

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (T) Alessandra Cristina Derito Greco Fernandes

A SEGURANÇA MARÍTIMA DO ENTORNO ESTRATÉGICO DO ATLÂNTICO SUL:
O COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ POR MEIO DA OPERAÇÃO
MULTINACIONAL *OBANGAME EXPRESS*

Rio de Janeiro

2021

CC (T) Alessandra Cristina Derito Greco Fernandes

A SEGURANÇA MARÍTIMA DO ENTORNO ESTRATÉGICO DO ATLÂNTICO SUL:
O COMBATE À PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ POR MEIO DA OPERAÇÃO
MULTINACIONAL *OBANGAME EXPRESS*

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval, como requisito parcial para a conclusão do Curso Superior.

Orientador: CF CARLOS AUGUSTO DE LIMA

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2021

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pela benção de estar viva e poder compartilhar desta experiência acadêmica do Curso Superior 2021 da Escola de Guerra Naval (C-Sup 2021) junto aos meus companheiros da Marinha do Brasil.

Ao meu orientador, CF Carlos Lima, pelas valiosas lições e orientações seguras ao longo desta jornada

À Capitão de Mar e Guerra (RM1-T) Chiara e ao Suboficial (RM1), pela paciência e incentivo fundamentais para a conclusão deste trabalho.

Aos meus pais, Alfredo e Edlaine, pelo aprendizado, dedicação, esforço e determinação a mim dispensados no alcance dos meus objetivos educacionais e de vida.

Ao meu esposo, pela paciência, compreensão, companheirismo e auxílio em todos os momentos mais delicados e importantes da minha vida.

RESUMO

Este trabalho tem por finalidade apresentar uma análise sobre o fenômeno da pirataria marítima, ilícito datado da época medieval que vem sendo abordado em legislações internacionais, sobretudo na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, celebrada em 1982 na Jamaica. Tal ilícito tem ocorrido com frequência na região da África Ocidental, especificamente no Golfo da Guiné. Nesta pesquisa, será apresentado o histórico da pirataria, sua definição legal e doutrinária; também será demonstrado que o combate a esse crime no Golfo da Guiné, região abundante em petróleo, gás, hidrocarbonetos e outros recursos naturais, e portanto, área disputada por amplos interesses internacionais, constitui uma preocupação ao entorno estratégico brasileiro, e está configurada em vários documentos do Ministério da Defesa do Brasil. A relevância da proteção daquela área se encontra fundamentada na questão da segurança da costa brasileira, na defesa dos interesses internacionais do Brasil, bem como em uma forma de inserção internacional do País na política marítima mundial. A Teoria Liberal das Relações Internacionais, na sua vertente do institucionalismo neoliberal, serve como fundamento para a relação da interdependência entre os Estados, na defesa da cooperação internacional nas questões de segurança, tal como preconizado nas normas da Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar. Serão apresentadas as possíveis ameaças ao Brasil decorrentes do crime de pirataria no Golfo da Guiné e será demonstrada a atuação da Marinha do Brasil no seu combate, principalmente por meio do exercício multinacional da Operação *Obangame Express*, da qual há participação com meio operativo desde 2013, com forças navais internacionais. Também serão citadas formas de cooperação mais discretas, como o intercâmbio de nigerianos ou namibianos nas instituições de ensino da Marinha do Brasil, de forma a compartilhar informações sobre segurança marítima. Por fim, será demonstrada a natureza cooperativa da Operação *Obangame Express*, sua relevância no combate à pirataria e os benefícios trazidos pela participação da Marinha do Brasil por meio de Força Multinacional.

Palavras-chave: Pirataria. Golfo da Guiné. Cooperação. Entorno estratégico. Interesses internacionais. Operação *Obangame Express*.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 — Mapa da região do Golfo da Guiné.....	21
Figura 2 — Mapa de incidentes de pirataria e mão armada de 2020.....	23
Figura 3 — Mapa de incidentes de pirataria e à mão armada no primeiro trimestre de 2021.....	24

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRICACENTER	Centro de Estudos Estratégicos da África
AFRICOM	United States Africa Command
BIM	Bibliotecas Integradas da MB
CEDEAO	Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CEEAC	Comunidade Econômica dos Estados da África Central
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CS-ONU	Conselho de Segurança da ONU
END	Estratégia Nacional de Defesa
EUA	Estados Unidos da América
EUCOM	United States European Command
FA	Forças Armadas
ICC	Interregional Coordination Centre
II GM	Segunda Guerra Mundial
IMB	International Maritime Bureau
IMO	International Maritime Organization
LBDN	Livro Branco de Defesa Nacional
MB	Marinha do Brasil
MD	Ministério da Defesa
ONU	Organização das Nações Unidas
PEM	Plano Estratégico da Marinha
PLS	Projeto-Lei do Senado
PND	Política Nacional de Defesa
RI	Relações Internacionais
SCIELO	Scientific Electronic Library Online
UE	União Europeia
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZOPACAS	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	7
2	ORIGEM, CONCEITOS LEGAIS E DOUTRINÁRIOS DO CRIME DE PIRATARIA E A NÃO TIPIFICAÇÃO NO BRASIL.....	9
2.1.	Pirataria: como acontecimento histórico	10
2.2	Definições legais e conceitos doutrinários.....	11
2.3	Documentos institucionais relevantes	14
2.4	Teoria liberal das relações internacionais e vertente do liberalismo institucional, ou institucionalismo neoliberal, que contribuem para a cooperação entre Estados	16
2.5	Da não tipificação penal do crime de pirataria no Brasil.....	18
3	A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO ENTORNO DO ATLÂNTICO SUL PARA O BRASIL, EM ESPECIAL, A REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ.....	19
3.1	A Pirataria em foco na política externa brasileira para a África Ocidental.....	21
3.2	As possíveis ameaças da pirataria no Golfo da Guiné ao Brasil e a atuação da MB no combate a este tipo de crime	25
3.3	Benefícios para a MB pela participação na Operação Obangame Express por meio de Força Multinacional.....	27
4	CONCLUSÃO.....	30
5	REFERÊNCIAS	34

1 INTRODUÇÃO

O crime de pirataria marítima é um ilícito marítimo cuja ocorrência tem aumentado nos últimos anos em várias regiões do mundo, e que tem causado transtornos à livre navegação nos mares e, conseqüentemente, ao comércio internacional.

Tal ilícito tem origens antes do período medieval, e foi definido pela Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹, em 1982, como crime que ocorre em alto-mar, ou seja, nas águas internacionais, pois, não havendo soberania nessa área, tem-se dificultada a sua punição, e quando os piratas adentram às águas territoriais dos Estados, faz-se necessário respeitar a soberania destes.

A pirataria tem sido constatada com regularidade em regiões como: o sudeste asiático; a costa da Somália; o Golfo de Áden; o Oceano Índico Ocidental; a África central; e até na América Latina. Porém, esse tipo crime tem se sobressaído desde o ano 2000 até os dias de hoje, na região do Golfo da Guiné, área da costa africana ocidental, que começa no Senegal e termina na costa de Angola, sobretudo visando ao roubo de cargas de navios petroleiros. Tal fato se deve às condições de fragilidade financeira e política dos países daquela região, à corrupção e à falta de uma política marítima efetiva, acarretando no despreparo das Forças Armadas daqueles países e a desorganização do poder marítimo (GUEDES, 2016).

Segundo dados de 14 de abril de 2021, do International Maritime Bureau (IMB)², a região do Golfo da Guiné contou com quase metade (43%) de todos os relatórios de incidentes de pirataria no primeiro trimestre de 2021, consoante sítio eletrônico da International Chamber of Commerce (ICC, 2021).

A importância do Golfo da Guiné se sobressai por sua posição estratégica para o comércio marítimo no Atlântico Sul e por ser uma área rica em recursos naturais, notadamente petróleo e gás natural, entre outros. No âmbito do Ministério da Defesa do Brasil (MD), é região de interesse prioritário, constituindo o entorno estratégico brasileiro, de acordo com a Política Nacional de Defesa (PND) (BRASIL, 2012). Também não se pode esquecer a questão da proximidade com a costa brasileira, fato que ratifica a preocupação com a segurança daquela área.

¹ A Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, reunida de 1973 a 1982, concluiu seus trabalhos em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay, na Jamaica.

² O IMB é uma divisão especializada da International Chamber of Commerce (ICC), uma organização sem fins lucrativos, estabelecida em 1981, contra a pirataria marítima.

Sendo assim, verifica-se que a área do Golfo desperta muitos interesses internacionais, e especialistas do campo da segurança marítima no Brasil incentivam a participação das Forças Armadas (FA) nas operações multinacionais³, visando à proteção da área e a troca de informações e conhecimentos com os países que lidam com este tipo de crime.

A Marinha do Brasil (MB), no ano de 2012, participou com militares na função de observadores; e, já em 2013, participou da operação multinacional na região do Golfo da Guiné denominada *Obangame Express*, que se constitui, na prática, em um exercício militar multinacional, pois envolve várias Marinhas de outros países, com o objetivo de aperfeiçoar as táticas marítimas de proteção daquela área conturbada por vários tipos de ilícitos, principalmente, a pirataria marítima.

O problema de pesquisa a ser discutido versa sobre a participação da MB em operações de combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné, com a finalidade de ser verificada a possibilidade de inserção do Brasil na colaboração ao combate desse tipo de crime internacional. Para tanto, o trabalho pretende responder à seguinte questão: Ocorre a cooperação da MB no combate à pirataria marítima na região do Golfo da Guiné por meio da Operação *Obangame Express*, realizada desde o ano de 2012?

Dessa forma, a monografia tem como objetivos: analisar a participação da MB no Golfo da Guiné, no tocante ao combate à pirataria marítima; identificar a natureza da Operação *Obangame Express* realizada pela MB naquela região e os possíveis benefícios para a MB, bem como a atuação em alguma operação multinacional; e identificar as possibilidades de riscos ao Brasil relativas à pirataria marítima do Golfo da Guiné e seu possível expansionismo para a costa brasileira. Para atender a esses objetivos, buscou-se responder às seguintes questões: Como a MB atua no Golfo da Guiné no combate à pirataria marítima? Em que consiste a Operação *Obangame Express*? O Brasil é membro de alguma Força Multinacional? Quais são as possíveis ameaças ao Brasil em relação à pirataria marítima do Golfo da Guiné?

Tendo em vista o crescimento deste tipo de ilícito naquela região, até os dias de hoje, o presente trabalho limitará sua abrangência ao crime de pirataria praticado no Golfo da Guiné.

³ De acordo com a Doutrina Militar Naval (EMA-305), operação multinacional é constituída por Forças Armadas de dois ou mais Estados e estruturada segundo mandato específico das Organizações das Nações Unidas ou de organização de segurança regional, ou de coalização de Estados, específica para uma determinada situação que tenha sua missão definida pela finalidade, pelo espaço e por período de tempo.

A relevância e a pertinência da pesquisa se encontram demonstradas à medida que a pirataria marítima se revela ainda bastante atuante na região estratégica supracitada, como será visto nos dados e mapas da IMB, e, portanto, trazendo ameaças à comunidade internacional marítima. Espera-se que este trabalho possa contribuir para ampliar o conhecimento da *Obangame Express*, que conta com a participação da MB há mais de 9 (nove) anos, e para que se reflita sobre a necessidade de implementação permanente de medidas efetivas, como a operação multinacional *Atalanta*⁴, que ocorre em outra área da África e que objetiva a segurança constante da região da costa da Somália, contra vários tipos de crimes marítimos.

Quanto à metodologia adotada para este trabalho, foi realizada pesquisa bibliográfica e documental. A pesquisa bibliográfica buscou ampliar o entendimento sobre o conceito de pirataria marítima, seu modo de atuação e a forma de combatê-la, precisamente no Golfo da Guiné. Para tal feito, foram utilizados livros técnicos, publicações, artigos e outros documentos científicos sobre o tema existentes em plataformas específicas na Internet. As seguintes bases de dados foram utilizadas: Rede das Bibliotecas Integradas da Marinha (BIM) e Scientific Electronic Library Online (SCIELO). Na pesquisa documental, foram identificados documentos afetos ao tema, como relatórios de organizações internacionais oficiais e notícias veiculadas na Internet, como no site da IMB e ICC, dentre outros.

Este trabalho se encontra organizado em quatro seções. A primeira, trata-se da introdução. A segunda é formada pelo histórico da pirataria; seus conceitos legais e doutrinários; documentos institucionais relevantes e a Teoria liberal das relações internacionais e a vertente do liberalismo institucional ou institucionalismo neoliberal que contribuem para a cooperação entre Estados e a questão da não tipificação do crime no Brasil. A terceira seção se refere à importância estratégica do entorno do Atlântico Sul para o Brasil, em especial a região do Golfo da Guiné; a pirataria em foco na política externa brasileira para a África Ocidental; as possíveis ameaças da pirataria no Golfo da Guiné ao Brasil e a atuação da MB no seu combate; e os benefícios para a MB por sua participação na Operação *Obangame Express*. A quarta e última seção, a conclusão, compõe-se da análise dos resultados obtidos.

⁴ Operação marítima militar executiva da União Europeia — European Union Naval Force Somalia (EU NAVFOR), criada em 2008, que atua para combater a pirataria na costa da Somália.

2 ORIGEM, CONCEITOS LEGAIS E DOUTRINÁRIOS DO CRIME DE PIRATARIA E A NÃO TIPIFICAÇÃO NO BRASIL

Serão abordados, neste capítulo, a origem da pirataria, seus conceitos legais e doutrinários e a questão da não tipificação do crime no Brasil.

2.1 Pirataria: como acontecimento histórico

O mar tem sofrido um aumento de restrições na sua essência de ser um espaço de liberdade com o decorrer da evolução da história, tornando-se, assim, alvo de aprisionamento pela ambição humana. A história da pirataria acompanha o desenvolvimento do comércio marítimo desde a sua origem. O termo pirata foi mencionado pela primeira vez por Homero, na Grécia Antiga, na obra “Odisseia”, e significava “aquele que pilhava navios e cidades costeiras” (DEPIZZOLATTI, 2009).

Segundo Mello (2001), na Antiguidade, encontramos elementos que demonstram que era admitida a propriedade sobre o mar além dos limites das águas territoriais, objetivando a sua soberania. É possível observar que povos da Antiguidade, como fenícios, persas, gregos e macedônicos, pretenderam o domínio sobre o Mediterrâneo oriental; bem como Roma e Cartago desejavam a propriedade do centro do Mediterrâneo. Tal fato se difere das regras jurisdicionais existentes na atualidade, onde se busca respeitar, dentre outros limites, o mar territorial⁵ de um Estado.

Por ter grande domínio sobre o Mar Mediterrâneo, já na Antiguidade, o Império Romano buscava a repressão à pirataria, a proteção à navegação e afirmava jurisdição sobre o mar. Mas é na Idade Média que emergem as primeiras noções sobre a existência e o conceito de mar territorial, o que, por conseguinte, faz surgir, também, a ideia de existência de espaço do mar que não se rege pelas regras da soberania estatal.

Já nos séculos VII, VIII e IX, encontramos os vikings praticando a pirataria por meio de ataques às costas da Escócia, Inglaterra, Irlanda, Bretanha; bem como as Cruzadas, no século XI, que reavivaram a pirataria.

Ainda para Mello (2001), no século XV, a pirataria se desprende da limitação geográfica e espalha-se pelas novas rotas de navegação em busca de lucro, fazendo dessa empreitada um momento histórico lucrativo para prisioneiros fugitivos, escravos em fuga, desertores e marinheiros mal pagos, que assim se tornaram piratas.

⁵ Conceituado pela CNUDM, consiste em uma zona de mar adjacente que confere soberania do Estado costeiro até o limite que não ultrapasse 12 milhas marítimas, medidas a partir de linhas de base.

A chamada “Era de ouro da pirataria” ocorreu durante as Grandes Navegações, período no qual circulavam pelos oceanos riquezas coloniais desejadas pelos impérios sem colônias e pelos piratas. O declínio da pirataria começa com o processo de descolonização e o aumento da sofisticação das embarcações, tornando-as mais velozes e melhor equipadas para o combate aos piratas (VENANCIO, 2012).

Ainda segundo Venancio (2012), da Segunda Guerra Mundial à Guerra Fria, o patrulhamento fortalecido coibiu o ilícito e o mesmo passou a ser considerado obsoleto para a maioria dos países, exceto no sudeste asiático, notadamente no Estreito de Málaca, que liga os oceanos Índico e Pacífico.

Com o passar dos anos, a pirataria se alastrou para outras áreas, notadamente a costa da Somália; o Golfo de Áden; o Oceano Índico Ocidental; a África central e o Golfo da Guiné.

2.2 Definições legais e conceitos doutrinários

A definição internacional legal mais recente de pirataria é encontrada na CNUDM (ONU, 1982), que praticamente repete o conceito da Convenção de Genebra sobre o alto-mar⁶, e dispõe em seu artigo 101:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos: a) 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: i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; 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 ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b). (ONU, 1982, p. 93).

Segundo Mello (2001), não há uma definição uniforme na doutrina quanto à conceituação do referido ilícito. No entanto, são os seguintes os seus elementos definidores: prática de atos violentos contra pessoas ou bens; atos ilícitos não autorizados por nenhum Estado; atos praticados por tripulantes ou passageiros que estejam a bordo do navio ou aeronave privada, com intenção de lucro; em alto-mar⁷; praticados contra navios ou aeronaves; fins privados; e que acarrete perigo para a segurança da navegação. No que se refere ao ato em alto-mar, tal característica tem sido uniforme na doutrina, pois se extrai da

⁶ Primeira Conferência das Nações Unidas sobre o direito do Mar, reunida em 1958.

⁷ Conceituada pela CNUDM como todas as partes do mar não incluídas na zona econômica exclusiva, no mar territorial ou nas águas interiores de um Estado.

definição legal supracitada a necessidade de ocorrência nesse espaço marítimo, ou seja, área não sujeita à jurisdição de nenhum Estado, pois, caso o ato fosse realizado em território de algum Estado, a repressão caberia a este.

Cabe ressaltar o fato de que, segundo a Convenção de Genebra sobre o alto-mar e a CNUDM, a repressão à pirataria também consiste nos atos daqueles que participam de forma voluntária do ilícito e no seu auxílio, como depreendido do dispositivo supracitado.

O dever de cooperação contra a pirataria no alto-mar ou em local não sujeito à jurisdição também se encontra expresso na CNUDM, significando que os países signatários da citada Convenção tem tal obrigação. Porém, a crítica que se faz aqui é o fato de não ser determinado o procedimento para tal conduta pelos Estados, o que também dificulta a punição.

O artigo 105 da CNUDM, por sua vez, consagra o princípio da justiça ou competência universal dos tribunais para o julgamento do ilícito, significando que é da competência de qualquer país punir o delito em alto-mar ou lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, qualquer que seja a nacionalidade de seu(s) autor(es). Esse artigo preconiza que todo Estado, tem a faculdade de apresar, no alto-mar ou em outro lugar não sujeito à jurisdição, navio pirata ou capturado pelos piratas e de poder prender as pessoas e bens situados nesta embarcação. Além disso, o referido país que procedeu ao apresamento possui a prerrogativa ainda de decidir as penas e aplicar as medidas legais que considerar convenientes, em relação à embarcação ou aos bens, sem prejuízo de terceiros de boa fé (ONU, 1982).

Isso se deve à política pública internacional, no entendimento de ser visto como crime relevante contra a humanidade. Vislumbra-se que o dispositivo se constitui em uma faculdade dos Estados, e não algo mandatório, e ele se divide em duas partes: a primeira trata do apresamento do navio, prisão de pessoas e apreensão de bens; e a segunda versa sobre a sujeição do pirata à jurisdição do Estado que efetuou o apresamento.

Tendo em vista que o ilícito somente ocorre em alto-mar, isto acarreta um problema quanto à perseguição aos piratas, pois possibilita a estes se refugiarem no mar territorial dos Estados que não têm condições de efetuar patrulhamento. A propósito, houve, excepcionalmente, no ano de 2008, algumas permissões do Conselho de Segurança da ONU (CS-ONU) para a entrada no Mar Somali, localizado na parte leste africana, com a autorização do Governo Transitório Federal da Somália⁸, para a captura de piratas naquela

⁸ Autorização do CS-ONU, por meio das Resoluções 1.816, 1.846 e 1.851, todas de 2008.

região. No entanto, uma das resoluções, a Resolução 1.846⁹, que permitiu a prorrogação da citada captura por mais 12 meses, além dos 6 meses iniciais, deixou claro que tal medida excepcional não originava costume internacional.

Outro fator que dificulta a repressão à pirataria é o número elevado de punições por parte dos Estados de outros crimes autônomos que envolvam violência nas embarcações, tais como roubos a mão armada e sequestros, pois ocorrem no seu limite territorial de 12 milhas náuticas. Nesse ínterim, de forma a demonstrar a distinção e a frequência dos crimes de pirataria e roubo, foi criado, pela International Maritime Organisation (IMO)¹⁰, em 2009, o Código de Prática Para Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado contra Navios, Resolução 1025 da IMO. A referida Resolução, entre outras elaboradas pela agência, no exercício do seu papel normativo, define roubo armado contra navio como ato ilícito contendo violência ou detenção; ou todo ato de depredação ou ameaça que não seja um ato de pirataria para fins privados e dirigidos contra um navio ou pessoas ou bens a bordo deste, nas águas interiores de um Estado, águas arquipelágicas e no mar territorial. Cumpre salientar, também, que a Resolução em comento ainda recomendou aos Estados que tomassem as medidas necessárias para estabelecer sua jurisdição sobre as infrações supracitadas, incluindo a adequação de sua legislação, para que apreendam o navio e processem os piratas.

A norma imperativa constante do artigo 100, da CNUDM, merece ser referenciada, tendo em vista a sua importância como política pública internacional, consagrando o dever de cooperação dos Estados na repressão à pirataria: “Todos os Estados devem cooperar em toda medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado” (ONU, 1982, p. 93).

Outra relevante regra internacional que trata do citado ilícito consiste no direito de perseguição, definido no artigo 111 da Convenção, o qual estabelece condições restritivas para o seu exercício, pois só é permitido aos navios de guerra ou a serviço do Estado perseguidor iniciar a busca de navio estrangeiro, quando houver motivos fundamentados de infração de suas leis. Essa perseguição deve começar no mar territorial, em águas interiores ou arquipelágicas do Estado perseguidor, e deve cessar quando o navio estrangeiro adentrar o seu próprio mar territorial ou de terceiro Estado.

⁹ Resolução 1.846 (2008) do CS-ONU, item 11: declara que as autorizações previstas nesta resolução só se aplicam em relação à situação na Somália, e não afetam direitos, obrigações ou responsabilidades dos Estados-Membros nos termos do Direito Internacional, não sendo considerada como estabelecadora de costume internacional (tradução livre).

¹⁰ É uma agência especializada das Nações Unidas criada em 1948, responsável por medidas de segurança do transporte marítimo internacional.

2.3 Documentos institucionais relevantes

Relacionados à necessidade de garantir a soberania, a integridade territorial e a segurança internacional, o PND e a END, atualmente em vigor, são documentos de grande preponderância no âmbito da defesa do País (BRASIL, 2012).

Cabe ressaltar que se encontra em tramitação no Congresso Nacional, desde julho de 2020, a última atualização quadrienal destes documentos, que, na prática, manteve a maior parte dos mesmos conteúdos dos documentos vigentes.

A PND consolida os posicionamentos do Estado brasileiro e determina os objetivos mais elevados no tema defesa, sendo um documento para o planejamento de ações destinadas à defesa da Pátria.

Cumprir mencionar o inciso II, do subitem 2.4, da PND, que define medidas que objetivam a defesa dos interesses nacionais contra ameaças externas (BRASIL, 2012), como é o caso da pirataria marítima, que afronta a política externa e a segurança internacional.

No tocante ao ambiente regional e ao entorno estratégico citado na PND, é observada a relevância dada à costa ocidental africana, que integra o entorno estratégico brasileiro e na qual se situa o Golfo da Guiné, região merecedora de vigilância por parte de nosso país. Tal documento preconiza que “o país visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os países limítrofes da África, assim como a Antártica” (BRASIL, 2012, p. 21).

Em 2012, vislumbrava-se a possibilidade de redução de conflitos no referido entorno por meio da consolidação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)¹¹, que contribuiria para a intensificação da cooperação e do comércio com países da África e manutenção da paz e segurança no Atlântico Sul, sendo um fator de contenção ao crime de pirataria marítima.

Em relação aos objetivos nacionais de defesa constantes do PND aplicáveis à questão do combate à pirataria no Golfo da Guiné, pode-se ressaltar: garantir a soberania, o patrimônio nacional e a integridade territorial; contribuir para a estabilidade regional e para a paz e a segurança internacional; e aumentar a projeção do país no concerto das nações e a sua inserção em processos decisórios internacionais (BRASIL, 2012).

Este último objetivo revela a importância de o Brasil ter forte presença nas relações internacionais com os demais países, o que corrobora a necessidade de participação em operações multinacionais no combate à pirataria. Demonstra, também, a intenção de

¹¹ Criada em 1986, pela ONU, da qual o Brasil é integrante, junto com outros 23 países signatários.

aumentar a sua representatividade nas decisões dos assuntos internacionais, buscando ser membro permanente do CS-ONU, o que, por sua vez, trará mais visibilidade ao país e demonstrará maior força política. Nesse contexto, muito recentemente, no mês de junho de 2021, o Brasil foi eleito pela 11ª vez para ocupar um assento não permanente naquele Conselho, no biênio 2022-2023 (VIDIGAL, 2021).

A END (2012) orienta os diversos segmentos do Estado brasileiro quanto às medidas que devem ser implementadas para que os objetivos nacionais de defesa sejam alcançados, traçando as bases sobre as quais deve estar estruturada a defesa do País. No que diz respeito às diretrizes da END, destaca-se a preparação das FA para atuarem em operações internacionais, como no caso do combate à pirataria no Golfo da Guiné (BRASIL, 2012).

Especificamente no que se refere à MB, a END preceitua, como um dos seus objetivos estratégicos, a “prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio” (BRASIL, 2012). Destaca-se, nesse contexto, o dispositivo da END de 2016, a qual aprovada pelo Decreto 179/18; o dispositivo alarga o conceito de ameaça marítima e traz relevância à atuação da MB nesse contexto, quanto à segurança das águas jurisdicionais brasileiras e linhas de comunicação marítimas:

A intensificação das ocorrências de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria, tráfico de pessoas e de drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros demandam a presença estatal nos mares e nas vias navegáveis. Daí decorre que o Poder Naval deve dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas águas jurisdicionais brasileiras e manter a segurança nas linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais, nos termos do direito internacional. (BRASIL, 2018a, p. 47).

Dentro do contexto do setor de defesa da END, podem ser ainda mencionadas algumas ações estratégicas, tais como: promover o aumento do adestramento e da participação das FA em operações internacionais; contribuir para a estabilidade regional, principalmente promovendo o intercâmbio militar com países limítrofes ao Atlântico Sul; e atuar na inserção internacional brasileira (BRASIL, 2012).

Especificamente no âmbito da MB, com relação ao tema da pirataria, bem como o de outras ameaças à soberania nacional, não se pode esquecer do Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) (BRASIL, 2020), que apresenta os elementos conceituais e doutrinários da MB, e que tem a finalidade de orientar o planejamento de médio e longo prazo da MB.

Como fator que fomenta a cooperação internacional, é importante a atuação eficaz da MB de modo constante perante a comunidade marítima e organismos internacionais,

ampliando sua capacidade quanto à interoperabilidade¹² e operações entre agências de outros países.

2.4 Teoria liberal das relações internacionais e vertente do liberalismo institucional, ou institucionalismo neoliberal, que contribuem para a cooperação entre Estados

No campo interdisciplinar das Relações Internacionais (RI), os Estados formam sistemas, e, então, as RI focam na natureza e na consequência das interações deste sistema. Os estudos de segurança da citada disciplina são relativamente recentes, tendo se consolidado no século XX, especificamente com a Segunda Guerra Mundial, a revolução nuclear, a Guerra Fria e o pós-Guerra Fria, sendo o debate teórico basicamente sobre poder e paz (DUQUE, 2009).

A teoria liberal das relações internacionais tem raízes no otimismo iluminista do século XVIII, no liberalismo econômico e político do século XIX e no idealismo utópico ou wilsoniano¹³ do século XX. Nela se defende o capitalismo, a democracia, o racionalismo e o livre comércio (MINGST; ARREGUÍN-TOFT, 2014). Entre os seus principais teóricos estão: Montesquieu, Kant, Wilson e Robert Keohane.

Essa teoria, ou escola, opunha-se diretamente à teoria realista. Segundo Jackson e Sorensen (2018), o idealismo wilsoniano já defendia a criação de uma organização internacional planejada de modo eficiente para pôr fim à guerra e alcançar a paz de modo permanente. Portanto, as relações internacionais passariam a ser reguladas por meio de um conjunto de regras comuns do direito internacional, que mais tarde veio a se tornar a Liga das Nações¹⁴, e tal possibilidade de regras de cooperação pacífica entre Estados é um elemento básico do pensamento liberal.

A escola liberal defendia a existência, além dos Estados, de grupos não governamentais e organizações internacionais, ou seja, ampliava o campo de participantes das relações internacionais, para além de unicamente os Estados, demonstrando a necessidade de interação entre vários entes para o fim comum de cooperação internacional.

Os liberais também admitiam a visão realista do sistema internacional como anárquico, isto é, sem superioridade hierárquica de um Estado sobre o outro; ou a existência

¹² De acordo com o Glossário das Forças Armadas (MD-35-G-01), é a capacidade de forças militares nacionais ou aliadas operarem, efetivamente, de acordo com a estrutura do comando estabelecida na execução de uma missão militar.

¹³ Idealismo proposto pelo presidente norte-americano Woodrow Wilson em 1918, autor dos 14 pontos da proposta de paz, no final da primeira Guerra Mundial.

¹⁴ Primeira organização internacional criada após o fim da Primeira Guerra Mundial, para instituir um sistema de segurança coletiva e promover a cooperação entre os Estados.

de autoridade máxima, mas defendiam que esta anarquia era limitada pela interdependência, ou seja, pela dependência mútua dos governos. Além disso, alegavam a necessidade de uma ordem internacional para restringir esta anarquia (MINGST; ARREGUÍN-TOFT, 2014).

As ideias liberais utópicas predominaram desde a Primeira Guerra Mundial (1914) até cerca de 1929, quando ocorreu a crise econômica na Europa e, em seguida, a eclosão da Segunda Guerra Mundial, eventos que fizeram ressurgir o pensamento realista, pela luta, pelo poder e pela sobrevivência.

Jackson e Sorensen (2018) declaram que a resposta realista das décadas de 1930, 1940 e 1950 ao pensamento liberal da década de 1920 não fez desaparecer o liberalismo, pois o cenário do pós-guerra não incluiu somente a disputa bipolar entre os Estados Unidos e a União Soviética, mas também foi um período de relações de cooperação e de instituições internacionais, como a ONU e suas várias organizações especiais.

Dentre as várias vertentes da escola liberal, surgiu, na década de 1970, o liberalismo institucional, ou institucionalismo neoliberal, cujo principal representante é Robert Keohane; este defendia que a cooperação nas relações internacionais fosse utilizada devido aos interesses mútuos dos Estados, e que as instituições eram cruciais para tais relações, aprofundando esta colaboração e ampliando ganhos para todas as partes, por meio do conceito de “sociedade global” (ADRIANO; RAMOS, 2012). Esta tendência de liberalismo retoma o pensamento liberal sobre os benefícios das instituições internacionais.

Cumprе ressaltar que para essa corrente liberal, o conceito de instituição internacional é amplo, conforme descrito abaixo:

De acordo com os liberais institucionais, é uma organização internacional, como a Otan ou a União Europeia; ou um conjunto de regras que governam a ação estatal em áreas particulares, como a aviação ou a navegação. Esses conjuntos de regras são também chamados de “regimes”. Muitas vezes ambos correm em paralelo: o regime de comércio, por exemplo, é configurado principalmente pela Organização Mundial do Comércio (OMC). Os regimes também podem existir sem organizações formais: como as conferências da Lei dos Mares, realizadas com o aval das Nações Unidas e que não possuem uma organização internacional formal. As instituições podem ser universais, com um quadro de membros global, como a ONU, ou regionais (ou mesmo sub-regionais), como a UE. (JACKSON; SORENSEN, 2018, p. 164).

Para os teóricos Keohane e Nye (1989), o papel das organizações internacionais, ou, então, do conjunto de regras internacionais (o regime), é ajudar a definir a formação da união dos Estados e as oportunidades para iniciativas políticas, assim contribuindo para a determinação das prioridades governamentais.

Para os liberais, de forma genérica, a segurança é atribuída à busca da liberdade individual, do mercado, da associação pacífica e voluntária da sociedade civil, no âmbito doméstico, em contraposição aos realistas, que a conceituam na visão de Estado, estratégias e poder. Especificamente para os neoliberais, a segurança só seria possível dentro de um ambiente anárquico internacional, se os Estados buscassem a cooperação por meio das instituições e da formação de regimes internacionais (DANTAS, 2014).

Assim, vislumbra-se que a corrente do liberalismo institucional, ao conferir relevância às organizações formais ou aos regimes (conjunto de regras sem organização formal) nas relações internacionais entre os Estados, entende que, por meio dessa interação, há a possibilidade de redução de eventuais conflitos entre os países. Tal entendimento se revela consoante com o combate conjunto dos países ao ilícito de pirataria marítima, e também está respaldado na cooperação prevista na CNUDM.

2.5 Da não tipificação penal do crime de pirataria no Brasil

Apesar de o artigo 100, da CNUDM, determinar a cooperação entre os países, sem qualquer estipulação de procedimento a respeito, verifica-se a ausência de tipificação, ou seja, de enquadramento legal penal ao caso concreto. Este é o caso do Brasil, pois, no Código Penal Brasileiro (Decreto-Lei 2.848/40), não existe o ilícito de pirataria. No entanto, houve o Projeto de Lei do Senado PLS nº 216/ 2009, de autoria do Senador Valdir Raupp, que propunha o crime de pirataria contra embarcação, acrescentando tal delito como crime contra a segurança dos meios de comunicação e transporte. O referido PLS conceituava como infração o ato de invadir ou sequestrar embarcação com o fim de desviar o seu curso ou subtrair bens, direitos e valores (BRASIL, 2009). A pena seria de reclusão de 3 a 10 anos, além da pena correspondente à violência praticada. A justificativa concedida à época, por meio de Relatório daquele autor, em divergência dos conceitos da CNUDM, era de que se observava de modo comum a pirataria nos rios paraenses, praticada por quadrilhas armadas e organizadas que se apoderavam das embarcações, roubavam carga, principalmente de materiais de informática e eletrônicos que vinham de Manaus, passando por Belém, e que, inclusive, lesionavam ou matavam os tripulantes das embarcações (BRASIL, 2009). Apesar de o projeto ter sido emendado com redação parecida com a definição da CNUDM, ele não logrou êxito no Senado e foi arquivado em dezembro de 2014. Desde esse fato, não houve mais nenhuma tentativa de tipificação do delito no Brasil.

De acordo com Filho (2020), internacionalmente, existem duas correntes sobre a questão da repressão da pirataria no alto-mar. Na primeira, assevera-se que o Princípio da

Jurisdição Universal, presente no artigo 105 da CNUDM, coloca como necessário que cada país tipifique o crime de pirataria na sua legislação pátria e a segunda corrente afirma que, tendo em vista o referido Princípio, há como aplicar a legislação nacional da forma como se encontra aos atos que ocorram no contexto da pirataria, sem necessidade de legislação específica.

A primeira corrente, que parece ser majoritária no Brasil, entende que é necessário que seja criado um “tipo penal” específico de pirataria, para possibilitar a atuação do Estado no apresamento do navio pirata e no julgamento do ilícito, com base na jurisdição universal do artigo 105 da CNUDM. Wermuth e Correa (2015) afirmam, quando mencionam os percalços jurídicos na persecução à pirataria, que é um assunto da competência dos Estados, que precisam tipificar penalmente a pirataria, já que cabe a eles executar a perseguição e punição dos piratas. Também corroboram Castro e Silva (2017), afirmando que, no Direito Internacional Público, apenas a ratificação de uma convenção internacional não significará, de imediato, efeito jurídico, e dependerá do processo legislativo de cada Estado para vigorar dentro do seu território.

Como exemplo da segunda corrente, pode-se citar Filho (2020), que alega: que o ilícito de pirataria, antes da CNUDM, sempre foi considerado crime internacional pelo Costume Internacional; que qualquer tentativa de tipificação fora do conceito da CNUDM não terá validade internacional; e que o conceito de pirataria não se resume a um único crime, mas um conjunto de outros ilícitos (tais como ameaça, roubo, furto) que podem ser amoldados a crimes já existentes.

É de se observar que, em que pese o crime de pirataria ser um tipo de repressão antiga no Direito Internacional não escrito; de abranger vários tipos penais; e de o Brasil haver ratificado a CNUDM no combate a este tipo de crime, seria muito mais eficaz sua persecução se todos os países signatários da referida Convenção efetivamente tivessem a sua proibição elencada em suas legislações internas.

3 A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO ENTORNO DO ATLÂNTICO SUL PARA O BRASIL, EM ESPECIAL, A REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ

A motivação da proteção do comércio internacional marítimo tem levado o Brasil e outros países a participar da cooperação pela busca da segurança nas rotas de tráfego navegáveis no entorno estratégico do Atlântico Sul, foco atual de ação da pirataria, sendo tal

proteção, no caso do Brasil, fundamentada, principalmente, pelo fato do país ser componente da CNUDM.

Não é recente a previsão de crise por escassez de recursos naturais, com relação à água, alimentos, gás natural e petróleo. Esses três últimos elementos são encontrados em abundância nessa área focal do Atlântico Sul. O primeiro dos três, os alimentos, por estar presente nas cargas comerciais dos navios que navegam nessa área; e os dois seguintes, gás natural e petróleo, por existirem como fontes naturais extraídas do oceano (MEIRELLES; COSTA, 2020).

Segundo Costa (2012), a utilização estratégica do Atlântico Sul serve como fator impulsionador para inserir o nosso país no cenário mundial, e também como área extremamente relevante, na qual se deve demonstrar a soberania nacional. O fato de que, nas suas bordas continentais, estão localizadas as jazidas mais promissoras de petróleo e gás do mundo, é, por si só, um elemento estratégico a ser levado em consideração, quando se discute a importância dessa região no cenário econômico global, pois ela é um espaço de oportunidades para a exploração comercial. Porém, por ser uma região quase desconhecida para a maior parte da população brasileira, seria importante termos uma mentalidade marítima mais desenvolvida, capaz de trazer luz à necessidade de uma efetiva fiscalização dessa área geográfica. Além disso, conforme preceituam Meirelles e Costa (2020) ela é a principal rota comercial do Brasil, por onde passam 95% das exportações e importações brasileiras.

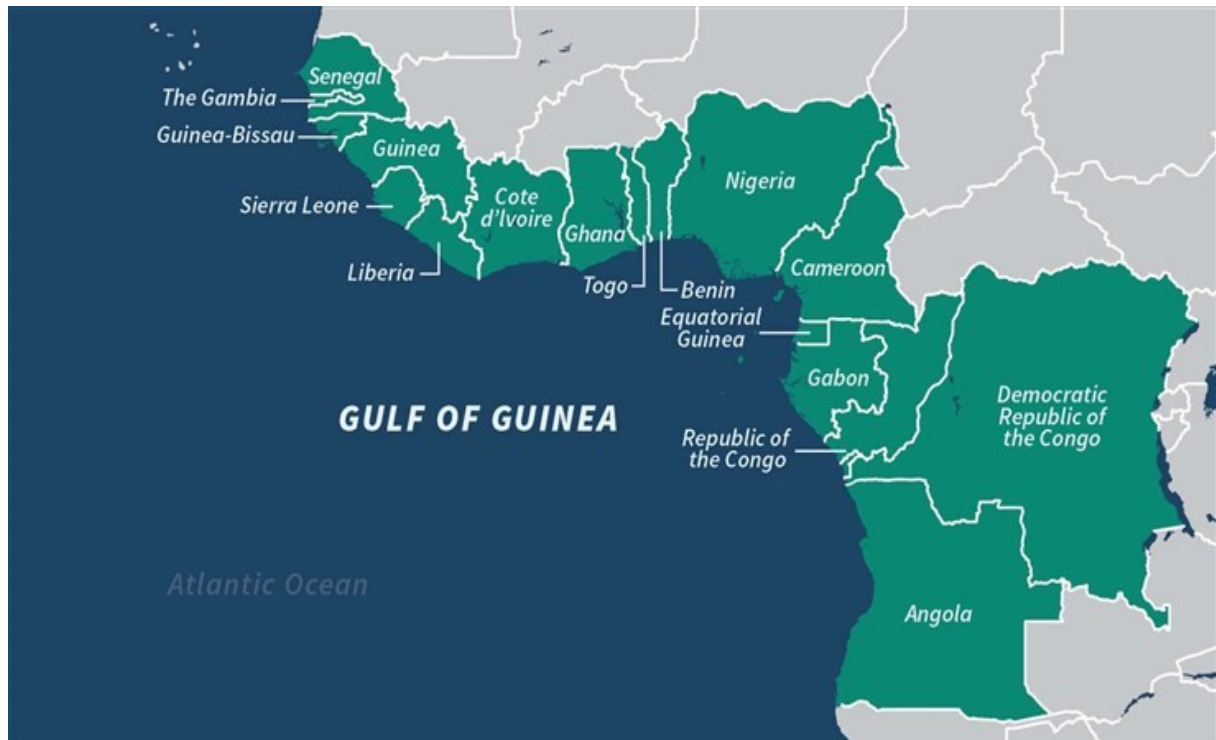
O Atlântico Sul tem considerável importância econômica para o Brasil, tendo em vista que se observa que o maior fluxo de mercadorias do Brasil tem como destino a Ásia, e que segundo dados do sítio eletrônico Trading Economics (2020) representou em 2020, 53% do total de exportações, sendo assim de extrema preponderância manter a segurança das linhas de comunicação marítimas com origem no Brasil que margeiam o sul da África Ocidental em direção a portos dos países do continente asiático.

A margem africana ocidental do Atlântico Sul é, portanto, uma fonte primária de recursos energéticos, e nela se destaca o Golfo da Guiné, que muito necessita de cooperação regional em termos de segurança marítima. Essa região compreende a área que vai do Senegal até Angola, e compõe-se de 17 países costeiros¹⁵, sendo dois arquipelágicos (GUEDES, 2016). Ainda devido ao fato de os países limítrofes africanos integrarem o entorno estratégico brasileiro, conforme determinado na PND (2012), o Golfo da Guiné se insere nesse contexto geográfico.

¹⁵ Além destes países supracitados, incluem-se: Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Serra Leoa, Libéria, Costa do Marfim, Gana, Togo, Benim, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão, Congo, República Democrática do Congo e São Tomé e Príncipe, oficialmente, República Democrática de São Tomé e Príncipe.

A figura 1 abaixo detalha geograficamente o Golfo da Guiné

Figura 1 — Mapa da região do Golfo da Guiné



Fonte : Stable Seas, 2020.

Portanto, o entorno do Golfo da Guiné é um espaço geográfico detentor de abundante riqueza mineral e carente de vigilância adequada por parte dos países limítrofes africanos, por eles não terem condições financeiras para efetivar esta proteção. Com isso, essa região se encontra sempre sob o risco de outros tipos de crime organizado, como o do tráfico de drogas, sendo a pirataria também um desses crimes.

3.1 A Pirataria em foco na política externa brasileira para a África Ocidental

As fronteiras marítimas que são de interesse do nosso país, em muito já ultrapassaram o limite das 200 milhas marítimas, e tal interesse já se expandiu para mares mais distantes, conforme se constata na END e no Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) de 2012, que enfatizam a importância de se manter a vigilância e a proteção do entorno estratégico da África Ocidental, no qual estão presentes as nossas linhas de comunicação e de comércio com a África.

Segundo Nascimento Júnior (2020), a presença da MB contribuiu para a melhora da capacidade de segurança marítima dos países do Golfo da Guiné, principalmente Angola e São Tomé e Príncipe. Ainda de acordo com o autor, destaca-se que as atividades dos navios da

MB no Golfo da Guiné simbolizam o importante papel da diplomacia brasileira no Atlântico Sul.

É evidente que, estando presentes interesses comerciais relevantes para o Brasil, tal como acontece no Golfo da Guiné, nada mais salutar que, nesta região, haja um esforço em prol da segurança marítima, por meio de cooperação internacional, pela qual somos instados a enviar o nosso componente naval para intercâmbio das Forças Armadas nesta área, conforme já previsto na Diretriz XX, da então Política de Defesa Nacional (Decreto nº 5.484/2005), e na PND em vigor.

Na costa africana, destacam-se grandes reservas petrolíferas da Nigéria, Angola, Gabão, São Tomé e Golfo da Guiné. Portanto, a manutenção e salvaguarda dos interesses nacionais fazem com que o entorno estratégico do Atlântico Sul esteja presente na estratégia brasileira, incluindo a projeção de influência na África e prevendo a possibilidade de existência de crise que faça surgir a necessidade de operação militar (SIMIONI, 2015).

Como consequências da pirataria moderna, podem ser citadas, segundo Till (2005): a ameaça de algumas das mais importantes linhas de comunicação marítimas; a restrição da liberdade do comércio marítimo; o aumento das taxas de seguro; e o aumento da tensão marítima, com o risco de vida para as pessoas que navegam no alto-mar.

De acordo com os dados do Relatório anual do IMB extraídos em janeiro de 2020, sobre pirataria e roubos armados contra navios, referentes ao ano de 2019 (IMB, 2019), o Golfo da Guiné tem experimentado um aumento sem precedentes no número de sequestros, chegando a 134 tripulantes sequestrados.

Porém, os incidentes de pirataria e assalto à mão armada contra navios no mundo, nesse ano de 2019, chegaram ao número de 162, entre embarcações sequestradas, tentativas de ataque, embarcações abordadas e embarcações que sofreram ataques a tiros. No mesmo ano, a região teve mais de 90% dos sequestros de tripulantes de todo o mundo, tendo havido um aumento de mais de 50% em relação ao ano de 2018.






Segundo dados do Centro de Relatórios de Pirataria do IMB (IMB, 2020), já no ano de 2020, ocorreram 195 incidentes de pirataria e assalto à mão armada contra navios em todo o mundo, sendo tal aumento de casos, relacionados à pirataria, atribuído principalmente a ocorrências relatadas no Golfo da Guiné, mostrando ser acertada a relevância dada para a África Ocidental pela PND, END e LBDN.

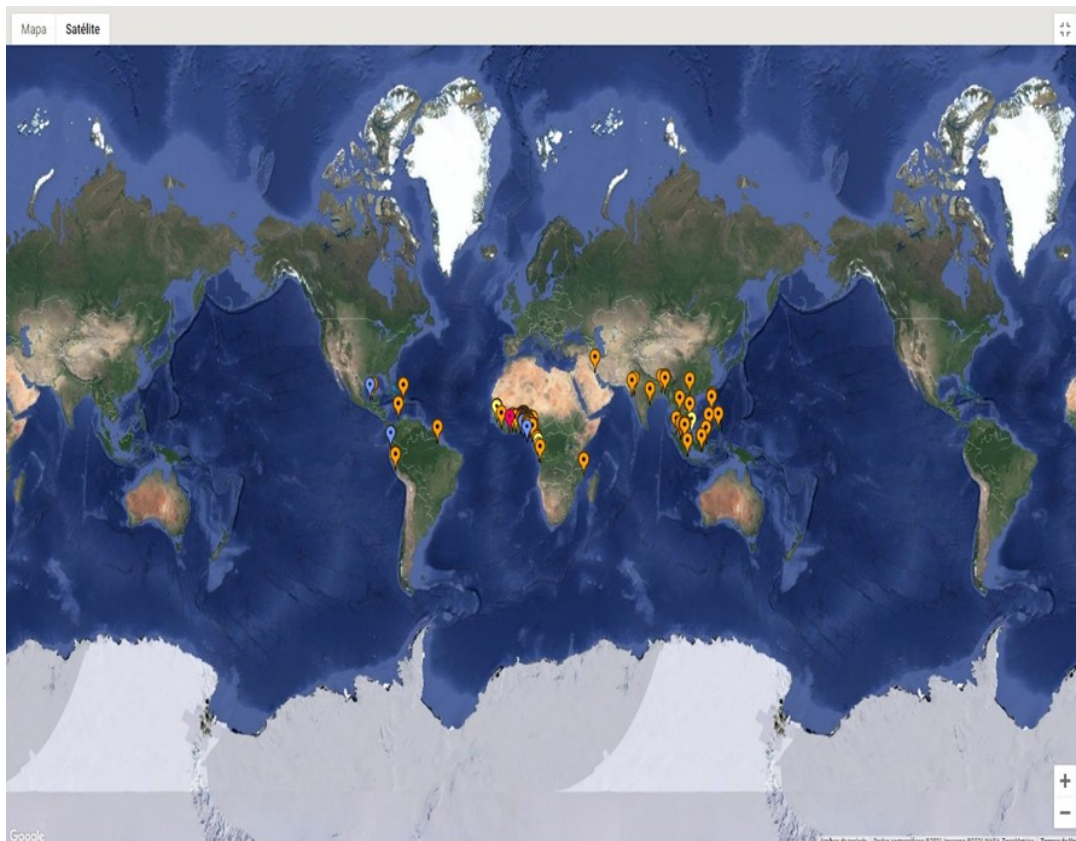
Ainda em relação ao ano de 2020, segundo dados do IMB (IMB, 2020), dos 135 sequestros de tripulantes em navios em todo o globo, o Golfo da Guiné respondeu por mais de 95% do número de casos.

Portanto, observou-se, no mundo, um aumento de incidentes de pirataria e de roubo à mão armada nos primeiros nove meses de 2020, com um acréscimo de 40% no número de sequestros relatados no Golfo da Guiné. Como dado relevante, dos 85 marítimos sequestrados de seus navios e mantidos sob resgate na região da África Ocidental, 80 (oitenta) foram levados para o Golfo da Guiné.

A Figura 2, abaixo, mostra o mapa dos ataques de pirataria e de mão armada reportados ao IMB Centro de Denúncias de Pirataria em 2020.

Figura 2 — Mapa de incidentes de pirataria e mão armada de 2020

 = Tentativa de ataque
  = Embarcado
  = Disparado sobre
  = Sequestrado
  = Embarcação suspeita



Fonte: ICC-IMB, 2020.

Fato interessante é que, como tem ocorrido um aumento de incidentes de sequestro mais longe da costa, demonstrando um aumento da área de ação dos piratas no Golfo da Guiné, o IMB aconselha os navios que passam pela região a permanecerem a, pelo menos, 250 milhas náuticas da costa. Ele também adverte que as gangues de piratas naquela área estão bem organizadas e mirando todos os tipos de navio, em uma ampla faixa.

A Figura 3 ilustra todos os incidentes de pirataria e assalto à mão armada referentes ao primeiro trimestre de 2021.

Figura 3 — Mapa de incidentes de pirataria e à mão armada no primeiro trimestre de 2021



Fonte: ICC-IMB, 2021.

É fato que, ao observarmos a localização de grande parte dos incidentes, a região do Golfo da Guiné se destaca pela concentração da maior parte desses casos, e, na maioria deles, efetivamente ocorrendo o embarque dos piratas nas embarcações atacadas.

Na relação entre o risco e a recompensa para os piratas que operam dentro do Golfo da Guiné, os Estados devem se empenhar para que essa recompensa seja mitigada ao máximo, de modo a evitar que, em um contexto mundial, este tipo de risco possa extravasar para outras regiões marítimas distantes, como a costa brasileira. Por isso, é imprescindível que o Brasil demonstre sua participação em organismos internacionais de cooperação, para contribuir para um impedimento adequado e proporcional às ações dos piratas.

3.2 As possíveis ameaças da pirataria no Golfo da Guiné ao Brasil e a atuação da MB no combate a este tipo de crime

Combater a pirataria no Golfo da Guiné é parte da busca pela segurança da navegação para a importante área estratégica situada entre a costa do nordeste brasileiro e a África ocidental, conhecida como “Garganta Atlântica”, espaço de extrema relevância ao comércio mundial, conforme enuncia o LBDN.

Nesse sentido, encontramos preocupação por parte da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) desde 2009, em uma reunião de ministros de Defesa realizada em Luanda, na qual foi suscitada a questão do aumento da cooperação no combate aos ilícitos marítimos, especificamente na região do Golfo da Guiné, em relação ao combate à pirataria, de modo a engrandecer a soberania marítima dos Estados (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014).

Em 2010, pode ser citada, como exemplo da atuação da MB contra as ameaças de pirataria, a realização do Exercício militar multinacional “África 2010”, com a participação do Brasil, Namíbia, Angola, São Tomé e Príncipe, Nigéria e Gana, que visava à ação de presença, ao adestramento, à cooperação e ao estreitamento dos laços de amizade entre esses países (BRASIL, 2012).

Segundo Abdenur e Souza Neto (2014), a Namíbia solicitou assistência a MB para constituir sua força naval e então o Brasil, com o primeiro acordo de cooperação, tem ajudado desde 1992. O fornecimento de embarcações abriu perspectivas para a exportação de outros meios navais para diversos países com emprego de tecnologia nacional e participação de empresas brasileiras fornecedoras de equipamentos e de sistemas navais. No caso da MB, o treinamento dos militares daquele país africano em português também permite ao Brasil exercer influência em um contexto de crescente concorrência com outros países, como a China, cujo interesse estratégico pelo petróleo africano é bastante relevante e possui também acordos de assistência militar com países africanos. Releva mencionar que a MB, além da Namíbia, possui acordos de cooperação com alguns países africanos, como Angola, Cabo Verde, São Tomé e Príncipe, Moçambique, Nigéria, Senegal, na forma de intercâmbio em navios e organizações militares e prestando assessoramento para aquisição de meios, fardamentos e equipamentos (ALMEIDA, 2019).

Foi encontrada, ainda, fundamentação para tal preocupação no âmbito da MB, quanto ao alcance e expansão do crime de pirataria no escopo dos temas tratados pela CPLP:

Ainda no âmbito da CPLP, em maio de 2012, foi realizado no Rio de Janeiro o III Simpósio das Marinhas da CPLP, cujo tema principal foi a questão da pirataria no Golfo da Guiné e a necessidade de apoio a alguns países-membros da comunidade para o combate a este crime. Durante o evento, as marinhas do Brasil e de Portugal ofereceram assistência às marinhas de Angola, Cabo Verde e Guiné-Bissau para combate à pirataria na região, incluindo o fornecimento de assistência e embarcações, como os navios-patrolha. (ABDENUR; SOUZA NETO, 2014, p. 231).

Já no âmbito preventivo da Defesa, o Brasil busca enaltecer a ação diplomática como elemento inicial de solução de conflitos, não negligenciando da atitude estratégica de demonstrar sua capacidade dissuasória por seu poder militar.

No intuito de reforçar a sua presença na região do Golfo da Guiné, como medida de prevenção, dissuasão e combate à pirataria marítima, a MB tem participado de manobras de adestramento com navios-patrolha oceânicos e intercâmbio de pessoal técnico, entre seus membros e os dos países que cooperam para as ações de manutenção da segurança marítima dessa região (CAVALCANTI; LIMA, 2013).

Além disso, a MB tem contribuído na capacitação e conhecimento da população do entorno do Golfo da Guiné, como, por exemplo: a inserção de alunos nacionais de países dessa área, como o caso de nigerianos e namibianos, no âmbito acadêmico das escolas da MB (SILVA *et al*, 2020); e prestar o Serviço de Patrulha Marítima da Namíbia, visando à capacitação para a proteção em suas áreas internas, mar territorial e zona econômica exclusiva. Essas ações fomentam o bom relacionamento do Brasil e a cooperação com os países da região, visando assegurar os nossos interesses políticos e estratégicos (ESTEVES, 2016).

No contexto mundial, são várias as iniciativas para se manter a segurança marítima no entorno do Golfo da Guiné, entre elas, podem ser citadas: a “Declaração de Yaoundé”, em 2013, que estabeleceu uma modelagem para a segurança marítima desse entorno; a 28ª sessão da Assembleia da IMO, em dezembro de 2013, que adotou a resolução A.1069 (28) sobre Prevenção e supressão da pirataria, assaltos à mão armada contra navios e atividade marítima ilícita no Golfo da Guiné, visando à cooperação internacional e regional contra atos de pirataria, assalto à mão armada contra navios e outras atividades marítimas; e a atuação da United States Africa Command¹⁶ (AFRICOM), que, em uma de suas vertentes, fez surgir a operação *Obangame Express*, em 2010, exercício de coordenação e treinamento com Marinhas dos países locais, sob a coordenação da força naval norte-americana, em que o

¹⁶ O Comando dos EUA na África, com sede na Alemanha, é um comando combatente do Departamento de Defesa dos EUA que emprega uma abordagem abrangente de diplomacia, desenvolvimento e defesa para fomentar os esforços interagências e ajudar a neutralizar as causas do conflito e do extremismo na África.

Brasil iniciou sua participação nesta operação, em 2012, por meio de observadores (LAMPERT, 2018).

Portanto, combater a pirataria marítima nesse entorno geográfico tem requerido um patrulhamento naval regular, com auxílio de aeronaves tripuladas ou não por parte da comunidade internacional, sendo essas condutas, parte das ações implementadas pela operação *Obangame Express*, realizada no Golfo da Guiné. Destaca-se, ainda, a importância da interoperabilidade das comunicações, nas palavras de Guedes (2016):

O próprio exercício *Obangame Express*, que se tem realizado anualmente e no qual têm participado, para além dos países da região, Portugal, França, Espanha, Bélgica, Brasil, Holanda e EUA, cujo objetivo é aumentar a capacidade de resposta das Marinhas e guardas costeiras do Golfo da Guiné à pirataria ou a qualquer outro tipo de criminalidade marítima, por meio da melhoria da interoperabilidade das comunicações e da partilha de informações, tem se mostrado bastante útil para a segurança marítima nesta região. (GUEDES, 2016, p. 100).

3.3 Benefícios para a MB pela participação na Operação *Obangame Express* por meio de Força Multinacional

O avanço da pirataria marítima no entorno da África Ocidental, em especial, no Golfo da Guiné, trouxe um impulso para a estrutura de segurança marítima desta área, pois o mundo direcionou seu olhar para esta região, em face do seu imenso potencial de comércio marítimo; da extração de recursos minerais; e do desenvolvimento econômico representado por empresas internacionais situadas naquela área.

Tanto países costeiros da África quanto países distantes, interessados em trazer solução para tal crime, tiveram que arquitetar soluções para proteger seus interesses econômicos. Segundo dados do Centro de Estudos Estratégicos da África de 2015 (AFRICACENTER, 2015), estimava-se um prejuízo anual entre 565 milhões e 2 bilhões de dólares, decorrente da prática deste tipo de crime no Golfo da Guiné.

A postura estratégica do Brasil, ao reforçar a importância dos países da África ao seu entorno estratégico, fica evidenciada no discurso do Almirante Wiemer, em 2013, durante a aula inaugural do Curso de Política e Estratégias Marítimas, na Escola de Guerra Naval, na qual citou que o Brasil, inserido na América do Sul, objetiva estreitar seus laços de cooperação com o entorno estratégico brasileiro, que inclui além do Atlântico Sul e a Antártica, os países limítrofes africanos (CROMWELL, 2013).

O Brasil está inserido no rol de países que têm seus interesses prejudicados com o expansionismo da pirataria, e não poderia se furtar de participar dos movimentos colaborativos capitaneados pela ONU na busca de mitigar o avanço da ocorrência desse tipo

de crime e do seu expansionismo para outras regiões do Oceano Atlântico, e, assim, passou a incluir na sua agenda de Estado a segurança e a defesa do espaço marítimo da região do Golfo da Guiné. É nesse contexto que a MB tem participado de ações de contenção e combate à pirataria, por meio da operação *Obangame Express*. Esse exercício militar multinacional começou a ser realizado em 2010 e é conduzido pela United States Africa Command (AFRICOM).

Nas participações recentes de 2017, 2018 e 2019, a MB teve o papel de liderança da área que compreendeu a República Democrática do Congo, a República do Congo e Angola.

Segundo dados do sítio eletrônico AFRICOM (2012), a *Obangame Express* foi esboçada para reforçar a cooperação regional e a consciência do domínio do mar, além do compartilhamento de informações dos países do Golfo da Guiné e da África Ocidental, combatendo as atividades ilícitas na região. Busca-se, assim, praticar o monitoramento e a fiscalização das águas territoriais e das zonas econômicas exclusivas.

Em 2017, além do Brasil, participaram 31 nações, bem como a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)¹⁷ e a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC)¹⁸. As ações ocorreram em áreas no mar e em terra, no período de 20 a 31 de março, com a participação, pelo Brasil, do Navio-Patrolha Oceânico “APA”.

No ano de 2018, o Navio-Patrolha Oceânico (NPaOc) “Amazonas” participou da *Obangame Express*, compartilhando com as demais Marinhas envolvidas a doutrina e os procedimentos adotados pela MB e a troca de experiência em relação à atuação em águas internacionais. O depoimento do Comandante do NPaOc, o Capitão de Fragata Márcio Braga de Souza, reforça tal assertiva, pois alega que o Brasil se revelou em águas jurisdicionais de países africanos de importância estratégica para o Brasil e também serviu para constatar como àqueles países estão lidando no combate aos crimes de pirataria e tráfico no mar (BRASIL, 2018b).

A bordo do “Amazonas”, estiveram observadores militares da Marinha dos Estados Unidos, de São Tomé e Príncipe, de Cabo Verde e da Namíbia, o que permitiu incrementar a interoperabilidade.

¹⁷ A Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental, criada em 1975, é composta por quinze países-membros, situados na região da África Ocidental e com laços culturais e geopolíticos, com o objetivo de promover a integração econômica.

¹⁸ Criada em 1981, a CEEAC é formada por onze países-membros da região da África Central, com objetivo de promover a cooperação e o desenvolvimento autossustentável, com particular ênfase na estabilidade econômica e melhoria da qualidade de vida.

É nesse sentido o relato, em 2018, do Almirante Eduardo Bacellar Leal Ferreira, Comandante da MB à época, na XXVIII Conferência Naval Interamericana (CNI), realizada de 23 a 26 de julho, em Cartagena, Colômbia, quando discorreu sobre a participação da MB pela quinta vez no exercício *Obangame Express*:

A edição de 2018 contou com a participação de marinhas e agências africanas, europeias e americanas, totalizando 31 países. A oportunidade de observar o material utilizado pelas equipes de abordagens e as técnicas empregadas foram os pontos mais destacados pelas marinhas africanas. O exercício também buscou avaliar e melhorar a capacidade de aplicação da legislação marítima internacional, ampliando o envolvimento dos países signatários do Código de Conduta Yaoundé, por meio da implementação de uma estratégia regional para a segurança marítima na África Central e Ocidental, criando parceria entre os 20 países que assinaram o código (COOK, 2019).

Essas participações vêm impulsionando a MB na melhoria dos procedimentos operacionais e no estudo de possibilidades de como agir, caso a caso, ante os panoramas possíveis de ocorrer nas missões no mar, tudo isto compondo um espectro maior de experiência em liderar operações combinadas¹⁹.

Conforme informações do sítio eletrônico do Comando do Primeiro Distrito Naval do Brasil, com a participação do NPaOc “Araguari”, em 2019, buscou-se a preparação em terra dos militares da Marinha de Angola para a realização de exercícios no mar. No ano de 2019, a *Obangame Express* teve a participação de 33 nações, 95 embarcações e 12 aeronaves.

Entre 28 de fevereiro e 6 de abril de 2020, o Navio Patrulha Oceânico (NPaOc) “Amazonas” participou da 10ª edição da *Obangame Express*. Nela, o navio marcou presença nos portos de Angola, Namíbia e São Tomé e Príncipe, tendo, neste exercício conjunto, ocorrido a presença de meios de países da Europa e África, buscando-se o treinamento das forças militares pertencentes à ZOPACAS, para combater a falta de segurança no mar do Golfo da Guiné, como a decorrente da pirataria.

Além das vantagens do treinamento de seus militares, decorrentes da participação da MB e demais Marinhas Amigas nesta operação, a *Obangame Express* tem o propósito de estimular a cooperação regional naquele entorno geográfico e motivar a conscientização do domínio marítimo. A experiência de compartilhamento de informações e da prática de intervenção e fiscalização de meios marítimos suspeitos são também benefícios para a MB obtidos nessa operação.

¹⁹ Segundo o Glossário das Forças Armadas do Brasil, o termo operações combinadas se refere à Força constituída por elementos de dois ou mais Estados, estruturada segundo mandato específico da Organização das Nações Unidas, ou de organização de segurança regional, ou de coalizão de estados, específica para uma determinada situação, que tenha sua missão definida pela finalidade, pelo espaço e por período de tempo. É o mesmo que Força Multinacional.

Participar das ações da *Obangame Express* permite, ao Brasil e à MB, monitorar um espaço marítimo estratégico de nosso interesse e observar mais de perto o que ocorre naquela região, no tocante à segurança, ao meio ambiente, às consequências para as economias e para as questões humanitárias. Também permite o estreitamento de laços de amizade com a população local, como no caso dessa operação em 2018, pela visita a portos de Walvis Bay (Namíbia), São Tomé e Príncipe e de Luanda (Angola) (BRASIL, 2018b).

4 CONCLUSÃO

O crime de pirataria marítima que historicamente ocorre em diversas regiões do mundo, constitui um fator limitante ao livre trânsito dos meios marítimos comerciais entre os países. Esse ilícito, ocorrido em águas internacionais, tem ultrapassado este cenário e invadido as águas soberanas dos países, se mostrando um problema de maior amplitude, o que remete a uma necessária cooperação entre países para ser solucionado. Várias são as regiões do globo que são vitimadas por este crime e no período de 2000 a 2021, tem mostrado um crescente número de registros de ocorrências na costa ocidental do continente africano, principalmente na região do Golfo da Guiné. A citada área é formada por 17 países lindeiros à costa do nordeste brasileiro e que têm como características a falta de recursos financeiros e a fraqueza política dos Estados que compõem o cenário geográfico dessa área. Tal cenário é atrativo para a corrupção, que, somada a uma ineficaz política marítima, tem levado a uma escassez de recursos que deveriam ir para as FA deste perímetro regional e a decorrente limitação do seu poder de reação a esta ameaça regional.

Tal aumento de registros é uma consequência da importante posição estratégica deste Golfo para o comércio marítimo do Atlântico Sul e por sua riqueza em recursos naturais, onde se destacam o petróleo, o gás natural e os hidrocarbonetos. Por esse somatório de fatores, esta é uma área geográfica que é constantemente referenciada na nossa PND e que tem sido local de cooperação da MB em operações multinacionais, na busca por segurança marítima. Nesse contexto, a MB tem composto o grupo de países participantes da operação *Obangame Express*, sendo essa participação uma demonstração clara da inserção do nosso país no combate à pirataria marítima, e de que, pelas experiências trocadas entre os membros das FA dos países colaboradores, ela tem engrandecido a relevância do Brasil no cenário internacional e limitado o aumento deste tipo de crime.

O tipo de ilícito em questão trouxe, desde os momentos históricos de sua constatação, à perda da liberdade do espaço marítimo, tornando o mar um prisioneiro da

ganância humana, fato constatado quando povos da Antiguidade buscaram ter o oceano como propriedade exclusiva, com o objetivo de ter lucro por meio desta atividade criminosa.

Esse ato de violência, contra pessoas ou contra bens, bem como o ato de detenção, ou mesmo o de depredação, realizado com o objetivo de lucro de natureza privada, cometido em alto-mar ou em local não sujeito à jurisdição de qualquer Estado, tem previsão de ser combatido pelos países signatários da Convenção de Genebra sobre o alto-mar e da CNUDM, por ser um ato contra a humanidade. Mesmo assim, não há na doutrina uma definição uniforme.

Na busca de melhor conceituar o crime de pirataria, foi criado o Código de Prática Para Investigação de Crimes de Pirataria e Roubo Armado contra Navios pela IMO, recomendando a adequação da legislação dos Estados; e no Brasil, partícipe da CNUDM, a MB, como Força Militar componente do país, tem o dever de cooperar na política pública internacional na repressão à pirataria.

A MB, como elemento participante e garantidor da nossa segurança internacional, tem seguido os preceitos da PND e da END e, assim, tem cooperado na proteção do entorno estratégico da costa ocidental africana, que abrange o Golfo da Guiné. Contribui também para mitigar este tipo de crime na região e para impulsionar a cooperação e o comércio com os países da África, a participação do Brasil na ZOPACAS. Portanto, o País, ao se fazer atuante nas relações internacionais com outros Estados e nas operações internacionais de combate à pirataria marítima, tem apresentado, por meio da MB, a cooperação necessária para trazer segurança às vias marítimas de comércio e às nossas linhas de comunicação marítimas, como ocorre na operação militar *Obangame Express*, por meio de forças multinacionais.

No campo das RI, o Brasil tem adotado, no modelo cooperador entre Estados, a Teoria liberal, em especial, a vertente do liberalismo institucional, devido à interdependência dos Estados defendida por Keohane e baseando-se, entre outros referenciais, na defesa da democracia, do capitalismo e do livre comércio; buscando, assim, cooperação internacional para o combate à pirataria. Portanto, os conceitos e as ideais de livre comércio, sociedade global e cooperação internacional entre as organizações formais, ou conjunto de regras, tornam essa teoria a mais aderente ao âmbito da segurança das RI, possibilitando uma redução de eventual conflito entre os Estados, como os decorrentes da pirataria marítima.

Não se pode esquecer que tal presença militar na *Obangame Express* se reveste de uma busca por cooptar espaço nas oportunidades presentes no Golfo da Guiné para a exploração comercial e que, para ter a sua ação revestida do apoio por parte da população brasileira, deve ser tal importância trazida à consciência do povo brasileiro, de que, em áreas

marítimas como a do Golfo da Guiné, é necessária uma frequente e eficaz fiscalização, por ser, nesse caso especial, região da nossa principal rota comercial. Além disso, há os resultados positivos para a segurança marítima, abstraindo, para a Força Naval, a possibilidade real de interação com outras Forças Armadas de nações apoiadoras do esforço internacional, bem como a troca de informações e treinamentos necessários à manutenção do preparo militar.

Proteger esse Golfo é proteger o comércio marítimo já existente e seu potencial futuro, bem como proteger o capital representado pelo comércio internacional presente naquela área. Quando utilizadas operações como a *Obangame Express* tem-se o ganho para a MB na melhoria do aprendizado nas abordagens dos militares e efetiva utilização e aplicação da legislação marítima internacional, bem como na liderança de operação militar com forças multinacionais e na prática de intervenção e fiscalização de meios marítimos suspeitos.

Colaborar no enfrentamento à pirataria tem sido um ponto focal na nossa política externa, no que diz respeito à África Ocidental, pois tem sido desafiador colaborar em uma área tão distante do nosso território e pôr em ação o nosso componente naval, no intuito de manter as linhas de comunicação e a liberdade do comércio marítimo, condutas que trazem bons frutos para a diminuição das taxas de seguro e da tensão marítima na região do Golfo da Guiné.

Os números recentes, relacionados principalmente à ocorrência do crime de pirataria nos anos de 2019, 2020 e 2021, no Golfo da Guiné, trazem a certeza de que a operação militar *Obangame Express* é de extrema importância no nível de colaboração internacional, pois a atuação dos piratas tem se moldado ao potencial das FA dos países da região, como nos casos de ocorrências cada vez mais distantes da costa dos países limítrofes dessa região, fazendo necessária a cooperação de forças multinacionais com maior capacidade tecnológica de subjugar este desafio.

É certo que combater esse tipo de crime, em uma área marítima tão distante do nosso país, é resultado de um firme compromisso de cooperação com a comunidade internacional, cooperação pela qual a política estratégica brasileira vislumbra evitar o extravasamento deste tipo de ilícito para a costa do Brasil. Essa é também uma preocupação no âmbito da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa, visto que muitos dos países participantes desse organismo internacional estão inseridos na região deste Golfo e sofrem das mesmas preocupações do combate à pirataria.

Portanto, a *Obangame Express* tem reforçado a segurança marítima no Golfo da Guiné por meio da prevenção, dissuasão e combate direto à pirataria marítima, e também tem

incrementado o adestramento com navios-patrolha oceânicos e o intercâmbio de pessoal técnico entre os membros da MB e dos demais países cooperadores.

Um reflexo pouco notado desse contexto colaboracionista entre nações é a participação de alunos nacionais de países da área da África Ocidental no âmbito acadêmico das escolas da MB e a assistência ao Serviço de Patrulha Marítima de países também daquela região, no intuito de melhor habilitar seus membros militares na proteção de suas áreas internas, mar territorial e zona econômica exclusiva.

A *Obangame Express* é um vetor que contribui para os interesses estratégicos do Brasil na região do Golfo da Guiné e, em especial, para a redução da pirataria. Nessa operação militar, o Brasil atua como observador desde 2012, e a partir de 2013, tem participado com forças navais. Mais recentemente, nos anos de 2017, 2018, 2019 e 2020, a MB cooperou por meio de Navios-Patrolha Oceânicos, sendo, para a MB, um ganho no aprendizado das abordagens dos militares e na efetiva utilização e aplicação da legislação marítima internacional, bem como na liderança de operação militar com forças multinacionais, no compartilhamento de informações e na prática de intervenção e fiscalização de meios marítimos suspeitos.

REFERÊNCIAS

- ABDENUR, Adriana Erthal; SOUZA NETO, Danilo Marcondes de. O Atlântico Sul e a cooperação em defesa entre o Brasil e a África. *In*: NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (org.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico**: América do Sul e o Atlântico Sul. Brasília, DF: IPEA, 2014, p. 217-233, 2014. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=21592. Acesso em: 8 ago. 2021.
- ADRIANO, Leandro Terra; RAMOS, Leonardo César Souza. **Keohane e o institucionalismo liberal**: conflitos ontológicos na construção teórica das Relações Internacionais. 2012. Artigo (Bacharelado em Relações Internacionais) — Centro Universitário de Belo Horizonte, 2012. Disponível em: http://www.researchgate.net/publication/305817020_keohane_e_o_institucionalismo_liberal_conflitos_ontologicos_na_construcao_teorica_das_Relacoes_Internacionais?enriched=rgreq-c1401a5fb4f4d9000dae8484d8ba6261-xxx=publicationCover.pdf. Acesso em: 12 abr. 2021.
- AFRICACENTER. **Combating Piracy in The Gulf of Guinea**. 2015. Disponível em: https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/06/AS_B30PT-Combating-Piracy-in-The-Gulf-of-Guinea.pdf. Acesso em: 6 ago. 2021.
- AFRICOM. **United States Africa Command Image**. 2012. Disponível em: <https://www.africom.mil/search?query=OBANGAME+EXPRESS>. Acesso em: 6 ago. 2021.
- ALMEIDA, Fernando Pereira de. **O Brasil, Os Países da Costa Oeste Africana e a Segurança Marítima do Golfo da Guiné**. 2019. Trabalho de Conclusão de Curso (Política e Estratégia Marítimas– CEPEM) — Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2019. Disponível em <http://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files//CPEM27%20%CMG%20FERNANDO.pdf>. Acesso em: 12 set 2021.
- BRASIL. **Decreto Legislativo nº 179**, de 14 de dezembro de 2018a. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 2, de 2017 (Mensagem nº 616, de 18 de novembro de 2016, na origem). Disponível em: <https://www.2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2018/decreto-legislativo179-14-dezembro-2018-787452-publicacaooriginal-156961-pl.html>. Acesso em: 12 abr. 2021.
- BRASIL. **Decreto Legislativo nº 373**, de 25 de setembro de 2013. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa, encaminhados ao Congresso Nacional pela Mensagem nº 83, de 2012 (Mensagem nº 323, de 17 de julho de 2012, na origem). Disponível em: <https://www.2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2013/decreto-legislativo-373-25-setembro-2013-777085-publicacaooriginal-141221-pl.html>. Acesso em: 12 abr. 2021.
- BRASIL. **Decreto Legislativo nº 1265**, de 11 de outubro de 1994. Aprova a Política Marítima Nacional. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/CcIVIL_03/decreto/1990-1994/D1265.htm. Acesso em: 12 abr. 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Comando do Primeiro Distrito Naval. **Navio brasileiro participa de operação internacional na Região Africana**. 2018b. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/com1dn/noticia/navio-brasileiro-participa-opera%C3%A7%C3%A3o-internacional-na-regi%C3%A3o-africana>. Acesso em: 8 ago. 2021.

BRASIL. Marinha do Brasil. Estado-Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Militar Naval**. 1. ed. Brasília, DF, 2017.

BRASIL. Marinha do Brasil. **PEM 2040: Planejamento Estratégico da MB**. Brasília, DF, 2020. Disponível em: <http://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/p>. Acesso em: 8 fev 2021.

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD35-G-01: glossário das Forças Armadas**. 4. ed. Rio de Janeiro, 2007.

BRASIL. **Projeto de Lei do Senado nº 216**, de 26 de maio de 2009. Altera o Código Penal para incluir a pirataria contra embarcação. Disponível em: <https://www.25.senado.leg.br/web/atividade/materias/-/materia/91270>. Acesso em: 21 abr. 2021.

CASTRO, Maud Vianna de; SILVA, Paulo Roberto Ramos da. Pirataria marítima: jurisdição, caracterização e proteção de navio mercante. *In: BORGES, Thiago Carvalho et al. (Org.). Direito do Mar: reflexões, tendências e perspectivas*, Belo Horizonte: D'Plácido, 2017, v.1, cap. 20, p. 483-524.

CAVALCANTI, Rafael Reis; LIMA, Ricardo Dziejdzic de Araújo. A pirataria marítima no mundo contemporâneo. **Revista de Villegagnon**, Rio de Janeiro, ano VII, n. 8, p. 74-79, 2013.

COOK, Geraldine. Esforço regional para enfrentar as ameaças à segurança. 2019. **Diálogo Revista Militar Digital**. Disponível em: <https://dialogo-americas.com/pt-br/articles/esforco-regional-para-enfrentar-as-ameacas-a-seguranca/#ysmmfkBv-UK>. Acesso em: 3 ago. 2021.

COSTA, Wanderley Messias da. Projeção do Brasil no Atlântico Sul: Geopolítica e estratégia. **Revista USP**, São Paulo, n. 95, p. 9-22, set./nov. 2012.

CROMWELL, Elias Loureiro. **A atuação do “AFRICOM” na África Ocidental: Reflexos para a Marinha do Brasil**. 2013. Trabalho de Conclusão de Curso (Política e Estratégias Marítimas) — Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000001/0000011a.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2021.

DANTAS, Aline Chianca. **Uma Análise da Concepção de Segurança à Luz das Teorias Realistas e Liberais das Relações Internacionais**. 2014. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) — Escola Superior de Propaganda e Marketing do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2014. Disponível em: <http://www.sumario-periodicos.espm.br/index.php/seculo21/article/viewFile/1881/166>. Acesso em: 13 abr. 2021.

DEPIZZOLATTI, Bruno. **A Pirataria Contemporânea**. 2009. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Econômicas) — Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2009. Disponível em: <http://tcc.bu.ufsc.br/Economia291478>. Acesso em: 14 abr. 2021.

DUQUE, Marina Guedes. O papel síntese da Escola de Copenhague nos Estudos de Segurança Internacional. **Revista Contexto Internacional**, Rio de Janeiro, v. 31, n. 3, p. 459-501, set./dez. 2009.

ESTEVES, Márcia Cristina Silva. A aplicação do poder naval contra a pirataria no século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 136, n. 1, p. 187-200, jan./mar. 2016.

FILHO, Antonio Carlos Fernandes da Siva. **Repressão aos atos de pirataria no mar: uma abordagem com foco em possibilidades**. 2020. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/86929/repressao-aos-atos-de-pirataria-no-mar-uma-abordagem-com-foco-em-possibilidades>. Acesso em: 14 fev. 2021.

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

ICC. Commercial Crime Services. **Gulf of Guinea remains world's piracy hotspot in 2021, according do IMB'S latest figures**. 2021. Disponível em: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/gulf-of-guinea-remains-the-world-piracy-hotspot-in-2021-according-to-imbs-latest-figures>. Acesso em: 20 abr. 2021.

IMB. International Maritime Bureau. **Piracy Monthly Report December, 2019**. 2021. Disponível em: https://www.icc-ccs.org/reports/2019_Annual_Piracy_Report.pdf. Acesso em: 20 jul. 2021 .

IMB. International Maritime Bureau. **Piracy Monthly Report December, 2020**. 2021. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php/1301-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imb-s-annual-piracy-report> . Acesso em: 20 jul.2021.

JACKSON, Robert; SORENSEN, Georg. **Introdução às Relações Internacionais**. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2018.

KEOHANE, Robert O.; NYE, Joseph S. **Power and interdependance: World Politics in Transition**. 2. ed. New York: Harper, 1989. Disponível em: <https://www.worldcat.org/title/power-and-interdependence-world-politics-in-transition/oclc/2748258/editions?refer=di&editions/View=true>. Acesso em: 13 abr. 2021.

LAMPERT, João Alberto de Araújo. **Os EUA e o Regionalismo na Costa Oeste Africana: reflexos para a segurança marítima no Golfo da Guiné**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Política e Estratégia Marítimas – C-PEM) — Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2018. Disponível em: <http://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/LAMPERT/CPem7%20-%20CMG%20LAMPERT.pdf>. Acesso em: 13 abr. 2021.

MATOS, Sérgio Ricardo Reis; MONTENEGRO-LOPES-DA-CRUZ, Manuel Adalberto Carlos. Temática de segurança sob o prisma das teorias de relações internacionais: um debate. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 19, n.2, p. 411-434, jul./dez. 2013.

MEIRELLES, Maria Alice; COSTA, Edwaldo. Amazônia Azul e a mentalidade marítima no escopo da comunicação. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 140, n. 01/03, p. 163-176, jan./mar. 2020.

MELLO, Celso D. de Albuquerque. **Alto-Mar**. Rio de Janeiro: Renovar, 2001.

MINGST, Karen A.; ARREGUÍN-TOFT, Ivan M. **Princípios de Relações Internacionais**. 6. ed. Rio de Janeiro: Elsevier. 2014.

NASCIMENTO JÚNIOR, Salvan Correia do. A Diplomacia Naval Brasileira no Golfo da Guiné: o hiato entre a estratégia idealizada e os resultados alcançados. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Estado-Maior para Oficiais Superiores – C-SUP) — Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2020. Disponível em: http://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br/egn/files/CEMOS_053_MONO_C_C_CA_SALVAN.pdf. Acesso em: 12 set. 2021.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Convenção das Nações Unidas Sobre Direito do Mar — CNUDM**. Montego Bay: 1982. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165/12-marco-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 8 fev. 2021.

PIGEON, Maisie; OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi. Stable Seas: Gulf of Guinea. Colorado, On Earth Future, 2020. Disponível em: <<https://www.stableseas.org/post/stable-seas-gulf-of-guinea>>. Acesso em: 12 set. 2021.

SILVA, Antonio Henrique Lucena *et al.* **Segurança marítima, pirataria e cooperação: lições para a Marinha do Brasil dos casos da EU-NAVFOR Atalanta e do Golfo da Guiné**. 2020. Disponível em : https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/ensino_e_pesquisa/defesa_academia/cadn/artigos/xvi_cadn/seguranca_maritima_pirataria_e_cooperacao_licoesa_para_aa_marinha_doa_brasila_dosa_casosa_daa_eu_navfora_atalanta.pdf

SIMIONI, ALEXANDRE ARTHUR CAVALCANTI. A projeção anfíbia e o combate às novas ameaças no Atlântico Sul. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 135, n. 10/12, p. 167-181, out./dez. 2015.

TILL, Geoffrey. **Sea Power — A Guide for the Twenty-First Century**. 2. ed. London: Taylor & Francis, 2005. E-book.

VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n. 2, p. 135-157, jul./dez. 2012.

VIDIGAL, Lucas. BRASIL retorna ao Conselho de Segurança da ONU; entenda o que isso significa. **Globo**, Rio de Janeiro, 12 jun.2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2021/06/12/brasil-retorna-ao-conselho-de-seguranca-da-onu-entenda-o-que-isso-significa.ghtml>. Acesso em: 14 jun. 2021.

WERMUTH, Maiquel Ângelo Dezordi; CORREA, Rafaela. O Direito internacional em face da pirataria em alto-mar: uma perspectiva crítica. **Revista de Direito Internacional Brasileiro**, Brasília, DF, v. 12, n. 1, p. 288-300, 2015.