a sua saída da UNASUL e integrou a PROSUL (Progresso da América do SUL)<sup>34</sup> – e do Conselho Sul-Americano de Defesa<sup>35</sup>, o Brasil contribuiu para a atenuação do projeto da Área de Livre Comércio das Américas<sup>36</sup> (ALCA) e para a redução da importância do Tratado Interamericano de Assistência

<sup>32</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 66.

<sup>33</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 69.

<sup>34</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 68.

<sup>35</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 63.

<sup>36</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 62.

Recíproca<sup>37</sup>(TIAR) e da Junta Interamericana de Defesa<sup>38</sup> (JID), criados e sustentados pelos EUA. Ao mesmo tempo, o Atlântico Sul passou a ser avaliado pelo Brasil como uma área de reserva e fonte importante de recursos econômicos, de meio de transporte e intercâmbio comercial. Além disso, tornou-se um meio de projeção de sua influência e poder na África, onde estabeleceu via de transporte e comunicação fundamental e um espaço de suma importância para a defesa e a segurança dos países ribeirinhos, dos dois lados do Atlântico (FIORI, 2013).

O interesse brasileiro estratégico declarado ultrapassa a defesa exclusiva das águas jurisdicionais de seu mar territorial e das 200 milhas de sua ZEE, onde se encontra a maior parte de suas reservas de petróleo e gás, e estende-se até a África e o território da Antártida. Além disso, o comércio marítimo brasileiro se dá prioritariamente por meio do Atlântico, que representa 90% do comércio internacional do país. Assim, o Brasil pretende em seu entorno estratégico irradiar sua liderança e projetar sua influência política e econômica. Outro ponto importante quanto às relações diplomáticas com África, foi o fortalecimento dos laços com a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)<sup>39</sup>, que se tornou instrumento de concertação e influência diplomática do Brasil (FIORI, 2013).

Nessa mesma temática, verifica-se nas palavras do ex-Ministro da Defesa Celso Amorim<sup>40</sup>, logo abaixo, alusão à importância do entorno estratégico brasileiro como uma área de interesse prioritário:

[...] Na América do Sul, de um lado, e no Atlântico Sul e na orla ocidental da África, de outro, esse objetivo há de ser alcançado pela intensa cooperação com os países vizinhos. É fundamental que o Brasil se cerque de um cinturão de paz e boa vontade em todo seu entorno estratégico [...] (AMORIM, 2014, p. 7-8).

<sup>37</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 69.

<sup>38</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 65.

<sup>39</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 63.

<sup>40</sup> O ex-Ministro de Defesa, Celso Amorim, permaneceu de 08 de agosto de 2011 a 31 de dezembro de 2014 à frente da pasta da Defesa. (BRASIL, 2021a).

Depreende-se, com as palavras do ex-ministro, a importância do conjugado das Políticas de Defesa e Externa em prol da paz. Destacando, que para alcançar este objetivo, é necessária a cooperação entre os vizinhos que cercam o Atlântico Sul (América do Sul e a África Ocidental). Embora, haja atenção às ameaças oriundas de espaços diferentes do Atlântico Sul, é prioritária a manutenção de paz no seu entorno estratégico por meio de ações dissuasórias, a fim de desestimular possíveis tentativas de ameaça à soberania nacional e inserir o Brasil como um dos atores que contribuem com a paz mundial.

### 3.2 Documentos Condicionantes Acerca do Entorno Estratégico

Nesta seção será examinado o “Entorno Estratégico Brasileiro” abordado nos principais documentos de Defesa Nacional, com o foco na África Ocidental, objeto de estudo deste trabalho. Assim, os principais documentos analisados serão: Política Nacional de Defesa (PND)<sup>41</sup>, Estratégia Nacional de Defesa (END)<sup>42</sup>, Política Naval<sup>43</sup> e o PEM.

Segundo a proposta da PND<sup>44</sup>, e sem desconsiderar a esfera global, o entorno estratégico brasileiro é definido como área de interesse prioritário para o Brasil, que inclui a América do Sul, o Atlântico do Sul, os países da costa ocidental africana e Antártica. Dando atenção aos esforços de cooperação no campo de defesa com a CPLP em face aos laços

<sup>41</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 68.

<sup>42</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 64.

<sup>43</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 68.

<sup>44</sup> Desde 2012, a cada quatro anos, cumprindo o estabelecido na Lei Complementar nº 136/2010, o Poder Executivo encaminha à apreciação do Congresso Nacional a atualização da PND, da END e do Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN). A última atualização foi entregue ao Congresso Nacional pelo MD em julho de 2020 (BRASIL, 2010). Embora a última atualização não tenha sido aprovada pelo Congresso, observam-se informações importantes no documento que servem de subsídios para a confecção deste trabalho. Desta forma, tendo em vista a relevância desta dissertação no contexto geopolítico atual, o autor optou por empregar como referência as propostas de atualização da PND e da END publicadas em 2020 por possuir informações mais atualizadas.

históricos e culturais com o Brasil.

De acordo com a referida proposta, o Brasil deseja angariar no cenário internacional maior representatividade nas decisões, em especial, em fóruns de alcance regional e global. E no contexto dos Objetivos Nacionais de Defesa <sup>45</sup>(OND), definidos na proposta da PND, destacam-se três processos para entendimento do objetivo deste trabalho: salvaguardar as pessoas, os bens (recursos) e os interesses nacionais situados no exterior <sup>46</sup>; contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacionais <sup>47</sup>; e incrementar a projeção do Brasil no concerto das nações e sua inserção em processos decisórios internacionais <sup>48</sup> (BRASIL, [2020]).

Dessa forma, como a região do GoG faz parte do entorno estratégico brasileiro e possui atualmente o maior foco de registro de pirataria marítima no mundo <sup>49</sup>, o Brasil, por meio de uma estratégia naval <sup>50</sup> na região, consoante aos OND citados anteriormente, pode contribuir com a segurança dos brasileiros, bens, recursos e interesses nacionais na região, bem como com a manutenção da estabilidade da paz e a preservação da segurança dos interesses de outros Estados. Além disso, é uma maneira de projetar o país em fóruns internacionais de Defesa, a fim de angariar maior influência nas decisões em questões de segurança internacional.

De acordo com a proposta da END, a exploração e exploração da Amazônia Azul <sup>51</sup> e a utilização das LCM do Atlântico Sul são essenciais para o desenvolvimento do Brasil. Assim,

<sup>45</sup> Os OND devem ser interpretados como as condições a serem alcançadas e mantidas permanentemente pela nação brasileira no âmbito de Defesa (BRASIL, [2020]).

<sup>46</sup> Este objetivo significa proporcionar condições de segurança aos brasileiros no exterior, assegurando o respeito aos direitos individuais ou coletivos, privados ou públicos; e o cumprimento de acordos internacionais, de modo a zelar também pelo patrimônio, pelos ativos econômicos e recursos nacionais existentes fora do Brasil, de acordo com o ordenamento jurídico internacional (BRASIL, *ibidem*).

<sup>47</sup> Este objetivo se refere a participação do Brasil nos mecanismos de resolução de controvérsias no âmbito dos organismos internacionais, complementada pelas relações com toda comunidade mundial, na busca de confiança mútua, pela colaboração nos interesses comuns e pela cooperação em assuntos de Segurança e Defesa (BRASIL, *ibidem*).

<sup>48</sup> Este objetivo se caracteriza pelas ações no sentido de incrementar a participação do Brasil em organismos e fóruns internacionais, em operações internacionais e na cooperação com outros países, visando a auferir maior influência nas decisões em questões globais.

<sup>49</sup> ICC-IMB, 2020, p. 67.

<sup>50</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 64.

<sup>51</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 62.

existe a necessidade de prover a segurança marítima do entorno estratégico, com o intuito de manter a estabilidade dos interesses nacionais que podem ser ameaçados pelos ilícitos marítimos. Desse modo, é primordial fomentar um ambiente de cooperação com países limítrofes do Atlântico Sul, principalmente por meio de suas marinhas. Ademais, a atividade diplomática promove laços de amizade e reciprocidade entre as nações, contribuindo com o estabelecimento e o desenvolvimento dos contatos pacíficos entre os países, evitando a evolução de eventuais percepções diferentes (BRASIL, [2020]).

A Política Naval define os objetivos navais (OBNAV), cujos escopos são do mais alto nível, estabelecidos pela MB que orientarão o Planejamento Estratégico da Instituição. Para alcançar os OBNAV de interesse de estudo deste trabalho, devem ser observados alguns pressupostos básicos: valorizar os mecanismos existentes de construção de confiança mútua, bem como a participação em coalizões multilaterais, de forma a contribuir para a segurança marítima do Atlântico Sul e para a proteção das LCM de interesse nacional, inclusive em outros espaços marítimos; participar de operações internacionais, visando a contribuir para a estabilidade mundial e o bem-estar dos povos; colaborar para a manutenção do Atlântico Sul como zona de paz e cooperação; e manter a força adequadamente motivada, preparada e equipada, a fim de prover a adequada capacidade de dissuasão (BRASIL, 2019).

Entre os OBNAV definidos, identificam-se aqueles que possuem alguma correlação com o emprego de meios navais da MB no GoG. São eles: contribuir para a Defesa da Pátria, o que inclui a preservação das LCM e dos demais objetivos e interesses nacionais, no país e no exterior; prover a segurança marítima no seu entorno estratégico de interesse, visto que o GoG faz parte do entorno; e apoiar a política externa. Haja vista que o Brasil projeta no contexto internacional o foco no seu entorno estratégico, demandando a colaboração com a proteção marítima do Atlântico Sul, buscando, portanto, um ambiente de cooperação com as marinhas

amigas dos países lindeiros ao Atlântico Sul; e ampliar a consciência situacional marítima<sup>52</sup> das áreas de interesse. Ou seja, gerando o conhecimento do que ocorre no entorno estratégico brasileiro com a implementação do Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul<sup>53</sup>(SisGAAz), permitindo ampliação do monitoramento e controle das AJB, com ênfase na defesa da Amazônia Azul. Dessa forma, com o propósito de aumentar o nível de consciência situacional no Atlântico Sul, o Centro Regional de Tráfego Marítimo da Área Marítima do Atlântico Sul tem o propósito de aderir os países da costa oeste africana ao Centro de Dados Regional *Long-Range Identification and Tracking Ships*<sup>54</sup>(LRIT).<sup>55</sup>

De acordo com PEM, o entorno estratégico é compreendido pelos limites geoestratégicos: ao Norte, o paralelo 16° N; ao Sul, o Continente Antártico; a Leste, pelo litoral da África Ocidental (grifo nosso); e ao Oeste, pela América do Sul. Além disso, define o entorno estratégico brasileiro como um ambiente onde a soberania e o interesse no mar do país podem ser afetados por conflitos com outros Estados e ameaças multifacetadas, tais como terrorismo, pandemia, pirataria, crimes transnacionais e desastres ambientais (BRASIL, 2020b). O fato de os oceanos estarem conectados, permitindo uma maior aproximação entre zonas de interesse, faz com que os grandes atores internacionais tenham facilidade em exercer significativamente influência no entorno estratégico.

Dessa forma, o emprego de meios navais no GoG pode ser consubstanciado com a Estratégia Naval 5.1, pois esta visa a incrementar o nível de relacionamento com as Marinhas Amigas componentes da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul<sup>56</sup> (ZOPACAS), contribuindo com a Política Externa brasileira.<sup>57</sup>

<sup>52</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 63.

<sup>53</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 68.

<sup>54</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 66.

<sup>55</sup> SOUSA, 2013, p. 531.

<sup>56</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 69.

<sup>57</sup> Estratégia 5.1: Derivada do OBNAV 5 (Apoiar a política externa) e que visa incrementar o nível de relacionamento com as Marinhas amigas componentes da ZOPACAS (BRASIL, 2020a, p. 67).

### 3.3 Política Externa do Brasil com a África

Nesta seção, será verificada a política externa atual do Brasil com o continente africano, visando ao alinhamento do local de objeto de estudo, o GoG, com a política externa brasileira. A seguir, os principais aspectos do discurso realizado serão citados, por ocasião da celebração do dia de África, em 25 de maio de 2021, do Ministro da Relações Exteriores do Brasil, Embaixador Carlos França:<sup>58</sup>

- Primeiramente, o ministro destacou a identidade indelével entre o Brasil e a África, sendo o primeiro país citado a maior nação de origem africana fora do continente. Evidenciou, o interesse brasileiro, além da cooperação comercial, empresarial e para o desenvolvimento, e a cooperação em segurança e defesa;

- Ressaltou, no âmbito da segurança e defesa, os acordos de cooperação com países africanos, no que tange à capacitação de inúmeros militares africanos, bem como a comercialização de aeronaves Super Tucano fabricadas no Brasil pela Empresa Brasileira de Aeronáutica (Embraer) e a cooperação na implantação de sistemas de controle terrestre, aéreo e naval. Além do desenvolvimento conjunto de tecnologia de mísseis com a África do Sul no projeto de míssil ar-ar de quinta geração “A-Darter”, de cooperação exitosa; e

- No GoG, frisou a participação nas atividades da "Operação *Obangame Express*" e “*Grand African Nemo*”, e bienalmente, os exercícios navais entre as Marinhas da Índia, do Brasil e da África do Sul (IBSAMAR, sigla em inglês)<sup>59</sup>, gerando aproximação e intercâmbio de experiências entre as Marinhas do Brasil e dos países participantes das comissões.

Por fim depreende-se das palavras do embaixador um alinhamento fatídico da Política Externa atual do Brasil com o Continente Africano. Segundo Carlos França, é vista

<sup>58</sup> BRASIL, 2021b.

<sup>59</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 65.

como promissora a parceria Brasil-África, pois o crescimento da África torna a questão da segurança alimentar um dos grandes temas do continente, como também sua demanda por energia e infraestrutura. Essa realidade configura oportunidade única para o Brasil impulsionar o comércio e investimentos recíprocos.<sup>60</sup>

Externando assim a entusiasmada posição política brasileira com o continente africano. Demonstrando, em nível político, a importância principalmente da costa ocidental africana para com o Brasil, pois além de pertencer ao entorno estratégico brasileiro, esses Estados em cooperação podem contribuir para a “boa ordem” no Atlântico Sul, bem como fornecer promissoras relações comerciais para o Brasil.

### 3.4 A Importância do Atlântico Sul

Segundo a pesquisa publicada pelo Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais da ONU, a população mundial deve aumentar em 2 bilhões de pessoas nos próximos 30 anos e deve passar dos atuais 7,7 bilhões para 9,7 bilhões em 2050<sup>61</sup>. O crescimento populacional somado às crescentes atividades econômicas desenvolvidas pela humanidade acarreta um incremento na demanda por recursos naturais.

O Atlântico Sul vem cada vez mais alterando sua importância ao longo dos anos, pois no passado possuía pouca relevância. Contudo, nos tempos atuais, com o aumento dos fluxos comerciais, com a descoberta de importantes jazidas de insumos energéticos (como gás e petróleo), em particular ao longo das plataformas continentais, e a identificação de jazidas

---

<sup>60</sup> BRASIL, 2021b.

<sup>61</sup> POPULAÇÃO..., 2019.



minerais, tanto nas plataformas continentais quanto na Área<sup>62</sup>, onde há também a ocorrência de jazidas minerais, vem despertando a atenção de diversos países por seu significado econômico (VAZ, 2011, p. 49).

Segundo Vaz (2011), o Atlântico Sul é visto pelo Brasil como uma área de interesses de políticas cooperativas com os países da África Ocidental e, também, como um espaço de disputa de oportunidades a ser preservado de contendas estratégicas entre países de fora de seu contexto, sobretudo entre grandes potências. Destaca que os interesses do Brasil no Atlântico Sul não se limitam às considerações e às necessidades imediatas de defesa de território, de recursos e de instalações em águas sob sua jurisdição, mas, sim, alcançam também as possibilidades e os processos, a exemplo dos que vêm ocorrendo na Área e em águas internacionais, bem como os desenvolvimentos na parte africana que possam impactar significativamente as possibilidades de cooperação e a definição de um panorama político favorável aos interesses internacionais brasileiros. Essa visão brasileira transcende o contato com os países vizinhos da costa sul-africana, pois integra também os interesses e as políticas de organismos internacionais, de organismos regionais de caráter multilateral e de países como EUA, Reino Unido, Rússia, Alemanha, Espanha e China, atores cada vez mais presentes nesse cenário (VAZ, 2011, p. 54-55).

Dessa forma, os Estados mais desenvolvidos passaram a perceber o Atlântico Sul como uma área relevante à segurança energética e a seus interesses econômicos, tornando-se, portanto, uma área desejada no cenário internacional. E o Brasil, visualizando a multiplicidade de interesses sobre o Atlântico Sul, vê essa parte do oceano como uma área de cooperação com a África Ocidental e, ao mesmo tempo, de contenda internacional, em virtude do seu valor que vem mudando nas últimas décadas.

---

<sup>62</sup> Área significa o leito do mar, os fundos-marinhos e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional (BRASIL, 1990, art. 1º).

### 3.5 O Golfo da Guiné e sua Importância Geoestratégica

O GoG é uma extensa região que cobre duas áreas geopolíticas e econômicas: a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO). Com quase 6 mil km de costa, compreende os Estados de Senegal a Angola, incluindo também Cabo Verde e STP (ANEXO A). Além disso, possui uma vasta riqueza de minerais, depósitos de hidrocarbonetos<sup>63</sup> e várias espécies de recursos marinhos e pesqueiros, sendo seu potencial econômico vital para o desenvolvimento dos países da região<sup>64</sup>. Ressalta-se que um terço de sua população (cerca de 220 milhões de pessoas) vive na Nigéria.<sup>65</sup>

Assim, depreende-se que as amplas reservas de hidrocarbonetos, as quais têm atraído a atenção de diversos países, e a crescente importância de sua posição geoestratégica para o comércio mundial foram fundamentais para que houvesse uma alteração na situação segurança marítima no contexto africano.

Embora não seja uma importante rota marítima internacional, o GoG está em posição estratégica para as rotas marítimas de Estados do centro e sudoeste da África, representando 25% do tráfego marítimo africano e com quase 20 portos comerciais. Quanto à fonte energética, detém 60% da produção de petróleo da África, abriga 4,5% das reservas comprovadas de petróleo do mundo e 2,7% das reservas comprovadas de gás natural. Dois terços dessas reservas estão concentrados na ZEE da Nigéria, o centro de gravidade da região, cujo setor de petróleo é responsável por 75% da receita do estado e 90% do total das exportações (ANEXO C). Além da fonte energética, possui uma das áreas de pesca mais ricas do mundo e

<sup>63</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 65.

<sup>64</sup> OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p. 01.

<sup>65</sup> EXPLORE..., [s.d.].

representa quase 4% da produção global de peixes, sendo esse setor responsável por um quarto dos empregos na África Ocidental, com estimativa de aumento potencial nos próximos anos, visto que há uma estimativa para a região do GoG abrigar um quarto da população mundial até 2050 (MORCOS, 2021).

Os dois maiores atores geopolíticos no GoG são a Nigéria e a Angola (ANEXO C). A Nigéria é classificada como uma economia mista e um mercado emergente. Além disso, possui oferta abundante de recursos naturais e com setores financeiros importantes, como de telecomunicações, transportes e o mercado de ações da Bolsa de Valores. Atualmente, o país é o 12º maior produtor e o oitavo maior exportador de petróleo do mundo, além de ter as dez maiores reservas provadas desse recurso. A Nigéria está na Organização dos Países Exportadores de Petróleo e o produto exerce um grande papel na economia local. Nas relações comerciais com o Brasil, até março de 2021, foi apresentado um superávit de US\$ 149,3 milhões, em 2020, também, foi registrado um superávit de US\$ 159,5 milhões. São valores relativamente altos e que evidenciam uma boa relação entre os dois países.<sup>66</sup>

O ano de 2020 foi, todavia, um dos piores anos das exportações brasileiras para a Angola. Houve, portanto, uma queda de mais de 21% se comparada ao ano de 2019. Até abril de 2021, a queda nas exportações se justifica por conta da pandemia, que acabou por afetar o início do ano com as exportações para diversos países, incluindo a Angola. O continente africano é o principal importador de açúcar do mundo, e na Angola o produto aparece como o principal produto exportado do Brasil, gerando em 2020 uma receita de US\$ 75,7 milhões, correspondendo a um total de 22% de todas as exportações para o país angolano. As carnes de frango também aparecem como principais produtos exportados para a Angola. A balança comercial entre os dois países apresentou, no ano de 2020, um superávit de US\$ 165,2 milhões<sup>67</sup>.

<sup>66</sup> BUENO, 2021b.

<sup>67</sup> BUENO, 2021a.

A Nigéria e a Angola juntas, em comparação mundial no ano de 2019, possuíam 2,6% das reservas de petróleo e eram responsáveis por 3,7% dessa produção, detinham 2,7% de reservas de gás e eram responsáveis por 1,2% dessa produção. Das importações brasileiras de petróleo, derivados de petróleo e gás natural liquefeito, ambos os países representam respectivamente 14,2%, 1,2% e 11% (AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS, 2020).

Em razão da descoberta de expressivas reservas petrolíferas a explorar na região, tornou-se uma área de interesse às potências globais e às empresas associadas. Outro ponto importante a favor é que, além de o seu óleo ser classificado de melhor qualidade pelo seu baixo teor de enxofre, baixo custo de refino e seu limitado dano ambiental, sua área possui uma relevante importância estratégica universal, pois a localização da maior parte das suas reservas estão fora do território, sendo, portanto, menos vulneráveis a crises, conflitos e mais fácil de transportar aos mercados internacionais. Ademais, os Estados do GoG possuem mais facilidade de investimento externo quando comparado a outras regiões (ALI, 2014).

Entretanto, o interesse de diversas potências nessa região deve ser observado com mais cautela, haja vista ser uma área do entorno estratégico; ou seja, área de interesse prioritário brasileiro, que no futuro pode ensejar um espaço de palco a contendidas de grandes potências, prejudicando o escoamento dos recursos energéticos da região, também impactando a segurança marítima no Atlântico Sul.

### 3.5.1 Ameaças à “boa ordem” no mar do GoG

De acordo com o *Piracy Reporting Center* (PRC) do IMB, foram relatados, 195 registros de pirataria e roubo armado contra navios em todo o mundo em 2020, em comparação

a 162 registros em 2019<sup>68</sup>. Esse aumento está relacionado principalmente ao aumento da pirataria no GoG que subiu de 64, em 2019, para 82, em 2020, notificações, representando nos dois últimos anos cerca de 40% do somatório, de cada ano, de todos os registros do IMB, sendo o Estado da Nigéria com maior incidência. Outra grande preocupação é o sequestro, pois ao redor do mundo, 135 tripulantes foram sequestrados de seus navios em 2020. Deste total, 95% dos sequestros ocorreram no GoG (ICC-IMB, 2019, 2020).

Desde 2012, o número de atos de pirataria marítima ao largo da costa da África Ocidental ultrapassou os registrados no Golfo de Áden e no Oceano Índico, ao largo da Somália<sup>69</sup> (APÊNDICE C). Comparando as piratarias entre os Golfos de Áden e Guiné observa-se que as piratarias de ambos os golfos possuem problemas em terra como a desigualdade social, a pobreza e a corrupção. Entretanto, quanto à localização, no Golfo de Áden a pirataria atuava em alto-mar. Já no GoG ocorre normalmente em águas territoriais de países costeiros.

Para enfrentar essa situação, os países do GoG têm buscado soluções e parcerias como a criação do Centro de Partilha de Informações do Comércio Marítimo do Golfo da Guiné (MTISCGoG, sigla em inglês)<sup>70</sup> - em 2016, substituída pelo Centro de Conscientização do Domínio Marítimo para o Comércio do Golfo da Guiné (MDATGoG, sigla em inglês)<sup>71</sup> -; a Estratégia Marítima Integrada de África 2050<sup>72</sup>; e o Código de Conduta de Yaoundé<sup>73</sup> (CCY).

Em junho de 2013, reuniram-se em Yaoundé (Camarões) os líderes da CEDEAO, CEEAC e da Comissão do Golfo da Guiné<sup>74</sup> (CGoG) para criarem uma estratégia regional comum para prevenir e processar atividades ilícitas nas águas do GoG, resultando a criação de três mecanismos: o CCY, a Declaração dos Chefes de Estado e o Memorando de Entendimento

<sup>68</sup> *INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE* - ICC, 2021.

<sup>69</sup> ICC-IMB, 2015, p. 5.

<sup>70</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 66.

<sup>71</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 66.

<sup>72</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 64.

<sup>73</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 62.

<sup>74</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 62.

entre as organizações regionais. Esse conjunto de instrumentos inspirou o desenvolvimento da Arquitetura Yaoundé (ANEXO B). Em que pese essas iniciativas, os resultados ainda se mostram insuficientes.

Outras ameaças presentes no GoG: (1) a pesca INN que chega a 65% da captura legalmente declarada, o nível mais alto globalmente, causando um prejuízo de anual de US\$ 1,5 bilhão para os governos locais, contribuindo para a escassez de recursos pesqueiros e acentua ainda mais as tensões sociais e econômicas na região; (2) o roubo e o contrabando de combustível e petróleo bruto são os maiores problemas na Nigéria, onde cerca de 120 mil barris de petróleo bruto são roubados todos os dias, ou quase 6% de sua produção; (3) o tráfico de drogas, onde a região se tornou um importante ponto de trânsito para os cartéis transnacionais de drogas da América Latina, com cerca de 25-35% de toda a cocaína andina consumida na Europa passando pela África Ocidental.<sup>75</sup>

Neste capítulo, constatou-se a mudança brasileira na primeira década do século XXI, quando o Brasil decidiu defender seus interesses regionais, atenuando a forte influência dos EUA sobre o continente, e criando organizações regionais, seja no âmbito econômico ou de defesa. Sendo assim, o Brasil avaliou o Atlântico Sul como uma área de riquezas naturais, meio de transporte, relação com a África e de grande valor na questão da defesa e segurança dos países ribeirinhos dessa porção oceânica. Verificou-se, nos principais documentos de defesa do país o respaldo de atuação do Poder Naval na área de interesse brasileira, classificada como Entorno Estratégico brasileiro, contribuindo com os interesses nacionais. E, com o propósito de analisar a área de objeto de estudo deste trabalho, constatou-se que a atual política externa do Brasil está alinhada com o continente africano, a qual se mostrou extremamente favorável e promissora. Também foi abordado a importância do Atlântico Sul, que atrai interesses de outros países ultramarinos e desenvolvidos. Depreende-se que o Brasil enxerga essa área como um

---

<sup>75</sup> MORCOS, 2021.

espaço de cooperação com a África ocidental e, ao mesmo tempo de contenda internacional, por causa do seu valor metamórfico ou que se altera ao longo dos anos. E, por fim, foi realizada a análise do GoG, que vem crescendo em termos geopolítico, mediante o surgimento de sua importância energética nos últimos anos, como também, as ameaças marítimas à “boa ordem” no mar que cresce, tornando o GoG uma área conspícua no mundo, em termos de perigo aos marítimos.

No próximo capítulo, será abordado o emprego dos meios navais na Comissão GUINEX, cerne deste trabalho. Assim, verificando se há relevância dessa Comissão para o Brasil ao relacioná-la com as informações estudadas nos capítulos 2 e 3, e, também, compará-la com a experiência adquirida nos exercícios *Obangame* e NEMO, os quais serão descritos na próxima seção.

## **4 GUINEX: COMISSÃO DA MB EM INCREMENTO À CAPACITAÇÃO DAS MARINHAS AMIGAS DO GoG NAS ATIVIDADES DE SEGURANÇA MARÍTIMA**

Neste capítulo se apurada a relevância da Comissão GUINEX. Para responder a essa questão, serão utilizados como subsídios para apreciação da experiência da MB para GUINEX, o volume de comissões com outros países, de missões de paz sob égide da ONU, entre 2016 e 2019, e principalmente os dados das participações brasileiras como convidada desde 2014 nas Comissões *Obangame Express* e desde 2019 na *Grand African NEMO*. Em seguida, serão descritos os principais pontos do planejamento da Comissão “GUINEX-I” e as possibilidades jurídicas de emprego de meios navais no exterior. E finalmente, será analisada a “GUINEX”, observando as teorias apresentadas no capítulo 2 e sua relação com o Entorno Estratégico brasileiro para chegar à relevância da referida Comissão.

### **4.1 O Emprego de Meios Navais no GoG**

O Brasil possui interesse permanente na estabilidade e segurança do Atlântico Sul. A cooperação naval prestada pelo Brasil a países africanos iniciou-se a partir dos anos 1990, quando o processo de criação da Marinha da Namíbia se instaurou. Ao longo dos últimos anos, o Brasil tem buscado auxiliar os países do GoG a fortalecer seus meios nacionais, principalmente suas Marinhas e Guardas Costeiras, a fim de atuarem com eficiência em suas tarefas de patrulha e defesa de seus territórios e águas jurisdicionais. A cooperação brasileira tem incluído, além da oferta de vagas em suas escolas militares, a realização de exercícios



conjuntos militares, inclusive com simulação de ações antipirataria<sup>76</sup>.

Apesar de a MB ter participado de outras comissões no continente africano, este trabalho se limitará a estudar as participações nas comissões *Obangame Express*, e a *Grand African NEMO*, de 2014 a 2021, a fim de servirem de subsídios à Comissão GUINEX, visto que possuem relações análogas.

#### 4.1.1 Participações da MB com outras Marinhas e em missões da ONU (2016-2019)

Em termos de participações da MB, foram realizadas 18 Comissões diferentes com outros países entre os anos de 2016 e 2019, sendo, destas, quatro com países do continente Africano<sup>77</sup>. Como missões sob a égide da ONU, cabe destacar a Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (MINUSTAH, sigla oficial, em francês), com um total de 13 anos de atuação, e a Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano por nove anos ininterruptos, empregando mais de 3.600 militares nesta Força-Tarefa, a qual fiscalizou mais de 71.200 navios e indicou cerca de 14.100 destes às autoridades libanesas para inspeção, atuando em Área Marítima de Operações com cerca de 17 mil km<sup>2</sup><sup>78</sup>.

#### 4.1.2 Obangame Express (2014 – 2021)

O Exercício multinacional *Obangame Express* é patrocinado pelo Comando dos EUA na África (AFRICOM, sigla em inglês) e projetado para melhorar a cooperação regional,

<sup>76</sup> BRASIL, 2013.

<sup>77</sup> BRASIL, 2020b, p. 70-71.

<sup>78</sup> BRASIL, *ibidem*.

a conscientização do domínio marítimo<sup>79</sup> (CDM), as práticas de compartilhamento de informações e a experiência de interdição tática, que visa a aumentar as capacidades coletivas dos países do GoG a fim de combater atividade ilícita marítima<sup>80</sup>, e conta com a participação de diversos países europeus e africanos<sup>81</sup>.

As primeiras participações brasileiras foram na *Obangame* 2012 e 2013 com a presença de oficiais como observadores.<sup>82</sup> Já a partir de 2014, ocorreu a primeira participação com navios brasileiros, que vêm, desde então, sendo alternados pelos Navios-Patrolha Oceânico (NPaOc)<sup>83</sup> Classe “Amazonas”, contabilizando neste ano de 2021 a oitava participação consecutiva.

O propósito do exercício é testar forças marítimas internacionais em diversas tarefas, incrementando a capacidade de condução de operações de segurança marítima (Patrulha Naval<sup>84</sup>), como também capacitar os países africanos para prover a segurança marítima da área do GoG contra ameaças marítimas na região. Assim, são realizados exercícios de operações de interdição marítima, técnicas de abordagem e treinamentos médicos e meteorológicos capazes de testar e avaliar a interoperabilidade regional, a relação multinacional de Comando e Controle e a proficiência marinheira dos países africanos com seus parceiros regionais do Golfo da Guiné, em conjunto com os países estrangeiros participantes.<sup>85</sup> Normalmente o exercício é conduzido em uma fase de porto, na qual os países recebem adestramentos sobre técnicas de abordagem, visita e inspeção, apresamento, primeiros-socorros e, após, uma fase de mar em exercícios com ênfase no combate ao tráfico de pessoas, armas, pesca INN, sequestro, poluição hídrica e

<sup>79</sup> Vide GLOSSÁRIO, p.63.

<sup>80</sup> OGAMA..., [s.d.].

<sup>81</sup> NPaOc..., 2014.

<sup>82</sup> MARINHA..., 2012.

<sup>83</sup> A MB possui três navios desta classe, construídos pela empresa BAE Systems Maritime - Naval Ships do Reino Unido (P-120 "Amazonas"; P121 – "Apa"; e P122 - "Araguari"). Eles foram incorporados à MB entre 2012 e 2013.

<sup>84</sup> Vide GLOSSÁRIO, p.67.

<sup>85</sup> NPaOc..., 2014.

pirataria<sup>86</sup>.

Dessa forma, serão abordados os principais pontos dos exercícios *OBANGAME EXPRESS* ao longo de 2014 a 2021:

Ao longo das edições, a MB empregou os NPaOc “Amazonas”, “APA” e “Araguari” no GoG. Nestas oportunidades, os exercícios contaram com as participações das Marinhas da Angola, Bélgica, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Canadá, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Dinamarca, Guiné Equatorial, França, Gabão, Gâmbia, Alemanha, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Itália, Libéria, Marrocos, Namíbia, Holanda, Níger, Nigéria, Portugal, República do Congo, STP, Senegal, Serra Leoa, Togo e EUA.<sup>87</sup>

O Brasil teve uma atuação importante no que tange aos adestramentos ministrados pelos instrutores de ação de visita e inspeção de navios em PATNAV do Centro de Adestramento Almirante Marquês de Leão (CAAML)<sup>88</sup> e em algumas edições pelo Grupo de Mergulhadores de Combate (GRUMEC) a militares das Marinhas e Guardas Costeiras africanas sobre abordagem a embarcações, demonstrando assim diversas interações representadas no APÊNDICE A. Além disso, a MB teve oportunidade de visitar diversos portos dos países ocidentais africanos participantes (APÊNDICE B) e realizar uma palestra sobre “Produtos da Indústria Naval Brasileira” em apoio à Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON)<sup>89</sup>, com o objetivo de mostrar os produtos da indústria naval de defesa do Brasil para os militares do alto escalão da Marinha de Guerra de Angola e representantes de empresas ligadas à Defesa. Houve também uma apresentação da empresa brasileira EMBRAER de sua aeronave “EMBRAER C-390”. Adicionalmente, a MB apoiou o Centro de Operações Marítimas, com sede na Base Naval de Luanda, utilizando o Sistema de Informações sobre o Tráfego Marítimo (SISTRAM), na sua versão IV, sob gerência do Comando do Controle Naval do Tráfego

<sup>86</sup> REVISTA PASSADIÇO, 2014.

<sup>87</sup> UNITED STATES AFRICA COMMAND, [s.d.].

<sup>88</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 62.

<sup>89</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 63.

Marítimo (COMCONTRAM) <sup>90</sup> da MB durante a realização dos exercícios da *Obangame Express* 2016 (NASCIMENTO JÚNIOR, 2020).

Conforme relata Nascimento Júnior (2020), de 2017 a 2019, a MB desempenhou a função de comando do grupo de controle do exercício, liderando a condução das atividades do exercício na zona de operações “A” (Angola, República Democrática do Congo e Congo).

Tendo em vista o aumento nos casos da doença pelo coronavírus 2019 pelo mundo, em 2020, foram cancelados todos os exercícios previstos para operação “*Obangame 2020*” <sup>91</sup>. Dessa forma, foram realizados somente exercícios com a Guarda Costeira de STP e a Marinha de Guerra Angolana por ocasião das visitas nos Portos de São Tomé e Luanda, respectivamente (APÊNDICE D).

De acordo com as entrevistas fornecidas para este trabalho (APÊNDICE D), a participação brasileira no Exercício Multinacional *OBANGAME EXPRESS* ocorre, tradicionalmente, na Zona A. Porém, em 2021, com o posicionamento da Angola cancelando a sua participação no exercício em virtude da doença pelo coronavírus 2019, foi inviabilizado o transcurso de qualquer atividade na Zona A e a participação da MB no exercício foi alterada para a Zona D (Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, STP).

#### 4.1.3 Grand African NEMO (2019 e 2020)

O *Grand African Nemo* é um exercício coordenado pela Marinha Francesa no GoG, com a participação brasileira desde 2019 pelo Navio-Patrolha Oceânico “APA”. Esse exercício

<sup>90</sup> Atual Centro Integrado de Segurança Marítima (CISMAR).

<sup>91</sup> UNITED STATES AFRICA COMMAND, 2020.

conjunto tem o propósito de adestrar as Marinhas Amigas dos países africanos da Costa Ocidental para o enfrentamento à insegurança marítima da região do GoG, por meio de ações de repressão às ameaças marítimas, e de assistência a navios em situação de perigo, aumentando, dessa forma, a interoperabilidade e os laços de cooperação entre as marinhas de diversos países do continente americano, africano e europeu<sup>92</sup>.

Nos anos de 2019, o NPaOc “APA” realizou diversos exercícios com Marinhas situadas mais ao norte do GoG, o que pouco ocorreu nas edições das *OBANGAME EXPRESS*. Na ocasião, o “APA” operou na zona de operações “G” (Cabo Verde, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Mali), contribuindo para o incremento dessas Marinhas, no caso as do Senegal e de Cabo Verde, sendo visitados os portos de Mindelo e Dacar (NASCIMENTO JÚNIOR, 2020). Em 2020, ocorreu novamente a participação do “APA”; porém, neste ano, devido à pandemia, alguns países não participaram do exercício. Assim, somente ocorreu a interação, em termos de exercício, com a Marinha do Senegal. Ressalta-se que o navio brasileiro visitou os mesmos portos da edição anterior (APÊNDICE D). Cabe salientar que os exercícios da “NEMO”, normalmente ocorrem em outubro, não sendo abarcada neste trabalho a edição de 2021.

Dessa forma, quanto à experiência na contribuição ao combate aos ilícitos marítimos no GoG, a MB participou, desde 2014, de dez edições, sendo as oito últimas comissões *Obangame Express* e as duas recentes comissões *Grand African NEMO*. Ressalta-se que nos exercícios da *Obangame* participou na zona “D” e atuou como coordenadora da zona “A”, e nos exercícios da *NEMO* contribuiu com exercícios na zona “G”.

---

<sup>92</sup> BRASIL, 2019.

#### 4.1.4 Planejamento Da Comissão Guinex

Conforme entrevista com o Almirante Garriga (APÊNDICE D), existe uma minuta da Estratégia Marítima para o GoG, a qual recebeu subsídios das Organizações Militares (OM) subordinadas do Comando de Operações Navais (ComOpNav) da MB e, no momento, encontra-se em fase de elaboração. Após a conclusão da minuta pelo Estado Maior da Armada (EMA), será enviada ao Comandante da Marinha para apreciação.

A Comissão GUINEX I (sua primeira edição) está prevista para ocorrer de 1 de agosto a 31 de outubro de 2021 (três meses de operação) e o seu propósito é conduzir adestramentos e exercícios, no mar e/ou no porto, com as Marinhas ou Guarda Costeiras de Camarões, Guiné Equatorial, Nigéria, STP e Cabo Verde, a fim de estreitar laços de amizade com países do entorno estratégico e contribuir para o incremento da capacitação de Marinhas amigas nas atividades de segurança marítima. A Comissão terá objetivos análogos aos exercícios *OBANGAME EXPRESS* e *Grand African NEMO* no que tange ao apoio aos países limítrofes, em termos de adestramento e exercícios. Contudo, em primeiro momento terá uma amplitude menor quando comparada as outras em termos de programas de eventos, zonas marítimas e países envolvidos (APÊNDICE D).

A MB planeja empregar na GUINEX um navio escolta classe “Niterói”, por causa da sua maior autonomia e recursos, quando comparado aos navios da classe “Amazonas”, uma aeronave orgânica e um destacamento de Mergulhadores de combate. Atuará nas zonas adjacentes a Guiana Equatorial, STP, Camarões, Nigéria e Cabo Verde, basicamente as zonas “D” e “E” da Arquitetura (ANEXO B), nas quais registram-se maiores ocorrências de ameaças marítimas (ICC-IMB, 2020). Como Marinhas convidadas, além dos países mencionados no propósito da Comissão GUINEX – I, acima, as Marinhas dos EUA, França, Reino Unido, Itália e Portugal (APÊNDICE D).

Quanto aos exercícios programados, há a previsão de serem relacionados aos procedimentos adotados para a Patrulha Naval e a Inspeção Naval<sup>93</sup>, tais como procedimentos de interrogação e aproximação de contatos de interesse, abordagem a contatos colaborativos e não colaborativos, além dos referentes à operação de navios, como, por exemplo, navegação e controle de avarias (APÊNDICE D).

#### 4.2 Possibilidade Jurídica de Emprego dos Meios Navais em Apoio ao Combate às Ameaças Marítimas No GoG

À luz da lei nº 2.953, de 17 de novembro de 1956, responsável por fixar normas para a remessa de tropas brasileiras para o exterior, define em seu art. 1º:

A remessa de força (*sic*) armada, terrestre, naval ou aérea para fora do território nacional, sem declaração de guerra e em cumprimento de obrigações assumidas pelo Brasil como membro de organizações internacionais ou em virtude de tratados, convenções, acordos (*sic*), resoluções de consulta, planos de defesa, ou quaisquer outros entendimentos diplomáticos ou militares, só será feita, nos termos (*sic*) da Constituição, com autorização do Congresso Nacional (BRASIL, 1956).

Dessa forma, depreende-se que conforme a legislação nacional, anteriormente, o emprego de meios navais nas ações diretas às ameaças marítimas no GoG só seria permitido com autorização do Congresso Nacional. Contudo, como a missão GUINEX tem como objetivo incrementar o conduzir adestramentos e exercícios, contribuindo para o desenvolvimento da capacitação de Marinhas amigas nas atividades de segurança marítima, conclui-se que não há

<sup>93</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 65.

impeditivo.

### 4.3 Relevância da Comissão Guinex para o Brasil

Nesta seção, será analisada a relevância da Comissão GUINEX e verificado o seu planejamento face às experiências da MB adquiridas por meio das comissões realizadas com outros países, de missões de paz sob égide da ONU, entre 2016 e 2019, e principalmente os dados das participações brasileiras como convidada na *Obangame* (2014 a 2021) e NEMO (2019 e 2020). Além disso, farão partes da análise, as teorias apresentadas no capítulo teórico (dois) deste trabalho, e sua relação com o estudo realizado, no capítulo três, acerca da aplicação do PN no Entorno Estratégico brasileiro, da política brasileira com a África e a importância do Atlântico Sul e do GoG, bem como as ameaças marítimas presentes no Golfo.

Dessa forma, a análise descrita possibilitará apurar a importância da GUINEX para o Brasil, além da relevância já adquirida nas comissões que vem participando na região. Assim, a partir desse ponto do trabalho, permite-se concluir que a MB, por meio da Comissão GUINEX, embora sua missão seja análoga às missões assumidas nas Comissões que a MB vem participando no GoG, aumentará a frequência dos exercícios militares na região, contribuindo, desse modo, para uma maior presença de forças militares, apoiando a redução da incidência das ameaças marítimas no Golfo.

A Comissão GUINEX atuará na área prioritária para o Brasil; ou seja, no seu entorno estratégico, almejando reforçar os OND, definidos na proposta da PND, elevando a contribuição da salvaguarda de pessoas, bens, recursos e interesses nacionais na região e para estabilidade regional, incrementando a projeção do Brasil no concerto das nações e sua inserção em processos decisórios internacionais. Ademais, promoverá, ainda mais, a cooperação com os



países limítrofes do GoG, por meio de suas Marinhas e Guardas Costeiras, na busca da manutenção da segurança marítima no Atlântico Sul, que, ao contrário, pode impactar na utilização das LCM brasileiras, e em caso de evolução, de uma possível ameaça até mesmo à Amazônia Azul. A GUINEX também contribui com a Estratégia Naval 5.1 do PEM, sendo uma derivação da OBNAV 5 (apoiar a política externa), definida na política naval, ao incrementar o nível de relacionamento com as Marinhas componentes da ZOPACAS.

A intenção de emprego do exercício GUINEX será nas zonas “D” e “E”, uma vez que são áreas de maiores incidências de crimes marítimos (ICC-IMB, 2020) e zonas diferentes das que a MB tem participado. Além disso, a zona “E” é adjacente ao Estado da Nigéria, a qual é o maior ator geopolítico da região (ANEXO C) e grande parceiro comercial do Brasil.

Considerando o aumento do número de relatos de ameaças marítimas no GoG, provenientes de uma carência dos Estados “fracos” dessa região em exercer seu poder de fiscalização em suas águas de jurisdição, as quais colocam em risco o interesse de outros Estados, a MB, com mais uma Comissão, estará alinhada aos interesses nacionais a despeito do continente africano, pois com o aumento da sua presença, ação básica da diplomacia naval, e sua credibilidade ao longo de dez participações em edições no GoG, alcançará agora uma postura de coordenadora do exercício, ascendendo seu resultado diplomático.

Com a prioridade da manutenção da paz no entorno estratégico brasileiro, região que engloba o GoG, a Comissão GUINEX fortalecerá as ações dissuasórias do país, pois o Brasil, além de se representar pela MB como um ator coordenador de exercícios voltados para a segurança marítima, foi programado para a sua primeira edição a participação de uma fragata classe “Niterói” e, em futuro próximo, terá a possibilidade de emprego das modernas fragatas classe “Tamandaré”<sup>94</sup>, demonstrando, portanto, suas ações de cooperação à “boa ordem” no Atlântico Sul, e sua capacidade de inventários a outros Estados, por intermédio de meios navais

<sup>94</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 64.

de maiores recursos. Isto é, uma fragata possui capacidade, quando comparada com os NPaOc, tais como de transportar mais aeronaves, aumentando a disponibilidade de meios aéreos em operações de esclarecimento<sup>95</sup> e de elevar sua capacidade de comando e controle, permitindo um maior potencial quanto à compilação do quadro tático de contatos e às comunicações, desestimulando, por intermédio da dissuasão, possíveis tentativas de ameaça à soberania nacional, e inserindo o Brasil como um dos atores que contribuem para a estabilização da segurança marítima e paz mundial.

Na atual conjuntura mundial, a região do GoG é o local com maior índice de pirataria marítima no mundo (ICC-IMB, 2020), causando insegurança marítima na região, podendo irradiar essa instabilidade pelo oceano Atlântico, impactando os interesses brasileiros. Ao mesmo tempo, em virtude da importância geoestratégica da região, principalmente por ser visualizada atualmente como fonte de segurança energética mundial, é provável que aumente o interesse comercial à medida que as fontes da terra se esgotem, tornando-se uma área almejada por diversos países, principalmente de grandes potências. Os interesses na região e atuação de atores externos em atividades comerciais tenderão a aumentar o fluxo comercial marítimo no Atlântico Sul. Dessa forma, a existência de um ambiente estável é fundamental para manutenção da integridade da Amazônia Azul e para o desenvolvimento dos estados litorâneos das duas margens do Atlântico Sul. Assim, quanto maior a presença de meios navais brasileiros no GoG, mais o Brasil se mostrará como um importante ator regional em atividades de segurança marítima nessa parcela oceânica.

Além disso, de acordo com a atual política externa, descrita no capítulo 3, existe um alinhamento de interesses recíprocos com o continente africano, pois o crescimento da África torna a questão da segurança alimentar um dos grandes temas do continente, como

<sup>95</sup> Vide GLOSSÁRIO, p. 67.

também sua demanda por energia e infraestrutura.<sup>96</sup> Essa realidade configura oportunidade única para o Brasil impulsionar o nosso comércio e investimentos recíprocos. Assim, dá-se plena importância à costa ocidental africana, pois além de pertencer ao entorno estratégico brasileiro, esses Estados em cooperação podem contribuir para a “boa ordem” no Atlântico Sul, e reforçar a ZOPACAS. Desse modo, essa região se configura de extrema importância para o Brasil, necessitando de uma maior presença de meios navais brasileiros.

O Brasil, integrante do G4, junto à Alemanha, Japão e Índia, defende o aumento do número de membros permanentes do Conselho de Segurança, argumentando que este necessita se adaptar, a fim de lidar com os atuais desafios globais, sendo mais representativo, legítimo e eficaz na garantia da paz<sup>97</sup>. Dessa forma, essa nova atuação do Brasil, na GUINEX, reforça a imagem de se comprometer com maiores responsabilidades no âmbito da segurança internacional, angariando capacidades como candidato, no caso de uma reforma no Conselho, como membro permanente, ou pelo menos uma maior visualização no cenário internacional.

Com o término das missões no Líbano, ocasionando mais disponibilidade de meios, a crise no GoG surge como uma oportunidade para o Brasil, por meio da MB, afirmar suas ações de política externa.

Além disso, a criação de uma Comissão brasileira, nos mesmos moldes das *OBANGAME* e *NEMO*, no GoG (facilitando a logística e a redução de custo), e tendo em vista a experiência adquirida em diversas interações com os países do GoG (APÊNDICE A), seria uma chance de o Brasil reforçar a sua posição como um importante ator no Atlântico Sul, e projetar na esfera mundial a imagem de ser capaz de oferecer uma segurança marítima no âmbito do seu entorno estratégico, incrementando a consciência situacional marítima no Atlântico Sul e a viabilidade de exercer suas ações de diplomacia naval no GoG. Ademais, a MB apoiará a economia brasileira pela proteção do seu tráfego marítimo, contribuindo com a

<sup>96</sup> BRASIL, 2021b.

<sup>97</sup> BRASIL, 2016b.

segurança marítima dos nossos vizinhos da outra margem do Atlântico Sul e ajudando seus desenvolvimentos nacionais, o qual facilitará o incremento das transações comerciais desses países com o Brasil, em diversas áreas de interesse, que vai desde a comercialização de gêneros alimentícios a produtos de defesa.

Por fim, examinamos neste capítulo, por meio dos conceitos apresentados no capítulo 2 e das condicionantes de emprego do Poder Naval no entorno estratégico descritas no capítulo 3, a correlação do planejamento da Comissão GUINEX com os interesses nacionais na atual conjuntura. Além disso, o término das missões no Líbano ocasiona mais disponibilidade de meios e sinaliza uma oportunidade para o Brasil, por meio GUINEX, afirmar suas ações de política externa e reforçar sua posição de importante ator no Atlântico Sul. Assim, pode-se estimar a relevância da GUINEX para o Brasil.

No próximo capítulo serão condensadas as principais ideias da dissertação, fazendo com que a correlação entre elas nos permita conclusões relevantes para respondermos à questão apresentada para pesquisa deste trabalho.

## 5 CONCLUSÃO

Esta dissertação se propôs a responder à seguinte pergunta: Qual é a importância da Comissão GUINEX para o Brasil, programada a partir de agosto de 2021, no GoG, visto que esta possui objetivos similares às Comissões que MB já vem participando como convidada desde 2014, na *OBANGAME EXPRESS*, e desde 2019, na *Grand African NEMO*?

Para alcançar o objetivo, este trabalho foi desenvolvido inicialmente por três teorias no capítulo 2, que permitiram a compreensão dos assuntos descritos, sendo elas: a “boa ordem” no mar, com foco no sistema de transporte marítimo, a segurança Marítima e as ameaças existentes; a análise acerca das fragilidades dos Estados “fracos”; e uma abordagem do resultado diplomático por meio da diplomacia naval.

No terceiro capítulo, foi explicado o conceito acerca do Entorno Estratégico brasileiro, bem como os documentos de Defesa condicionantes que versam sobre a aplicação do PN nesse entorno. Além disso, foi examinada a política externa atual do Brasil com a África, a fim de se averiguar se existe o alinhamento da política nacional com o emprego de meios navais no GoG. E, por fim, com o objetivo de verificar a necessidade de contribuição brasileira a despeito da segurança marítima no GoG, foram abordadas a importância do Atlântico Sul e do GoG e as ameaças marítimas presentes no Golfo.

No capítulo 4, verificou-se a capacidade da execução da GUINEX face às experiências da MB adquiridas por meio das comissões realizadas com outros países, de missões de paz sob a égide da ONU, entre 2016 e 2019, e principalmente os dados das participações brasileiras como convidada no GoG desde 2014. Em seguida, foram descritos os principais pontos do planejamento da Comissão “GUINEX-I” e as possibilidades jurídicas de emprego de meios navais no exterior. E, finalmente, foi analisado o planejamento da Comissão “GUINEX”, observando as teorias apresentadas no capítulo 2, e os assuntos pertinentes ao

Entorno Estratégico brasileiro, a fim de se apurar a importância da Comissão GUINEX para o Brasil, além da relevância já adquirida por meio das outras comissões que a MB vem participando no GoG.

A seguir, serão expostas as principais conclusões desses capítulos. No capítulo 2 (teórico), depreendeu-se que, para a manutenção da “boa ordem” no mar, é essencial a segurança marítima preservar os bens e interesses dos Estados, que são deslocados por meio do sistema de transporte marítimo, e afastar as possíveis ameaças. Além disso, deve ser dada a devida importância aos malefícios gerados pelas fragilidades dos Estados “fracos”, pois estes geram lacunas do seu dever de atuação, possibilitando a atuação de criminosos. Contudo, em uma visão de cooperação entre os Estados, é primordial uma boa relação diplomática, que no caso do Poder Naval, pode ser aplicada à diplomacia naval.

No capítulo 3, concluiu-se que o Brasil avalia o Atlântico Sul como uma área de riquezas naturais, meio de transporte, relação com a África e de grande valor na questão da defesa e segurança dos países ribeirinhos dessa porção oceânica. Entretanto, ao mesmo tempo considera uma área de futura contenda internacional, devido a seu valor que vem mudando ao longo dos anos. Foi verificada, nos principais documentos de Defesa do país a orientação de atuação do PN nas áreas de interesses brasileiros, classificadas como Entorno Estratégico brasileiro. Além disso, verificou-se o alinhamento da atual política externa do Brasil com o continente africano, a qual se mostra extremamente favorável e promissora. Concluiu-se que a região do GoG vem crescendo geopoliticamente, em razão do surgimento de sua importância energética nos últimos anos, como também das ameaças marítimas à “boa ordem” no mar que aumenta a cada ano, tornando o GoG uma das áreas mais perigosas aos marítimos atualmente.

Finalmente, no último capítulo, apurou-se a importância da Comissão GUINEX, pois segundo seu planejamento: promoverá, com mais essa missão, o aumento da frequência de exercícios militares na região; empregará o navio brasileiro em zonas da arquitetura de Yaoundé

com maior relatos de crimes marítimos, sendo essas áreas ainda não alocadas à MB; possibilitará o incremento do resultado diplomático brasileiro, por meio da diplomacia naval, tendo em vista o aumento de sua presença na região associada à credibilidade, adquirida ao longo das participações nas edições *Obangame e NEMO* no GoG, e a sua postura como coordenadora de exercícios; e empregará uma fragata classe “Niterói”, demonstrando maiores recursos e capacidades operativas, quando comparada aos NPaOc.

Como resultado da criação da GUINEX, espera-se contribuir com a redução das ameaças marítimas na região; reforçar os OND com a contribuição da salvaguarda de pessoas, bens, recursos e interesses nacionais na região e para estabilidade regional; inserir o Brasil em processos decisórios no âmbito da Defesa; cooperar com os países limítrofes do GoG; contribuir com a Estratégia Naval de apoio à política externa; incrementar ações dissuasórias do Brasil no Atlântico Sul e projetar-se como um dos atores que contribuem para a manutenção da “boa ordem” no Atlântico Sul, reforçando a ZOPACAS; e, por fim, angariando projeção militar como candidato a membro do Conselho de Segurança

Dessa forma, a pesquisa permitiu responder à questão deste trabalho, demonstrando a importância para que a Comissão ocorra. Assim, sendo a Crise no GoG uma chance de o Brasil reforçar sua posição de importante ator no Atlântico Sul e projetar na esfera mundial a imagem de ser capaz de oferecer uma segurança marítima no âmbito do seu entorno estratégico, incrementando a consciência situacional marítima no Atlântico Sul. Ademais, a MB apoiará a economia brasileira pela proteção do seu tráfego marítimo, contribuindo com a segurança marítima dos nossos vizinhos da outra margem do Atlântico Sul e ajudando seus desenvolvimentos nacionais, o qual facilitará o incremento das transações comerciais desses países com o Brasil.

Por fim, sugere-se, como uma possibilidade de pesquisa futura, verificar os benefícios reais das comissões GUINEX que iniciar-se-ão a partir de agosto de 2021.

## REFERÊNCIAS

ABDUL-HAK, Ana Patrícia Neves Tanaka. **O Conselho de Defesa Sul-Americano (CDS): objetivos e interesses do Brasil**. Brasília, DF: FUNAG, 2013. Disponível em: [http://funag.gov.br/loja/index.php?route=product/product&path=71&product\\_id=245](http://funag.gov.br/loja/index.php?route=product/product&path=71&product_id=245). Acesso em: 08 ago. 2021.

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS. **Anuário estatístico brasileiro do petróleo, gás natural e biocombustíveis 2020**. Brasília, DF: ANP, 2020. Disponível em: <http://www.anp.gov.br/publicacoes/anuario-estatistico/5809-anuario-estatistico-2020>. Acesso em: 18 jun. 2021.

AN ARCHITECTURE of trust: the security structure in the Yaoundé code of conduct is taking shape in the Gulf of Guinea. **African Defense Forum**, [s. l.], 11 Mar. 2020. Disponível em: <https://adf-magazine.com/2020/03/an-architecture-of-trust/>. Acesso em: 20 jul. 2021.

ALI, Kamal-Deen. **Maritime security cooperation in the Gulf of Guinea: prospects and challenges**. 2014. Thesis (Doctor of Philosophy) – Australian National Centre for Ocean Resources and Security (ANCORS), University of Wollongong, Australian, 2014. Disponível em: <https://ro.uow.edu.au/theses/4095>. Acesso em: 19 jun. 2021.

BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles Pacheco. A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional. **Revista de Direito Internacional**, Brasília, DF, v. 12, n. 1, 2015 p. 264-287. Disponível em: <https://www.publicacoes.uni-ceub.br/rdi/article/view/3359/pdf>. Acesso em: 26 jul. 2021.

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**: seção 1, Brasília, DF, p. 5169, 14 mar. 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marca-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Decreto nº 7.438, de 11 de fevereiro de 2011. Estabelece princípios e diretrizes para criação e elaboração do Livro Branco de Defesa Nacional, institui Grupo de Trabalho Intermínisterial com o objetivo de elaborar estudos sobre temas pertinentes àquele Livro, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 14 fev. 2011. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/decreto/d7438.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7438.htm). Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. Lei complementar nº 136, de 25 de agosto de 2010. Altera a Lei Complementar nº 97 de 1999. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 1, 26 ago. 2010. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/Lcp136.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/Lcp136.htm). Acesso em: 15 jun. 2021.



BRASIL. Lei nº 2.953, de 17 de novembro de 1956. Fixa normas para remessa de tropas brasileiras para o exterior. **Diário Oficial da União**: seção 1, Rio de Janeiro, p. 22185, 23 nov. 1953. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1950-1959/lei-2953-17-novembro-1956-354549-retificacao-47739-pl.html>. Acesso em: 27 jul. 2021.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **EMA 305**: Doutrina Militar Naval – DMN. Brasília, DF: EMA, 2017.

BRASIL. Estado-Maior da Armada. **PEM 2040**: Plano Estratégico da Marinha 2040. Brasília, DF: EMA, 2020a.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Marinha do Brasil tem participação inédita na Comissão Grand African NEMO**. Brasília, DF: MB, 20 out. 2019. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-tem-participacao-inedita-na-comissao-grand-african-nemo-2019>. Acesso em: 19 jul. 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. **Política naval**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, [2019?]. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/politicanaval>. Acesso em: 01 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Fragata "Independência" regressa ao Rio de Janeiro após última participação de um navio da marinha na missão de paz no Líbano**. [Brasília, DF: MD, 2020]. <https://www.marinha.mil.br/noticias/fragata-independencia-regressa-ao-rio-de-janeiro-apos-ultima-participacao-de-um-navio-da>. Acesso em: 19 jul. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional: Brasil 2020b**. [Brasília, DF: MD, 2020?]. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/livro\\_branco\\_congresso\\_nacional.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf). Acesso em: 01 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Ministros anteriores**. Brasília, DF, MD, 2021. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/a-informacao/institucional-2/ministro-da-defesa/ministros-anteriores>. Acesso em: 18 jun. 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa. Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF: MD, [2020]. 79 p. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/pnd\\_end\\_congresso\\_.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso_.pdf). Acesso em: 01 jun. 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Nota informativa nº 2**: combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no Golfo da Guiné. Brasília, DF: MRE, 2013. Disponível em: <http://antigo.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/3508-combate-a-pirataria-e-aos-ilicitos-maritimos-no-golfo-da-guine>. Acesso em 08 jul. 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Palavras do ministro das relações exteriores, embaixador Carlos França, pela celebração do dia da África, em Brasília.** Brasília, DF: MRE, 2021. Disponível em: <http://funag.gov.br/index.php/pt-br/component/content/article/137-nova-politica-externa/3720-palavras-do-ministro-das-relacoes-exteriores-embaixador-carlos-franca-pela-celebracao-do-dia-da-africa-em-brasilia-25-05-2021>. Acesso em: 16 jun. 2021.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Reunião dos chanceleres dos países do G4 – Brasil, Alemanha, Índia e Japão – sobre a reforma do Conselho de Segurança das Nações Unidas – declaração conjunta à imprensa.** Brasília, DF: MRE, 2016. Disponível em: <http://www.funag.gov.br/ipri/repertorio/index.php/categorias/89-organismos-multilaterais/reforma-do-conselho-de-seguranca/152-reuniao-dos-chanceleres-dos-paises-do-g4-brasil-alemanha-india-e-japao-sobre-a-reforma-do-conselho-de-seguranca-das-nacoes-unidas-declaracao-conjunta-a-imprensa>. Acesso em: 21 jul. 2021.

BUENO, Sinara. Exportações para a Angola. **Fazcomex**, São Leopoldo, RS, 14 maio 2021. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/exportacoes-para-a-angola/>. Acesso em: 02 jul. 2021a.

BUENO, Sinara. Exportações para a Nigéria. **Fazcomex**, São Leopoldo, RS, 27 maio 2021. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/exportacoes-para-a-nigeria/>. Acesso em: 02 jul. 2021b.

EM 2050, oceanos podem ter mesma quantidade de peixes e plástico. **ONU News**. [s. l.], Nações Unidas, 2017. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2017/02/1577611-em-2050-oceanos-podem-ter-mesma-quantidade-de-peixes-e-plastico>. Acesso em: 18 jun. 2021.

EXPLORE all contries – Nigeria: Africa. **The World Factbook**. Washington, DC, [s.d.]. Disponível em: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/nigeria/#people-and-society>. Acesso em: 02 jul. 2021.

FIORI, José Luís. O Brasil e seu entorno estratégico na primeira década do século XXI. In: SADER, Emir. (org.). **10 anos de governos pós-neoliberais no Brasil: Lula e Dilma.** São Paulo: Boitempo, 2013. p. 31-52. Disponível em: [http://flacso.redelivre.org.br/files/2015/03/10\\_ANOS\\_GOVERNOS.pdf](http://flacso.redelivre.org.br/files/2015/03/10_ANOS_GOVERNOS.pdf). Acesso em: 27 jul. 2021.

FRANÇA, Lessa Júnia; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas.** 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007. 255 p.

HASTINGS, Justin V. Geographies of state failure and sophistication in maritime piracy hijackings. **Political Geography**, [s. l.], v. 28, n. 4, p. 213-223, May 2009. Disponível em: <https://jvhastings.files.wordpress.com/2012/05/politicalgeographyarticle.pdf>. Acesso em: 10

jun. 2021.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE - ICC. **Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnapped in 2020, according to IMB's annual piracy report.**

London: ICC-IMB, 2021. Disponível em: [https://www.icc-ccs.org/index.php/site\\_content/item/1301-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imb-s-annual-piracy-report](https://www.icc-ccs.org/index.php/site_content/item/1301-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imb-s-annual-piracy-report). Acesso em: 02 jul. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU - IMB. **Piracy and armed robbery against ships:** report for the period 1 January – 31 December 2015. Londres: ICC-IMB, 2016. 30 p. Disponível em: <https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>. Acesso em: 13 jul. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU - IMB. **Piracy and armed robbery against ships:** report for the period 1 January – 31 December 2019. Londres: ICC-IMB, 2020. 61p. Disponível em: [https://www.icc-ccs.org/reports/2019\\_Annual\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2019_Annual_Piracy_Report.pdf). Acesso em: 13 jul. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU - IMB. **Piracy and armed robbery against ships:** report for the period 1 January – 31 December 2020. Londres: ICC-IMB, 2021. 67 p. Disponível em: [https://www.icc-ccs.org/reports/2020\\_Annual\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2020_Annual_Piracy_Report.pdf). Acesso em: 13 jul. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU - IMB. **Piracy and armed robbery against ships:** report for the period 1 January – 30 June 2021. Londres: ICC-IMB, 2021. 43 p. Disponível em: [https://www.icc-ccs.org/reports/2021\\_Q1\\_IMB\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Q1_IMB_Piracy_Report.pdf). Acesso em: 23 jul. 2021.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Resolution A.1025(26), adopted 02 December 2009:** code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery against ships. London: IMO, 18 Jan. 2010. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/PiracyArmedRobberydefault.aspx>. Acesso em: 23 jun. 2021.

INTERNATIONAL maritime traffic. **Federal Foreign Office.** [*s.l.: s.n., s.d.*]. Disponível em: <https://www.auswaertiges-amt.de/en/aussenpolitik/themen/aussenwirtschaft/verkehr/-/231410>. Acesso em: 30 jun. 2021.

MARINHA do Brasil participa do exercício Obangame Express na Nigéria. **Defesanet,** Brasília, DF, 19 mar. 2012. Disponível em: <https://www.defesanet.com.br/naval/noticia/5200/Marinha-do-Brasil-participa-do-exercicio-Obangame-Express-na-Nigeria/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

MORCOS, Pierre. A transatlantic approach to address growing maritime insecurity in the Gulf of Guinea. **Center for Strategic and International Studies, Washington DC, 01 Feb. 2021.** Disponível em: <https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>. Acesso em: 10 jul. 2021.

NASCIMENTO JÚNIOR, Salvan Correia do. **A diplomacia naval brasileira no Golfo da Guiné: o hiato entre a estratégia idealizada e os resultados alcançados.** 2020. 73f. Dissertação (Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) – Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/CEMOS\\_053\\_MONO\\_CC\\_CA\\_SALVAN.pdf](https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/CEMOS_053_MONO_CC_CA_SALVAN.pdf). Acesso em: 18 jul. 2021.

NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. (org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul.** Brasília, DF: IPEA, 2014. *Ebook* (284 p.). Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_brasil\\_seguranca.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_brasil_seguranca.pdf). Acesso em: 26 jul. 2021.

NPaOc “APA” participa do “Obangame Express 2014”. **Defesanet**, Brasília, 10 jun. 2014. Disponível em: <https://www.defesanet.com.br/naval/noticia/15630/NPaOc-%E2%80%9CAPA%E2%80%9D-participa-do-%E2%80%9CObangame-Express-2014%E2%80%9D/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

OGAMA express. **Defense Visual Information distribution Service.** Disponível em: <https://www.dvidshub.net/feature/Obangameexpress>. Acesso em: 19 jul. 2021.

OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi; PIGEON, Maisie. **Stable seas: Gulf of Guinea.** Colorado: One Earth Future, 2020. 114 p. Disponível em: <https://stableseas.org/publications/violence-gulf-guinea>. Acesso em: 10 jul. 2021.

POPULAÇÃO mundial deve ter mais 2 bilhões de pessoas nos próximos 30 anos. **ONU News.** [s. l.], Nações Unidas, 17 JUN. 2019. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2019/06/1676601>. Acesso em: 20 jun. 2021.

REVISTA PASSADIÇO: a revista da superfície. Niterói, RJ: Marinha do Brasil, ed. 34, a. 27, 2014. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/caaml/sites/www.marinha.mil.br.caaml/files/upload/Revista\\_Passadico\\_2014\\_.pdf](https://www.marinha.mil.br/caaml/sites/www.marinha.mil.br.caaml/files/upload/Revista_Passadico_2014_.pdf). Acesso em 19 jul. 2021.

RALBY, Ian; SOUD, David; RALBY, Rohini. The Gulf of Guinea is ready for maritime technology. **Center for International Maritime Security**, Maryland, 26 Feb. 2019. Disponível em: <http://cimsec.org/the-gulf-of-guinea-is-ready-for-maritime-technology/39790>. Acesso em: 20 jul. 2021.

SOUSA, Carlos A. O entorno estratégico brasileiro e as perspectivas de cooperação da MB. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 19, n. 2, p. 523-538, dez. 2013. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/download/210/172>. Acesso em: 15 jun. 2021.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 2<sup>nd</sup>. ed. London: Frank Cass, 2009. 430 p.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 4<sup>th</sup>. ed. London: Frank Cass, 2018. 458 p.

TRANSPORTE marítimo perfaz mais de 80% do comércio global. **ONU News**. [s.l.], Nações Unidas, 24. set. 2020. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2020/09/1727312>. Acesso em: 7 jun. 2021.

UNITED STATES AFRICA COMMAND. **Ogame Express**. Germany: U. S., [s.d.]. Disponível em: <https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express>. Acesso em: 19 jul. 2021

UNITED STATES AFRICA COMMAND. **U.S. Africa command cancels exercise Obangame Express**. Africa: U.S: [s.d.]. Disponível em: <https://www.c6f.navy.mil/Press-Room/News/News-Display/Article/2112341/us-africa-command-cancels-exercise-obangame-express/>. Acesso em: 19 jul. 2021.

UNITED STATES COAST GUARD. **The U.S. Coast Guard strategy for maritime safety, security, and stewardship**. Washington, DC: U.S. Department of Homeland Security: U.S. Coast Guard, 2017. Disponível em: <https://www.hsdl.org/?abstract&did=470382>. Acesso em: 20 jun. 2021.

URBAŃSKI, Józef; MORGAS, Waław; FELSKI, Andrzej. National maritime safety and security network – general outline. **Annual of Navigation**, [s. l.], v. 13, p. 117-130, 2008. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/233906725\\_NATIONAL\\_MARITIME\\_SAFETY\\_AND\\_SECURITY\\_NETWORK-GENERAL\\_OUTLINE](https://www.researchgate.net/publication/233906725_NATIONAL_MARITIME_SAFETY_AND_SECURITY_NETWORK-GENERAL_OUTLINE). Acesso em: 20 jun. 2021.

VAZ, Alcides Costa. O Atlântico Sul e as perspectivas estratégicas de Brasil, Argentina e África do Sul. In: ACIOLY, Luciana; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (org.). **Prospectiva, estratégias e cenários globais: visões de Atlântico Sul, África Lusófona, América do Sul e Amazônia: ciclo de debates**. Brasília, DF: IPEA, 2011. *Ebook* (217 p.). p. 49-59. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro\\_prospectiva\\_cenariosglobais.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/livro_prospectiva_cenariosglobais.pdf). Acesso em: 20 jul. 2021.

WEDIN, Lars. **Estratégias marítimas no século XXI**: a contribuição do Almirante Castex. Tradução: Contra-Almirante (Ref<sup>o</sup>) Reginaldo Gomes Garcia dos Reis, Capitão de Fragata Gustavo Leite Cypriano Neves, Capitão de Fragata Paulo Roberto Blanco Ozorio. Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015. *E-book* (235 p.). Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/wedin.pdf>. Acesso em: 26 jul. 2021.

## GLOSSÁRIO

**AMAZÔNIA AZUL** - Com 7,4 mil quilômetros de costa, o Brasil tem, sob sua jurisdição, 3,5 milhões de quilômetros quadrados (km<sup>2</sup>) de espaço marítimo. Área que apenas o Brasil pode explorar economicamente e que, por conta das riquezas naturais e minerais abundantes, é chamada de Amazônia Azul, numa comparação à importância da floresta amazônica para o país. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/economia-azul/noticias/o-que-%C3%A9-amaz%C3%B4nia-azul-e-por-que-o-brasil-quer-se-tornar-pot%C3%Aancia-militar-no-atl%C3%A2ntico>. Acesso em: 15 jun. 2021.

**ÁREA DE LIVRE COMÉRCIO DAS AMÉRICAS (ALCA)** - é um projeto lançado em 1994 pelo presidente norte-americano Bill Clinton na ocasião da Cúpula das Américas, mas as discussões estão paralisadas desde 2005. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/alca/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

**CENTRO DE ADESTRAMENTO ALMIRANTE MARQUES DE LEÃO (CAAML)** - subordinado ao Comando-em-Chefe da Esquadra e tem como atividade principal adestrar o pessoal que guarnece os navios da Esquadra, com ênfase no desempenho de Operações Navais e Controle de Avarias. Também realiza diversos cursos do Sistema de Ensino Naval, disseminando doutrinas táticas e procedimentos operativos, bem como instrução e adestramento para servidores militares e civis extra-Esquadra, de outras Forças Armadas, de Marinhas Amigas e de organizações civis governamentais e particulares. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/caaml/?q=historico>. Acesso em: 15 jun. 2021.

**CÓDIGO DE CONDUTA DE YAOUNDÉ (CCY)** - Código de Conduta relativo à prevenção e repressão de atos de pirataria e ataques à mão armada contra navios, bem como de atividades marítimas ilegais na África Ocidental e Central assinado por 25 países da região. Possui como principal objetivo o combate, no domínio marítimo, ao crime transnacional organizado, à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada, ao terrorismo marítimo e às outras atividades ilegais praticadas no mar, através de uma maior cooperação e facilitação dos países que constituem a região. Disponível em: [https://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2020/08/CEDIS-working-paper\\_PDEMar\\_A-seguran%C3%A7a-mar%C3%adtima-no-Golfo-da-Guin%C3%A9.pdf](https://cedis.fd.unl.pt/wp-content/uploads/2020/08/CEDIS-working-paper_PDEMar_A-seguran%C3%A7a-mar%C3%adtima-no-Golfo-da-Guin%C3%A9.pdf). Acesso em: 18 jun. 2021.

**COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ (CGoG)** - A Comissão do Golfo da Guiné, nasceu do tratado assinado em Libreville, República Gabonesa, no dia 3 de julho de 2001, por Angola, Congo, Gabão, Nigéria e São Tomé e Príncipe. Ela constituiu-se numa ferramenta institucional permanente de cooperação destes Estados ribeirinhos do Golfo da Guiné com vista a defesa de seus interesses comuns e a promoção da paz e do desenvolvimento socioeconômico assente no diálogo e concertação, baseados nos laços de amizade, solidariedade e fraternidade que os unem. A Comissão do Golfo da Guiné, a que aderiram no ano de 2008 os Camarões e a República Democrática do Congo, mantém-se aberta à adesão de outros Estados da costa do Golfo da

Guiné, com vista a transformar a sub-região numa Zona de Paz e Segurança. Disponível em: <https://cggrps.com/a-comissao-do-golfo-da-guine/>. Acesso em: 18 jun. 2021.

**COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA (CPLP)** - Criada em 17 de julho de 1996, é o foro multilateral privilegiado para o aprofundamento da amizade mútua e da cooperação entre os seus membros e tem como objetivos: A concertação político-diplomática entre seus estados membros, reforço da sua presença no cenário internacional; a cooperação em todos os domínios, sendo um deles a Defesa; e projetos de promoção e difusão da língua portuguesa. Disponível em: <https://www.cplp.org/id-2763.aspx>. Acesso em: 14 jun.2021.

**CONSCIENTIZAÇÃO DO DOMÍNIO MARÍTIMO (CDM)** - estabelece as bases para uma efetiva compreensão de qualquer fato associado ao ambiente marítimo que poderá afetar a segurança e a defesa, a economia e o meio ambiente dos EUA. Disponível em: <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/320/244>. Acesso em: 20 jul. 2021.

**CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA** - é a efetiva compreensão das tendências e relações, que se desenvolvem temporalmente no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um país. Seu propósito é possibilitar, desde o tempo de paz, a identificação de ameaças preponderantemente externas, potenciais ou manifestas, a partir da avaliação supracitada, permitindo a execução de operações e ações pelo Poder Naval, de forma singular ou conjunta, a fim de neutralizá-las antes que se contraponham à integridade territorial, soberania e interesses nacionais (BRASIL, 2017, p. 1-4).

**CONSELHO SUL-AMERICANO DE DEFESA** - Criado em dezembro de 2008, o CDS marca uma inflexão na tendência, verificada durante a Guerra Fria, de estruturação da cooperação militar coletiva no Hemisfério em torno dos EUA. Sua criação foi uma iniciativa brasileira em resposta à deterioração do quadro estratégico regional após o ataque colombiano a Angostura, no Equador. Nesse contexto, o CDS tornou-se um canal de diálogo regional útil em situações de crise político-militar e um instrumento permanente de fomento de confiança, capaz de contribuir para o fortalecimento da capacidade dissuasória regional e a consolidação de uma identidade sul-americana de defesa. (ABDUL-HAK, 2013).

**EMPREGO LIMITADO DA FORÇA** - são aquelas em que a Marinha do Brasil (MB) exercerá o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional, do qual o País tenha assumido obrigação, determinada por organização intergovernamental. A forma de aplicação da força será prescrita em documento legal e refletirá nas regras de engajamento a serem promulgadas para a operação. O emprego da força não deve se constituir no principal meio para se atingir um determinado fim; ao contrário, deve haver ponderação nesse sentido (BRASIL, 2017).

**EMPRESA GERENCIAL DE PROJETOS NAVAIS (EMGEPRON)** - é uma empresa pública criada em 09/06/1982, vinculada ao Ministério da Defesa por intermédio do Comando da Marinha do Brasil, que tem como finalidades principais promover a Indústria Naval Brasileira;



gerenciar projetos integrantes de programas aprovados pelo Comando da Marinha; e promover e executar atividades vinculadas à obtenção e manutenção de material militar naval. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/emgepron/pt-br/quem-somos>. Acesso em: 21 jul. 2021.

**ENTORNO ESTRATÉGICO** - Área de interesse prioritário para o Brasil, que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (BRASIL, 2020b, p. 77).

**ESTRATÉGIA MARÍTIMA INTEGRADA DE ÁFRICA 2050** - A visão global deste Estratégia é de promover o aumento da criação riqueza a partir dos oceanos e mares da África através do desenvolvimento sustentado de uma economia azul próspera de uma maneira segura e ambientalmente sustentável. Economia engloba a ideia de exploração sustentável dos recursos do mar visando uma melhora no bem-estar humano e equidade social. No GoG, a Economia Azul envolve, entre outras iniciativas, o desenvolvimento da indústria do petróleo e gás, a pesca sustentável, o desenvolvimento portuário, para conectar a região logisticamente com o resto do mundo, e a atração do turismo para a região. A “Economia Azul” é um conceito que entende que a correta exploração destes recursos gera empregos, desenvolvimento econômico e equidade social. Disponível em: [https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050\\_aim\\_strategy\\_pt\\_0.pdf](https://au.int/sites/default/files/documents/30932-doc-2050_aim_strategy_pt_0.pdf). Acesso em: 21 jul. 2021.

**ESTRATÉGIA NACIONAL DE DEFESA (END)** - orienta todos os segmentos do Estado brasileiro quanto às medidas a serem implementadas para se atingir os objetivos nacionais de defesa estabelecidos (BRASIL, 2020b).

**ESTRATÉGIA NAVAL** - é a ciência e a arte da manobra das forças aeronavais para que elas concorram para o sucesso da estratégia marítima (WEDIN, p. 119).

**FRAGATAS DA CLASSE “TAMANDARÉ”** - serão navios escoltas versáteis e de elevado poder combatente, capazes de se contraporem a múltiplas ameaças e destinados à proteção do tráfego marítimo e a negação do uso do mar, podendo realizar missões de defesa do litoral brasileiro. Além disso, serão empregados na patrulha das Águas Jurisdicionais Brasileiras, com ênfase na fiscalização e proteção das atividades econômicas, principalmente a petrolífera e a pesqueira. O início da construção da primeira fragata está previsto para 2021 e a entrega para ocorrer entre 2025 e 2028. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/emgepron/pt-br/fragatas-classe-tamandare-fct>. Acesso em: 22 jul. 2021.

**GOLFO DA GUINÉ (GoG)** – inclui 19 estados costeiros da África Ocidental e Central, nomeadamente Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, República Democrática do Congo (RDC), Guiné Equatorial, Gabão, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Libéria, Nigéria, Senegal, Serra Leoa, São Tomé e Príncipe, Gâmbia e Togo. Os termos Golfo da Guiné, região do Golfo da Guiné e África Ocidental e Central têm sido usados indistintamente aqui para descrever a região (OKAFOR–YARWOOD; PIGEON, 2020, p.1)

**GLOBALIZAÇÃO** - é o processo de aproximação entre as diversas sociedades e nações existentes por todo o mundo, seja no âmbito econômico, social, cultural ou político. Destaca-se a integração dos mercados existentes entre os países, conectando pontos distintos do planeta e compartilhando características em comum. Disponível em: <https://www.significados.com.br/globalizacao>. Acesso em: 26 jun. 2021.

**GRAND AFRICAN NEMO** (*Navy's Exercise for Maritime Operations*) - é dirigido pela Marinha da França na área do Golfo da Guiné (GoG), que visa reforçar a cooperação dos Estados do GoG, a fim de combater a insegurança marítima nesta área. Disponível em: <https://www.colsbleus.fr/articles/9762>. Acesso em: 12 jun. 2021.

**HIDROCARBONETOS** - são os compostos orgânicos mais simples, pois possuem apenas carbono e hidrogênio em sua composição. Contudo, também são os mais importantes e utilizados no cotidiano, uma vez que são, em maioria, derivados do petróleo. Sendo assim, compõem os combustíveis (como gás natural, gasolina e diesel), resinas e também os plásticos em grande maioria. Disponível em: <https://www.preparaenem.com/quimica/hidrocarbonetos.htm>. Acesso em: 13 jun. 2021.

**IBSAMAR** - exercício combinado entre Brasil, Índia e África do Sul e tem o propósito de estreitar os laços de amizade entre países envolvidos, contribuir para a interoperabilidade e aprimorar o nível de adestramento dos meios participantes. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com1dn/noticia/navio-patrolha-oce%C3%A2nico-amazonas-participa-da-opera%C3%A7%C3%A3o-ibsamar-v-no-oceano-%C3%ADndico>. Acesso em: 16 jun. 2021.

**INSPEÇÃO NAVAL (IN)** - é uma atribuição da Autoridade Marítima prevista na Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997. Trata-se de uma atividade de cunho administrativo, que consiste na fiscalização do cumprimento dessa Lei, das normas e regulamentos dela decorrentes, e dos atos e resoluções internacionais ratificados pelo Brasil, no que se refere exclusivamente à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação, no mar aberto e em hidrovias interiores, e à prevenção da poluição ambiental por parte de embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio (BRASIL, 2017, p. 4-8).

**INTERNACIONAL MARITIME BUREAU (IMB)** - é uma divisão especializada da *International Chamber of Commerce* (ICC). É uma organização sem fins lucrativos, criada em 1981 para atuar como um ponto focal na luta contra todos os tipos de crimes e negligência marítimos. Possui o único escritório independente no mundo para receber relatórios de ataques de piratas funcionando 24 horas por dia, o *Piracy Reporting Center* – PRC. Disponível em: <https://icc-ccs.org/icc/imb>. Acesso em: 12 jun. 2021.

**INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (IMO)** - é a agência especializada das Nações Unidas com a responsabilidade pela segurança da navegação e pela prevenção da poluição marinha por navios. Disponível em: <https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 12 jun. 2021).

**JUNTA INTERAMERICANA DE DEFESA (JID)** - Uma Comissão composta por técnicos Militares, Navais e de Aeronáutica, nomeados pelos governos membros da União Pan-Americana, para estudar e sugerir a defesa do continente, em virtude da ameaça que representavam as potências do Eixo na Segunda Guerra Mundial. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/alca/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

**LIVRO BRANCO DE DEFESA NACIONAL (LBDN)** - é um documento de caráter público, por meio do qual se permitirá o acesso ao amplo contexto da Estratégia de Defesa Nacional, em perspectiva de médio e longo prazos, que viabilize o acompanhamento do orçamento e do planejamento plurianual relativos ao setor de defesa. Disponível em: [https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy\\_of\\_estado-e-defesa/livro\\_branco\\_congresso\\_nacional.pdf](https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf). Acesso em: 14 jun. 2021.

**LONG-RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING SHIPS (LRIT)** – é um sistema de Identificação e Rastreamento de Longo Alcance (LRIT) fornece a identificação global e rastreamento de navios para aumentar a segurança do transporte e para fins de proteção e proteção do ambiente marinho. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/LRIT.aspx>. Acesso em: 15 jun. 2021.

**MARITIME DOMAIN AWARENESS FOR TRADE GULF OF GUINEA (MDAT-GOG)** – centro de conscientização do domínio marítimo para o comércio - golfo da guiné fornece um serviço tripulado de especialistas militares 24 horas por dia, recebendo relatórios, compartilhando atualizações importantes e fornecendo orientação sobre os padrões de operação da embarcação e riscos de segurança com a comunidade marítima do Golfo da Guiné. Disponível em: <https://shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk/west-africa-gulf-of-guinea>. Acesso em: 16 jul. 2021.

**MARITIME TRADE INFORMATION SHARING CENTRE – GULF OF GUINEA (MTISC-GOG)** - Centro de Compartilhamento de Informações do Comércio Marítimo - Golfo da Guiné (MTISC-GoG) deixou de operar em junho de 2016. Foi substituído pelo Centro de Conscientização do Domínio Marítimo para o Comércio - Golfo da Guiné (MDAT-GoG). Disponível em: <https://shipping.nato.int/nsc/operations/global-maritime-risk/west-africa-gulf-of-guinea>. Acesso em: 16 jul. 2021.

**MERCADO COMUM DO SUL (MERCOSUL)** - é um processo de integração regional conformado inicialmente pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai ao qual recentemente incorporaram-se a Venezuela\* e a Bolívia, esta última em processo de adesão. Disponível: <https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/em-poucas-palavras/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

**OBANGAME EXPRESS** - é patrocinado pelo Comando dos EUA na África (AFRICOM) e projetado para melhorar a cooperação regional, consciência do domínio marítimo (MDA), práticas de compartilhamento de informações e experiência de interdição tática para aumentar as capacidades coletivas do Golfo da Guiné e nações da África Ocidental para combater

atividade ilícita marítima. Disponível em: <https://www.dvidshub.net/feature/ObangameExpress2021>. Acesso em: 13 jul. 2021.

**OFFSHORE** - O significado de *offshore* está também relacionado com a atividade de prospecção, perfuração e exploração de empresas de exploração petrolífera que operam ao largo da costa. Disponível em: <https://www.significados.com.br/offshore>. Acesso em: 12 jul. 2021.

**OPERAÇÃO DE ESCLARCIMENTO** - visa à obtenção de informações necessárias para orientar o planejamento e o emprego de forças e é composta quatro modalidades: busca, patrulha, acompanhamento e reconhecimento. (BRASIL, 2017, p. 3-9).

**PATRULHA NAVAL (PATNAV)** - atividade conduzida por meios navais e aéreos, com o propósito de fiscalizar e implementar a legislação nacional nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (BRASIL, 2017, p. 4-5).

**PESCA ILEGAL** - exercidas por navios de pesca nacionais ou estrangeiros nas águas marítimas sob a jurisdição de um Estado, sem a autorização deste ou em infração às suas leis e regulamentações; exercidas por navios de pesca que arvoram pavilhão de Estados Partes, mas que operam em infração às medidas de conservação e de gestão adotadas por essa organização, vinculativas para esses Estados, ou às disposições pertinentes do direito internacional aplicável; ou exercidas por navios de pesca que infrinjam as leis nacionais ou as obrigações internacionais, incluindo as contraídas pelos Estados que cooperam com uma organização regional de gestão das pescas competente. Disponível em: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/pesca-fisc-ilegal-pesca-inn>. Acesso em: 13 jul. 2021.

**PESCA NÃO DECLARADA** - que não tenham sido declaradas, ou tenham sido declaradas de forma deturpada, à autoridade nacional competente, em infração às leis e regulamentações nacionais; ou exercidas na zona de competência de uma organização regional de gestão das pescas competentes que não tenham sido declaradas, ou o tenham sido de forma deturpada, em infração aos procedimentos de declaração previstos por essa organização. Disponível em: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/pesca-fisc-ilegal-pesca-inn>. Acesso em: 13 jul. 2021.

**PESCA NÃO REGULAMENTADA** - exercidas na zona de competência de uma organização regional de gestão das pescas competente por navios de pesca sem nacionalidade ou que arvo-rem pavilhão de um Estado que não seja Parte nessa organização ou por qualquer outra entidade de pesca de modo não conforme ou contrário às medidas de conservação e de gestão dessa organização; ou exercidas por navios de pesca em zonas ou relativamente a unidades populacionais de peixes para as quais não existam medidas de conservação ou de gestão aplicáveis, de modo incompatível com as responsabilidades que, por força do direito internacional, incumbem ao Estado em matéria de conservação dos recursos marinhos vivos. Disponível em: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/pesca-fisc-ilegal-pesca-inn>. Acesso em: 13 jul. 2021.

**PODER MARÍTIMO** - é a projeção do *Poder Nacional*, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das *águas interiores*, quer como instrumento

de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os *objetivos nacionais* (BRASIL, 2017).

**PODER NACIONAL** - é a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os *objetivos nacionais*, em conformidade com a vontade nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica (BRASIL, 2017).

**PODER NAVAL** - compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa. As forças e os meios de apoio não orgânicos da MB, quando vinculados ao cumprimento da missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval, serão considerados integrantes do *Poder Naval*. É considerado um dos componentes da *expressão militar do Poder Nacional* e integrante do *Poder Marítimo*, capaz de atuar no mar, nas *águas interiores* e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o *espaço aéreo* sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos *Objetivos Nacionais* de Defesa, identificados na *Política Nacional de Defesa*, conforme as diretrizes estabelecidas pela *Estratégia Nacional de Defesa* (BRASIL, 2017).

**POLÍTICA NAVAL** - orienta o planejamento estratégico da MB, cujo cumprimento impõe a disponibilidade de forças navais aptas a atuarem em consonância com a magnitude político-estratégica e econômica do Brasil no cenário internacional (BRASIL, 2019).

**POLÍTICA NACIONAL DE DEFESA** - é o documento condicionante de mais alto nível para o planejamento de ações destinadas à defesa do país, com foco prioritário para as ameaças externas e que estabelece objetivos para o preparo e emprego de todas as expressões do poder Nacional, em prol da defesa nacional, bem como apresenta os pressupostos básicos de País em relação à sua defesa e estabelece os *Objetivos Nacionais de Defesa* (BRASIL, [2020]).

**PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA - 2040** - é um documento de alto nível, com o propósito de orientar o planejamento de médio e longo prazo, por meio de *Objetivos Navais* (OBNAV) organizados em uma cadeia de valores, orientados pela *Visão de Futuro da Marinha do Brasil* (BRASIL, 2020a).

**PROGRESSO E DESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA DO SUL (PROSUL)** - Constituída em 2019, este fórum propõe um diálogo amigável entre as nações sul-americanas livre de ideologia política, buscando assim a evitar que diferentes posições diplomáticas atrapalhem no comércio regional. Disponível em: <https://www.stoodi.com.br/blog/geografia/prosul-o-que-e/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

**SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA AMAZÔNIA AZUL (SisGAAZ)** – tem como monitorar e controlar, de forma integrada, além da área afeta à “Amazônia Azul”, a região SAR (Search and Rescue – busca e salvamento) de responsabilidade do Brasil e as demais áreas de interesse estratégico no Atlântico Sul a fim de contribuir para a mobilidade estratégica, representada pela capacidade de responder prontamente a qualquer ameaça, agressão ou

ilegalidade. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sisgaaz-protecao-e-monitoramento-das-aguas-jurisdicionais-brasileiras>. Acesso em: 28 jun. 2021.

**TRATADO INTERAMERICANO DE ASSISTÊNCIA RECÍPROCA (TIAR)** - foi assinado pelas repúblicas americanas na Conferência do Rio de Janeiro (1947), esse tratado de defesa hemisférica estabelecia basicamente que “um ataque armado por qualquer Estado contra um Estado americano será considerado como um ataque contra todos os Estados americanos”, ao mesmo tempo que definia os princípios, obrigações e mecanismos que deveriam ser postos em ação em caso de necessidade. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/alca/>. Acesso em: 14 jun. 2021.

**UNIÃO DAS NAÇÕES SUL-AMERICANAS (UNASUL)** - foi uma organização entre os 12 países da América do Sul que visava construir uma identidade e cidadania sul-americanas, buscando assim uma integração política, social, econômica, cultural, energética e ambiental. Disponível em: <https://www.stoodi.com.br/blog/geografia/prosul-o-que-e/>. Acesso em: 14 jun. 2021).

**ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL - ZOPACAS** – A partir da independência dos Estados africanos ocorreram muitas tentativas de integração entre países sul-americanos e do oeste da África, culminando, em 1986, na ZOPACAS, com objetivo de evitar a introdução de armamentos nucleares e outros de destruição em massa na região, bem como, por meio do multilateralismo, aproveitar todo o potencial socioeconômico da área. Países membros da ZOPACAS: Argentina, Brasil, Uruguai, África do Sul, Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República do Congo, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zopacase> e <https://www.marinha.mil.br/simposiozopacas/pt-br/2018/conceito>. Acesso em: 20 jun. 2021.

## APÊNDICE A

### INTERAÇÕES DA MB COM FORÇAS MILITARES ESTRANGEIRAS

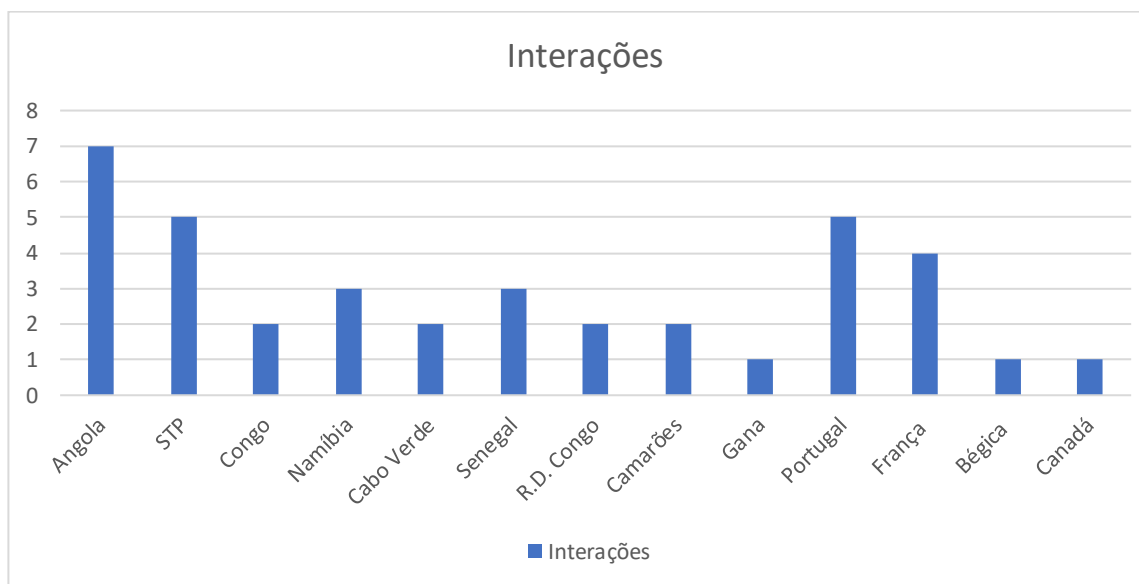


Gráfico 1 - Quantidade de interações com forças militares estrangeiras – navios, equipes de abordagem e aeronaves – por país, que operaram com os NPaOc Classe “Amazonas” da MB nas Obangame Express (2014 a 2021) e Grand African NEMO (2019 a 2020)

Fonte: (NASCIMENTO JÚNIOR, 2020) e APÊNDICE D

OBS: O autor utilizou os dados de 2014 a 2019 da referência Bibliográfica de Nascimento Júnior (2020). Os dados dos anos de 2020 e 2021 foram obtidos por meio de entrevista em Apêndice “D” deste trabalho.

## APÊNDICE B

### PORTOS VISITADOS PELA MB

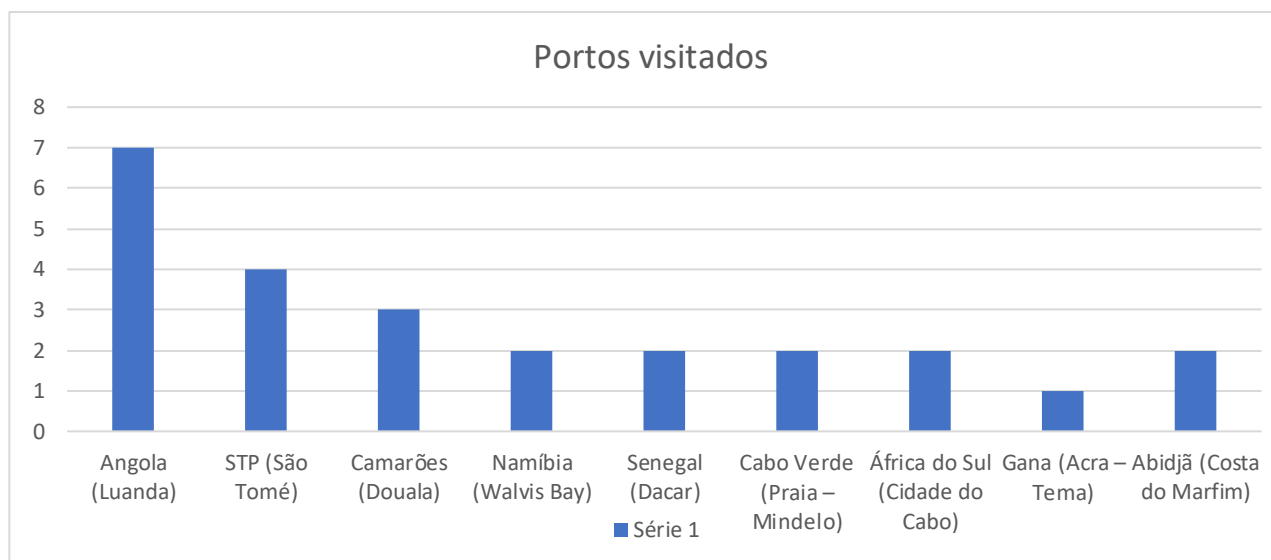


Gráfico 2 - Quantidade de visitas a portos por navios da MB, por cidade, nas Obangame Express (2014 a 2021) e Grand African NEMO (2019 a 2020)

Fonte: (NASCIMENTO JÚNIOR, 2020) e APÊNDICE D

OBS: O autor utilizou os dados de 2014 a 2019 da referência Bibliográfica de Nascimento Júnior (2020). Os dados dos anos de 2020 e 2021 foram obtidos por meio de entrevista, Apêndice “D” deste trabalho.



## APÊNDICE C

## ATAQUES PIRATAS DE 2011 a 2020

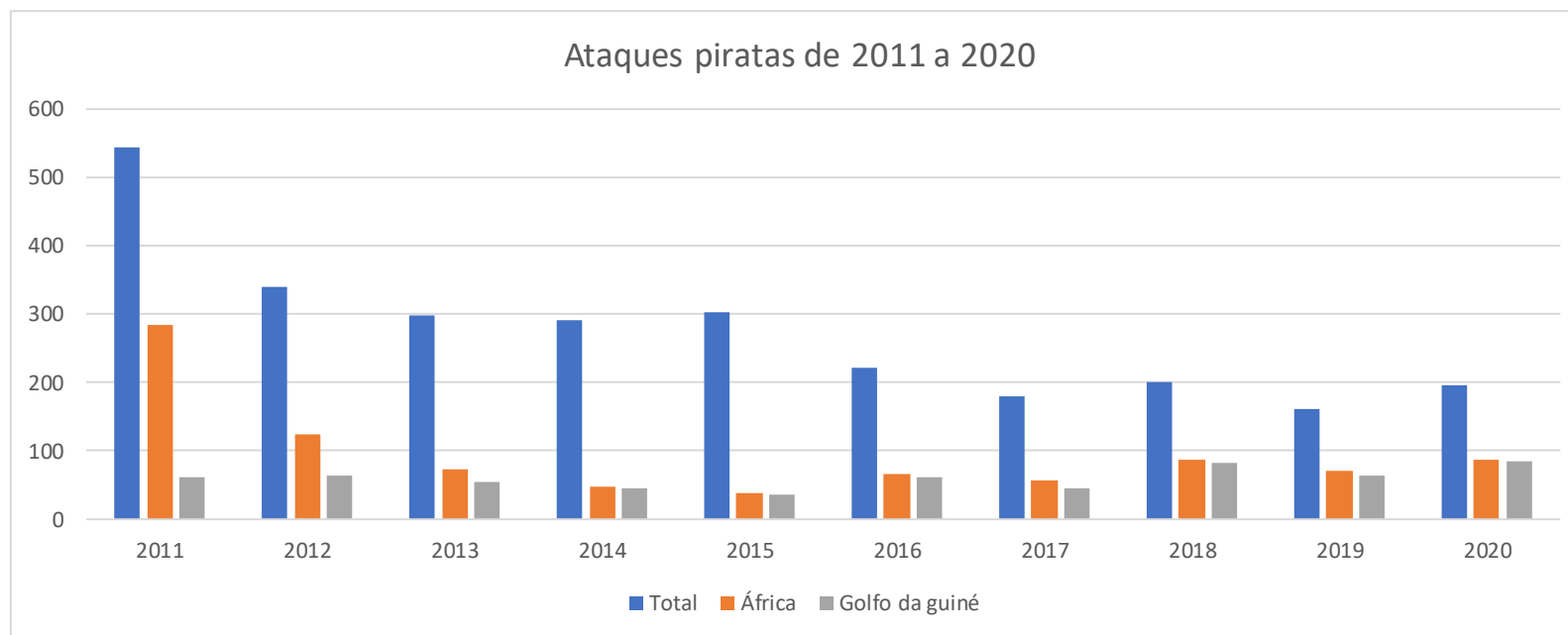


Gráfico 3- Quantidade de ataques piratas entre 2011 a 2020

Fonte: ICC-IMB, 2015 e ICC-IMB, 2020.

OBS: Dados trabalhados pelo autor.

## APÊNDICE D

### Roteiro da entrevista

#### **ENTREVISTA COM SUBCHEFE DE OPERAÇÕES DO COMANDO DE OPERAÇÕES NAVAIS**

**- Entrevistado: Sr. Contra-Almirante Gustavo Calero GARRIGA Pires**

**- Data: 12 de julho de 2021.**

1) Existe alguma Estratégia Marítima brasileira em apoio a erradicação dos crimes marítimos aos países limítrofes do GoG?

Resposta: Há no momento uma minuta da Estratégia Marítima para o Golfo da Guiné que recebeu subsídios das OM subordinadas do ComOpNav, e no momento se encontra em fase de alterações. Após a conclusão da minuta pelo EMA será enviada ao Comandante da Marinha para apreciação.

2) Qual o nome da Comissão da MB programada para ocorrer no GoG?

Resposta: GUINEX I.

3) Qual é o propósito da Comissão?

Resposta: Conduzir adestramentos e exercícios, no mar e/ou no porto, com as Marinhas ou Guarda Costeiras de Camarões, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Cabo Verde, a fim de estreitar laços de amizade com países do entorno estratégico e contribuir para o incremento da capacitação de Marinhas Amigas nas atividades de Segurança Marítima.

4) Qual é o período da Comissão?

Resposta: De 01AGO a 03OUT de 2021.

5) A Comissão será análoga às comissões *OBANGAME EXPRESS* e *Grand African NEMO*?

Resposta: A Comissão terá objetivos análogos no que tange ao apoio aos países limítrofes, em termos de adestramento e exercícios. Contudo, em primeiro momento terá uma amplitude menor quando comparada as outras em termos de programas de eventos, zonas marítimas e países envolvidos.

6) Quais meios serão empregados na Comissão Guinex?

Resposta: 01 Fragata classe “Niterói”, 01 helicóptero (AH-11B) e 01 Destacamento de mergulhadores de combate.

7) Qual (is) zona (s) da Arquitetura de Yaoundé a Comissão focará?

Resposta: Zonas adjacentes a Guiana Equatorial, São Tomé e Príncipe, Camarões, Nigéria e Cabo Verde. Basicamente as zonas Delta e Echo da Arquitetura,

8) Quais Marinhas foram convidadas?

Resposta: Foram convidadas as Marinhas dos países citados na resposta da pergunta de número três. Além destas, as Marinhas dos EUA, França, Reino Unido, Itália e Portugal.

9) Quais exercícios estão previstos?

Resposta: Há a previsão de realização de exercícios relacionados aos procedimentos adotados durante a Patrulha Naval e a Inspeção Naval, tais como procedimentos de interrogação e aproximação de contatos de interesse, abordagem a contatos colaborativos e não colaborativos, além dos referentes à operação de navios, como, por exemplo, navegação e controle de avarias.

## **ENTREVISTA COM O COMANDANTE DO NPaOc “ARAGUARI”**

**- Entrevistado: Sr. Capitão de Fragata James Acâmpora Bessa Pinto**

**- Data: 12 de julho de 2021.**

1) Qual foi o período de participação do navio na Comissão *OBANGAME EXPRESS* 2021?

Resposta: 19FEV a 18ABR de 2021.

2) Quantos dias de deslocamento da cidade do Rio de Janeiro à região do GoG?

Resposta: O navio desatracou de Natal em 26FEV e, após a visita ao porto de Walvis Bay-NAM (10 a 12MAR), apresentou-se na Zona D (Proximidades de Douala-CMR) em 20MAR.

3) Qual era a composição brasileira em termos de meios e destacamento embarcado, por exemplo: aeronave, destacamento de FN, Mec etc.?

Resposta: O navio não desatracou com Aeronave embarcada ou destacamentos MEC/de FN.

4) Quais exercícios foram realizados sob a coordenação da “*US NAVY*”?

Resposta: Imigração Ilegal e Antipirataria.

5) Foi realizado algum exercício por militares de bordo em terra? Caso sim, quais foram?

Resposta: Não houve participação de exercícios em terra devido à COVID-19.

6) Tendo em vista a arquitetura de Youndé, qual foi a participação da MB na arquitetura?

Resposta: Tradicionalmente, a participação brasileira no Exercício Multinacional *OBANGAME EXPRESS* ocorre na Zona A, nas proximidades de Angola, porém, neste ano, com o posicionamento desse país africano cancelando a sua participação no exercício devido à COVID-19, inviabilizaram o transcurso de qualquer atividade na Zona A e a participação do navio no exercício foi alterada para a Zona D.

7) Quais portos estrangeiros foram visitados na referida Comissão? E com quais países o navio realizou exercícios?

Resposta: Portos: Walvis Bay (Namíbia), São Tomé (STP), Douala (Camarões) e Abidjã (Costa do Marfim). Realizados exercícios: Marinhas da Namíbia, de Camarões, São Tomé e Príncipe

e França.

### **ENTREVISTA COM O COMANDANTE DO NPaOc “AMAZONAS”**

**- Entrevistado: Sr. Capitão de Fragata Rodrigo de Mello Francesconi**

**- Data: 14 de julho de 2021.**

1) Qual foi o período de participação do navio na Comissão *OBANGAME EXPRESS 2020*?

Resposta: A Comissão OE-20 ocorreu de 17FEV a 07ABR. Porém, devido à pandemia de COVID-19, a Operação “OBANGAME EXPRESS 2020” foi cancelada. Apesar do cancelamento, foi aproveitada a oportunidade da estadia em São Tomé e Príncipe e Angola para realizar exercícios e adestramentos com as Marinhas amigas.

2) Qual era a composição brasileira em termos de meios e destacamento embarcado, por exemplo: aeronave, destacamento de FN, Mec etc.?

Resposta: Estavam embarcados um destacamento de Mergulhadores de Combate e uma equipe de instrutores de PATNAV do CAAML. Ambos são utilizados para auxiliar o Navio nos adestramentos das Marinhas Africanas. O Navio não levou aeronave orgânica.

3) Foi realizado algum exercício por militares de bordo em terra? Caso sim, quais foram?

Resposta: Historicamente, a participação dos NPaOc classe “Amazonas” nesses exercícios é dividida em duas fases, uma primeira em terra e uma segunda no mar. Na fase de terra, a Equipe de Adestramento de GVI-GP, composta de militares do CAAML e do GRUMEC, conduz adestramentos teóricos e práticos a bordo do Navio para os GVI/GP (Grupo de Visita e Inspeção/Guarnição de Presa) das Marinhas amigas e na fase de mar o navio serve de “Contato de Interesse”, objeto dos exercícios operativos realizados pelos meios navais das Marinhas Amigas, quando então a Equipe de Adestramento de GVI-GP realiza a avaliação dos referidos exercícios.

4) Tendo em vista a arquitetura de *Youndé*, que são divididas em zonas marítimas, qual foi a participação da MB na arquitetura? E qual porto estrangeiro foi visitado?

Resposta: O Navio participou na Zona A. O navio atracou em Luanda (Angola).

### **ENTREVISTA COM O COMANDANTE DO NPaOc “APA”**

**- Entrevistado: Sr. Capitão de Fragata Luiz Ricardo Batista Ramalho**

**- Data: 12 de julho de 2021.**

1) Qual foi o período de participação do navio na Comissão *GRAND AFRICAN NEMO 2020*?

Resposta: De 14 de setembro a 31 de outubro de 2020, período na área de operação de 25 de setembro a 13 de outubro.

2) Qual era a composição brasileira em termos de meios e destacamento embarcado, por exemplo: aeronave, destacamento de FN, Mec etc.?

Resposta: 02 militares Mec, sendo 01 oficial e 01 praça, para Assessoria de Adestramento e Equipe de abordagem;

3) Quais exercícios foram realizados na referida Comissão?

Exercícios contra o Tráfico de drogas, Pirataria, Proteção de plataformas, Exercício de trânsito com ameaça aérea (Aproveitando-se do princípio da oportunidade com uma aeronave francesa).

4) Foi realizado algum exercício por militares de bordo em terra? Caso sim, quais foram?

Resposta: Não.

5) Tendo em vista a arquitetura de *Youndé*, em qual zona ocorreu a participação da MB?

Resposta: Desde a comissão de 2019, o navio operou na Zona Marítima G. No ano de 2020 em virtude da pandemia causada pela Covid-19, alguns países não participaram da Operação.

6) Por ocasião da NEMO 2020, com quais Marinhas ou Guardas Costeiras, o NPaOc “APA” realizou exercícios?

Resposta: Marinha do Senegal e uma ANV da França. Ressalta-se que em virtude da pandemia alguns países não participaram.

7) Por ocasião da NEMO 2020, quais portos estrangeiros foram visitados?

Resposta: Mindelo (Cabo Verde) e Dacar (Senegal).

## ANEXO A - Os Estados do Golfo da Guiné.



*Figura 1- Os Estados do Golfo da Guiné.*

Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON, 2020, p. 1.

Nota: Os países que compõem a região conhecida como Golfo da Guiné são: Cabo Verde, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Congo, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe e Angola.

## ANEXO B - ARQUITETURA DE YAOUNDÉ

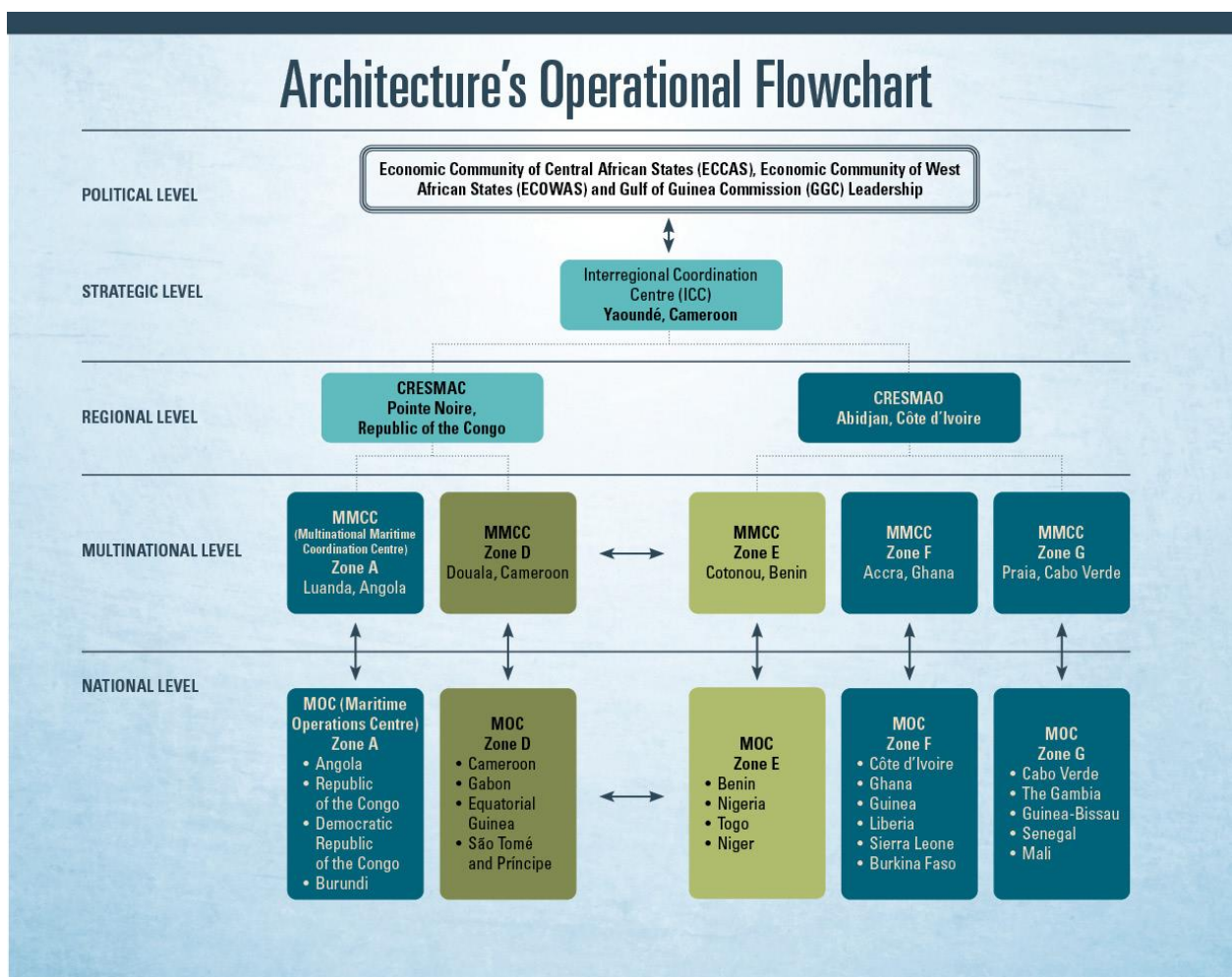


Figura 2 - Arquitetura de Yaoundé por níveis.

Fonte: ADF STAFF, 2020.



*Figura 3- Arquitetura de Yaoundé para segurança e proteção marítima*

Fonte: ADF STAFF, 2020

Os Estados, incluindo os signatários do Código de Conduta de Yaoundé, são agrupados por suas respectivas Comunidades Econômicas Regionais (CER) em zonas marítimas. A CEEAC possui as zonas A e D (as zonas B e C não existem) e a CEDEAO detém as Zonas E, F e G. Os agrupamentos nacionais são os seguintes, com um asterisco indicando cada país que



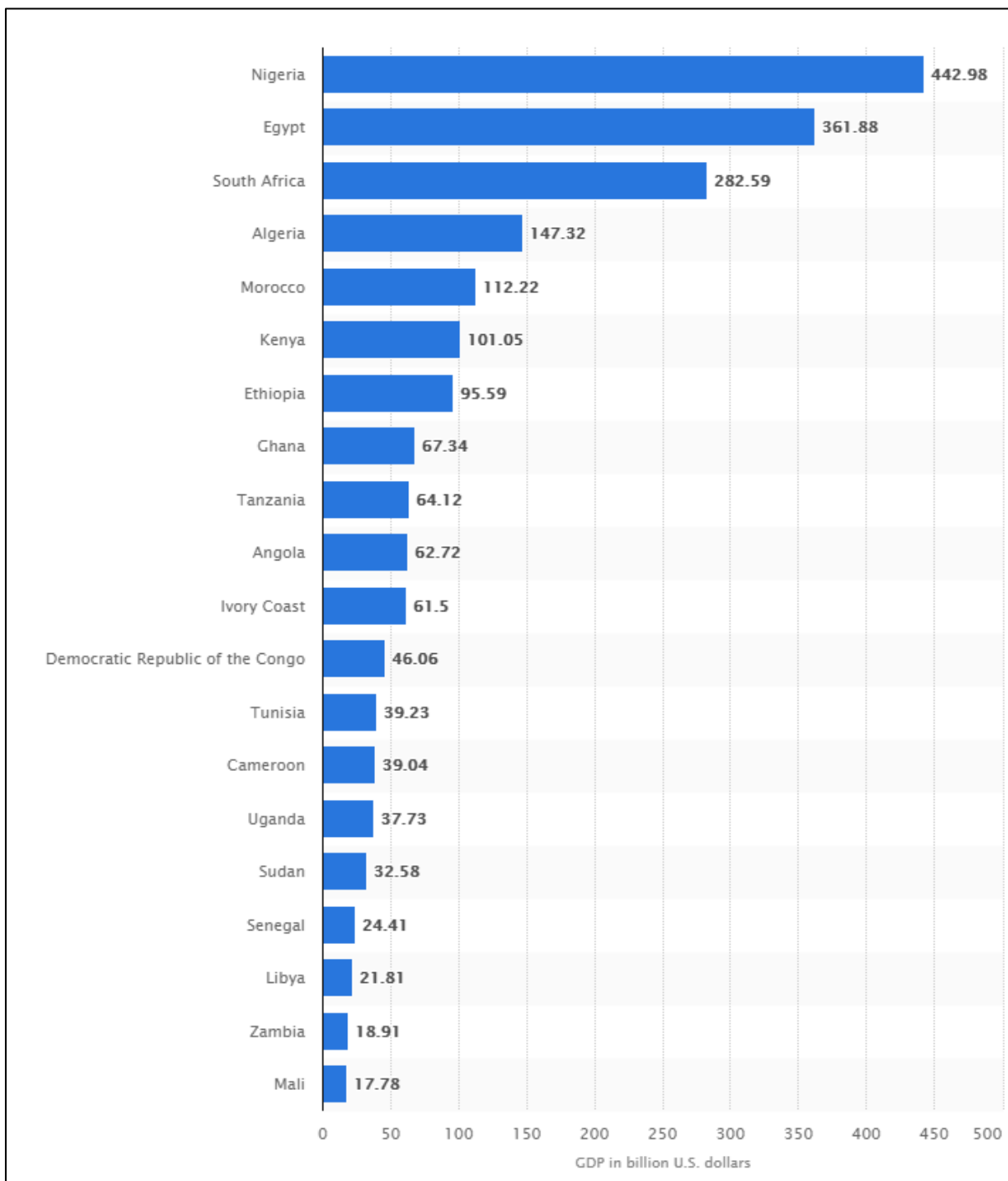
abriga um Centro de Coordenação Multinacional de Zona (*Zonal Multinational Coordination Center - MCC*):

- Zona A: Angola, República Democrática do Congo, Congo
- Zona D: Camarões\*, Guiné Equatorial, Gabão, São Tomé e Príncipe
- Zona E: Nigéria, Benin\*, Togo, Níger
- Zona F: Gana\*, Costa do Marfim, Burkina Faso, Serra Leoa, Libéria, Guiné
- Zona G: Cabo Verde\*, Senegal, Gâmbia, Guiné-Bissau, Mali

Cada Comunidade Econômica Regional também possui um Centro de Coordenação Regional correspondente, o Centro Regional de Segurança Marítima da África Central (CRESMAC) para a ECCAS com sede em Ponte Negra, na República do Congo, e o CRESMAO para a CEDEAO com sede em Abidjã, na Costa do Marfim. Os dois centros regionais interagem e compartilham informações com os Centros de Coordenação Marítima Multinacional (*Multinational Maritime Coordination Centre – MCC*) para garantir a cooperação operacional em suas respectivas áreas de responsabilidade. No ápice da arquitetura está o Centro Inter-regional de Coordenação (*Interregional Coordination Center - ICC*) em Iaundê, local que concentra aspectos operacionais, estratégicos e políticos da segurança marítima no Golfo da Guiné. A ICC coordena e apoia o trabalho dos dois centros regionais, das cinco zonas de operações e dos 25 Estados-membros. Ao mesmo tempo, tem o papel importante de se envolver com parceiros internacionais e governos nacionais para criar vontade política e garantir que o impulso do Golfo da Guiné continue. É importante ressaltar que a Arquitetura de Iaundê para Segurança e Proteção Marítima (*Yaoundé Architecture for Maritime Safety and Security – YAMSS*, sigla em inglês) está cada vez mais produzindo resultados reais na água. Além disso, a comunidade de profissionais marítimos envolvidos na implementação deste projeto arquitetônico está cada vez mais conectada entre si e trabalhando coletivamente para tornar a segurança e a segurança marítima uma realidade no Golfo da Guiné. Como talvez o exemplo mais notável, a Zona D já

serve como um exemplo de como conduzir operações sistemáticas combinadas no mar para a segurança marítima, não apenas na África, mas em todo o mundo. CRESMAC e CRESMAO estão se tornando cada vez mais operacionais no compartilhamento de informações em suas regiões e entre si. Em todos os níveis, há sinais encorajadores de crescente impulso e aumento da comunidade entre os profissionais marítimos da África Ocidental e Central.

Fonte: RALBY, SOUD E RALBY, 2019.

**ANEXO C - MAIORES PRODUTOS INTERNO BRUTO AFRICANOS EM 2020**

*Gráfico 4 - Os países africanos com os maiores Produtos Interno Bruto (PIB) em 2020*

Fonte: VARELLA, 2020.