

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (IM) MARCELO VIEIRA GARCIA

A ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DO REINO UNIDO:

uma análise à luz do pensamento de Geoffrey Till

Rio de Janeiro

2022

CC (IM) MARCELO VIEIRA GARCIA

A ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DO REINO UNIDO:

uma análise à luz do pensamento de Geoffrey Till

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

Orientador: CMG (RM1) Alceu Oliveira Castro Jungstedt

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2022

## AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pelo dom da vida e por te me abençoado com saúde e paz durante esta jornada.

Ao meu pai, Silas Ramos Garcia (*in memoriam*), e à minha amada mãe, Rosângela Elias Vieira Garcia, por toda a dedicação na minha criação e apoio dado, foram fundamentais para me tornar quem eu sou e pudesse chegar até aqui.

À minha família, em especial, minha esposa Juliana Redon Barcellos Garcia, agradeço por toda a ajuda durante esta minha jornada profissional, foram muitos momentos em que foi preciso me ausentar para me dedicar ao trabalho e isso só foi possível graças à sua ajuda.

À minha amada filha, Maria Alice Redon Garcia, agradeço pela sua existência na minha vida. Você é minha maior fonte de motivação, busco ser seu exemplo.

Aos meus companheiros de turma que me apoiaram durante a elaboração deste trabalho.

À Marinha do Brasil, pela oportunidade de me aprimorar profissionalmente.

Ao meu orientador, Capitão-de-Mar-e-Guerra (RM1) Alceu Oliveira Castro Jungstedt, por estar sempre disponível para esclarecer minhas dúvidas, por todos os comentários construtivos recebidos, esses ensinamentos foram fundamentais para o bom andamento do trabalho.

## RESUMO

O Reino Unido possui uma longa tradição marítima construída ao longo dos anos. Estado com características insulares, grande parte de sua economia está relacionada ao ambiente marítimo de onde boa parte do comércio inglês é transportada. Dependente do mar, a sociedade inglesa necessita de um ambiente estável e seguro para que possa usufruir dos recursos que lá podem ser explorados. Nesse contexto, surge a importância da segurança marítima como elemento fundamental no combate às ameaças que possam perturbar a boa ordem no mar. Dessa maneira, o propósito desta pesquisa foi analisar como objeto de estudo a Estratégia Nacional de Segurança Marítima do Reino Unido de 2014 à luz dos pensamentos de Geoffrey Till e, mediante pesquisa bibliográfica e documental, responder à questão de pesquisa se essa estratégia possui pontos de aderência com as teorias do professor inglês. O desenho de pesquisa empregado nesta dissertação é um estudo da teoria *versus* realidade, ao identificar os possíveis pontos de aderência entre a aludida teoria e a realidade do Reino Unido na condução de sua estratégia. A escolha do objeto do estudo motivou-se não só pelo conhecimento sobre as práticas adotadas por um Estado notadamente possuidor de experiência no mar, mas também por representar uma oportunidade de *benchmarking* para a Marinha do Brasil, que, com as devidas adaptações à realidade brasileira, pode contribuir para o aperfeiçoamento da nossa estratégia.

**Palavras-chave:** Estratégia. Geoffrey Till. Segurança Marítima. Reino Unido.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Matriz de segurança marítima.....	48
Figura 2 – Os atributos do mar e as ameaças à boa ordem.....	49
Figura 3 – Estrutura de Governança de segurança marítima do Reino Unido.....	50
Figura 4 – Interação e responsabilidades dentro do Domínio Marítimo.....	51
Figura 5 – A Rede Internacional de Cabos Subaquáticos.....	52

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>O PENSAMENTO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA DE GEOFFREY TILL</b> .....	<b>9</b>
2.1	SEGURANÇA MARÍTIMA .....	9
2.1.1	<b>Vertentes <i>security</i> e <i>safety</i></b> .....	<b>11</b>
2.1.2	<b>A boa ordem no mar</b> .....	<b>12</b>
2.1.3	<b>As ameaças à segurança marítima</b> .....	<b>14</b>
2.2	MANTENDO A BOA ORDEM NO MAR.....	16
2.2.1	<b>Desafios para a aplicação</b> .....	<b>17</b>
2.2.2	<b>Requisitos da boa ordem no mar</b> .....	<b>19</b>
2.2.3	<b>O papel das Marinhas</b> .....	<b>20</b>
<b>3</b>	<b>A ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DO RU</b> .....	<b>25</b>
3.1	DOCUMENTOS CONDICIONANTES .....	25
3.2	ABORDAGEM AO DOMÍNIO MARÍTIMO .....	27
3.3	OBJETIVOS.....	28
3.3.1	<b>Promover um domínio marítimo internacional seguro e defender suas normas de transporte</b> .....	<b>30</b>
3.3.2	<b>Desenvolver a capacidade de governança marítima e as capacidades dos Estados</b> .....	<b>30</b>
3.3.3	<b>Proteger o RU, os cidadãos e a economia</b> .....	<b>31</b>
3.3.4	<b>Garantir a segurança do comércio marítimo vital e das rotas de transporte</b> .....	<b>32</b>
3.3.5	<b>Proteger os recursos e a população do RU e dos territórios ultramarinos</b> .....	<b>33</b>
3.4	TAREFAS .....	34
<b>4</b>	<b>A ENSM E A TEORIA DE GEOFFREY TILL</b> .....	<b>37</b>
<b>5</b>	<b>CONCLUSÃO</b> .....	<b>42</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>46</b>
	<b>ANEXOS</b> .....	<b>48</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O Reino Unido (RU) tem uma longa tradição marítima e naval. A insularidade de sua geografia levou seu povo a desenvolver uma forte mentalidade marítima<sup>1</sup>. A partir do século XIX, impulsionado pelo período de grandes inovações tecnológicas ocorrido durante a Revolução Industrial iniciada no final do século XVIII, surgiu como uma das maiores potências econômicas de toda a história, sendo a força de seu império sentida em diversas partes do mundo, em especial nas colônias espalhadas pela África e Ásia.

A facilidade de acesso ao mar contribuiu para o desenvolvimento do RU, pois pelo mar fluem expressivas cifras do seu comércio em exportações e importações. Segundo dados do Departamento de Transporte, 95% das mercadorias em volume que entram e saem do RU são movimentadas pelos portos. O volume de transporte de cargas aumentou 19% desde 1980, tendo triplicado sua contribuição para a economia do Estado entre 2002 e 2008<sup>2</sup>.

A importância da Economia Azul<sup>3</sup> tende a aumentar ao longo dos anos em virtude do acelerado crescimento da população mundial e a limitada disponibilidade de recursos e, por conseguinte, tem um grande potencial para gerar disputas entre os Estados. A questão marítima possui uma característica peculiar quando se trata de fronteiras, que a distingue consideravelmente, pois não há um limite físico estabelecido como em terra. Isso

---

<sup>1</sup> A mentalidade marítima está ligada à compreensão, pela sociedade, de sua dependência do mar (CABRAL; BAHIA, 2010).

<sup>2</sup> Trata-se do documento publicado pelo Departamento de Transporte do RU em março de 2015. Disponível em:

<[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/410714/150309\\_Maritime\\_Lift-ACCESSIBLE\\_\\_1\\_.PDF](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/410714/150309_Maritime_Lift-ACCESSIBLE__1_.PDF)> . Acesso em: 13 maio 2022.

<sup>3</sup> Termo é entendido como compreendendo a variedade de setores econômicos e políticas relacionadas que, juntas, determinam se o uso dos recursos oceânicos é sustentável. Disponível em: <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

também se revela como uma instabilidade significativa para os Estados nesse domínio já que as responsabilidades e direitos precisam estar bem definidos de forma a garantir a harmonia.

Ao mesmo tempo em que o mar traz grandes oportunidades de desenvolvimento para aqueles que o utilizam de forma eficiente e eficaz, ele também está associado a uma série de ameaças que só um Estado bem-preparado pode enfrentar como, por exemplo, o terrorismo, a pirataria e outros ilícitos que se utilizam desse meio. Por isso, nesse ambiente repleto de volatilidade, incerteza, complexidade e ambiguidade<sup>4</sup>, a segurança marítima merece especial atenção dos Estados.

Nesse contexto, o propósito deste trabalho é analisar como objeto de estudo a Estratégia Nacional de Segurança Marítima do RU de 2014 à luz dos pensamentos de Geoffrey Till e, mediante pesquisa bibliográfica e documental, responder à seguinte questão de pesquisa: A Estratégia Nacional de Segurança Marítima (ENSM) do RU de 2014 possui pontos de aderência com as teorias de Geoffrey Till?

O desenho de pesquisa empregado neste trabalho é um estudo da teoria *versus* realidade, ao identificar os possíveis pontos de aderência entre a aludida teoria e a realidade do RU na condução de sua ENSM. Pela natureza da pergunta, que é respondida ao fim deste estudo, não serão estabelecidas hipóteses.

A escolha do objeto teve motivação no conhecimento sobre as práticas adotadas na Estratégia de Segurança Marítima por um Estado com tradição no mar. Esse conhecimento pode servir como *benchmarking* para a Marinha do Brasil (MB), que, com as

---

<sup>4</sup> Palavras do acrônimo VUCA, expressão criada na década de 1990 pelos norte-americanos das expressões *Volatility*, *Uncertainty*, *Complexity* e *Ambiguity* na língua inglesa. Disponível em: <<https://www.siteware.com.br/gestao-estrategica/mundo-vuca-o-que-e/>>. Acesso em: 10 nov. 2022.



devidas adaptações à realidade brasileira, pode contribuir para o desenvolvimento da nossa estratégia.

Para cumprir esse objetivo, o trabalho é composto por cinco capítulos, sendo o primeiro uma introdução. No segundo capítulo apresenta-se a fundamentação teórica do presente estudo, abordando as questões envolvendo a segurança marítima, segundo Geoffrey Till.

No terceiro capítulo aborda-se a concepção da ENSM do RU constante dos documentos do governo, referindo os aspectos teóricos que possam trazer informações de como é tratada a questão da segurança marítima naquele Estado.

No quarto capítulo verifica-se a presença de elementos da ENSM que possam estar relacionados à teoria apresentada, buscando-se identificar, à luz das prioridades do governo do RU, os pontos coincidentes com os pensamentos de Geoffrey Till. Por último, diante do que foi exposto na condução desta dissertação, apresenta-se uma breve conclusão.

## 2 O PENSAMENTO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA DE GEOFFREY TILL

Com o objetivo de fundamentar a análise e as conclusões desta dissertação, escolheu-se como teórico o professor Emérito de Estudos Marítimos no Departamento de Estudos de Defesa do King's College, em Londres, Geoffrey Till. A partir deste capítulo passa-se a fazer a abordagem de sua teoria.

Nesse sentido, o capítulo é dividido em duas seções, sendo a primeira subdividida em três subseções, que tratam dos conceitos que envolvem a segurança marítima e as ameaças que a cercam; e a segunda seção, subdividida em três subseções, aborda os desafios e requisitos para a boa ordem no mar e o papel das Marinhas nesse contexto.

### 2.1 SEGURANÇA MARÍTIMA

O mar tem grande importância sobre a vida humana, é por ele que passa a maior parte do comércio internacional e nas suas proximidades estão as áreas mais povoadas, sendo também palco de diversos desafios. Nesse contexto, é fundamental que o ambiente marítimo seja seguro e por isso surge a necessidade de entender a segurança marítima.

Os principais atores da política marítima<sup>5</sup>, governança oceânica e segurança internacional como é o caso do RU e da União Europeia, por exemplo, começaram na última década a incluir ou atualizar seus planos nessa área. Os riscos envolvendo a questão da pirataria no comércio internacional fizeram com que a dimensão marítima da segurança

---

<sup>5</sup> A expressão aqui pode ser entendida como um conjunto de estratégias e planos que conduzirão as ações voltadas para o mar.

ganhasse relevância no cenário global e a colocou em alta prioridade das agendas políticas (BUEGER, 2015).

Segundo Klein (2011), o termo “segurança marítima” é visto por prismas distintos a depender de quem emprega o termo ou em que contexto ele é empregado. Em consonância com a crescente ampliação de interesses relacionados à segurança, as perspectivas de defesa na segurança marítima abrangem um leque maior de ameaças do que as noções tradicionais de poder marítimo<sup>6</sup>.

Aqui a amplitude das ameaças se mostra presente, por exemplo, com o tráfico de pessoas ou a pesca ilegal, muito além do que a clássica ameaça da esquadra de outro Estado. Não só as ameaças são diversificadas, mas também as percepções da segurança marítima. Uma grande potência, como, por exemplo, o RU, com uma mentalidade marítima que foi moldada ao longo de anos, tem uma percepção distinta de um Estado sem tanta tradição no mar, que pouco volta suas atenções para o domínio marítimo, ou seja, a prioridade dada para essa área é completamente distinta já que a sociedade não identifica o mar como fonte de riquezas fundamentais para o desenvolvimento econômico.

Segundo Till (2018), não há consenso do significado de segurança marítima, tampouco de quem é a responsabilidade por isso. Ainda que tenha ressalvas por não representar as ligações entre seus elementos, Till (2018) utiliza a matriz de segurança marítima (ANEXO A) proposta por Bueger (2015), para revelar a diversidade de atores envolvidos na segurança marítima, mostrando quanto a questão se ampliou e a importância do olhar sistêmico. Segundo o professor:

---

<sup>6</sup> O poder marítimo é uma manifestação da capacidade de ação das forças marítimas, que englobam todos os meios, tanto civis como militares, existentes e potenciais (WEDIN, 2015).

[...] uma coisa é clara – a importância crítica de pensar em todos os elementos interligados nesta complexa tapeçaria marítima como um todo. A boa ordem no mar e a colaboração marítima internacional para lidar com as ameaças que enfrenta devem ser pensadas no todo, de forma holística, porque tudo está conectado a tudo o mais. O ponto serve como mais um lembrete do fato básico de que o mar está de fato todo unido. (TILL, 2018, p. 308, tradução nossa).<sup>7</sup>

Percebe-se dessa forma que, mesmo sem uma definição precisa e aceita por todos, a segurança marítima abrange um amplo espectro de atividades a serem cumpridas pelo Estado e muitas delas compartilhadas com outras instituições governamentais e não governamentais. Verifica-se aí a importância de existir um ambiente cooperativo com ações sinérgicas entre os agentes na busca pela efetividade na segurança marítima. A falta do comprometimento, a desconexão desses agentes com a segurança compromete o resultado final.

### **2.1.1 Vertentes *security* e *safety***

O português oferece unicamente a palavra “segurança” para dar conta de sentidos expressos em outras línguas por palavras distintas. Apenas como ilustração, na língua inglesa coexistem as palavras *security* e *safety*, de conceitos completamente distintos entre si. Na língua francesa, da mesma forma, podem-se encontrar as palavras *securité* e *sureté* (BEIRÃO, 2014).

Segundo Beirão (2014), um dos grandes estrategistas navais brasileiros contemporâneos, Almirante Armando Amorim Ferreira Vidigal (1928-2009), considerava que o termo *security* não deveria ser traduzido como “segurança”, dado seu entendimento *lato*

---

<sup>7</sup> No original: “... one thing at least is clear – the critical importance of thinking about all the interconnected elements in this complex maritime tapestry as a whole. Good order at sea and international maritime collaboration to deal with the threats it faces have to be thought of ‘in the round’, holistically, because everything is connected to everything else. The point serves as yet another reminder of the basic fact that the sea is indeed ‘all joined up’.”

*sensu* no português. Ele tentou aproximar conceitos já vigentes e considerou que o melhor seria tratar a especificidade do termo *security* por “proteção”.

Em relação ao *safety*, Beirão (2014) observa que medidas para o distinguir do genérico conceito de “segurança” já foram tomadas de forma mais institucionalizada. Por exemplo, um dos mais relevantes instrumentos internacionais para regular a *safety* na navegação é a Convenção *Safety of Life at Sea* (SOLAS), oficialmente traduzida e internalizada no Brasil como Convenção sobre a Salvaguarda da Vida Humana no Mar. Vê-se, portanto, que já houve tentativa oficial de instituir, em português, que *safety* deveria ser entendido como salvaguarda.

Para efeito desta dissertação trata-se o termo segurança marítima de forma abrangente, ou seja, os dois conceitos, *safety* e *security*, são considerados dentro da mesma expressão. No decorrer do trabalho, caso haja necessidade de fazer algum apontamento específico, será feita uma observação em relação ao termo tratado.

### **2.1.2 A boa ordem no mar**

Segundo Till (2018), o ser humano vai para o mar não por uma causa única, mas por uma variedade de motivos conectados entre si e que estão ligados ao que se considera como sendo os quatro atributos do mar. Esses atributos são: o mar como recurso; o mar como meio transporte e troca; o mar como meio de informação e disseminação de ideias; e o mar como um meio de domínio. O sucesso no ambiente marítimo consiste em fazer o melhor uso econômico e estratégico desses atributos do mar.

Ao relacionar a segurança marítima ao que chama de boa ordem no mar, há uma nova interpretação desses atributos, chegando a um novo conjunto. Aos tradicionais

recursos, meio transporte e meio de domínio, adiciona-se o mar como atributo físico e área de soberania. Aproveitar seus benefícios envolve a manutenção da estabilidade e da boa ordem no mar. O termo retrata a efetividade da segurança marítima, possibilitando que os Estados possam desfrutar das possibilidades que o mar oferece sem que as intercorrências das ameaças possam representar dificuldades para esse exercício. Ressalta-se também a complexidade de conseguir sua plenitude bem como sua manutenção, exigindo que as Marinhas e Guardas Costeiras efetivamente se envolvam na questão (TILL, 2018).

No desenvolvimento do conceito da boa ordem no mar, encontram-se duas formas de segurança marítima: a *Hard Security e Soft Security* (TILL, 2018). Na tradução para a língua portuguesa, trata-se da segurança dura e da segurança suave, respectivamente. Na segurança dura são consideradas as ameaças de mais alto interesse político-estratégico e, em geral, envolvem atores estatais na disputa. Já na suave, considera as ameaças menos ponderáveis tendo em vista a magnitude dos contenciosos que, normalmente, são capazes de gerar (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015). Depreende-se que, para Till (2018), as ameaças relacionadas à segurança suave são conflitos decorrentes de disputa pela utilização dos recursos do mar e o esgotamento de suas riquezas, bem como pela criminalidade marítima.

Ainda segundo o professor britânico, a segurança marítima envolve um aspecto competitivo e outro cooperativo. O competitivo baseia-se essencialmente em proteger os recursos internos das ameaças de outros Estados. Já segurança marítima cooperativa, por sua vez, é inclusiva à medida que se trata de trabalhar com outros para lidar com ameaças a essa segurança que não podem ser tratadas apenas no nível de um único Estado. Em face da complexidade de se manter a boa ordem no mar, além do envolvimento amplo das Marinhas, essas diferentes abordagens exigirão dos Estados escolhas em investimentos entre elas (TILL, 2018).

### 2.1.3 As ameaças à segurança marítima

A gama de ameaças à segurança marítima abrange desde as que ocorrem mais próximas às costas dos Estados a outras que estão mais além e elas são distribuídas segundo cada um dos atributos do mar, conforme mostra o ANEXO B. Segundo Till (2018), muitas marinhas dividem de forma implícita a segurança marítima composta de ações em águas dentro da responsabilidade do Estado e outras em águas mais afastadas.

A defesa da pesca marítima ou dos interesses de segurança interna pode exigir que o Estado aja longe de seu território, muitas vezes em companhia de outros. Essa ação afastada é vista como uma questão de estender as defesas do Estado para frente, a fim de interceptar os problemas antes que eles cheguem perto e se possa ganhar tempo para respostas e contra-ataques adequados e fazê-lo como parte de uma estratégia global mais ou menos colaborativa ao lado de outras marinhas, guardas costeiras e forças policiais (TILL, 2018).

Como observa Till (2018), isso é o reconhecimento do fato de que, via de regra, os pescadores ilegais, e também os terroristas, piratas e traficantes de drogas, são atores não estatais e, por isso, não observam fronteiras em suas operações. As ameaças que representam são inerentemente transnacionais e geralmente precisam ser tratadas como tal. Paralelamente a isso, porém, também estão em jogo fortes perspectivas nacionais, que também podem ameaçar a boa ordem no mar; eles incluem as consequências possivelmente não intencionais do conflito interestatal, as ações de Estados desonestos e diferenças irreconciliáveis sobre quem possui o que no mar.

Como também relembra Speller (2014), “na virada do século, havia um consenso crescente de que as ameaças contemporâneas provavelmente seriam diversas, imprevisíveis, transnacionais e assimétricas” (p. 151, tradução nossa)<sup>8</sup>.

Percebe-se dessa forma que na segurança do mar não é válido se limitar geograficamente apenas a seus domínios, é preciso ampliar o horizonte, buscando integrar-se a outros atores e, por meio de ações conjuntas, conseguir se contrapor eficazmente aos perigos que surjam.

Outro importante aspecto são as ameaças dirigidas ao comércio marítimo ligadas ao valor do mar como meio de transporte. Em que pese a intensa atividade aérea e o avanço de tecnologias envolvendo o ciberespaço, é, ainda hoje, previsível que a via marítima seja por muito tempo a única possibilidade de transportar mercadorias de forma econômica<sup>9</sup> (TILL, 2006).

Os navios de guerra, apesar de não ser sua principal missão, têm como dever residual proteger os navios mercantes. Os esforços para prover a segurança do transporte marítimo de conflitos locais, terrorismo e pirataria tem grande visibilidade na sociedade. As respostas navais e da guarda costeira a essas ameaças ao transporte marítimo são importantes ainda que geralmente a questão dos piratas e terroristas seja combatida pelo trabalho normal da polícia em terra (TILL, 2018).

O transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio internacional e da economia global. Mais de 80% do volume do comércio internacional de mercadorias é transportado por mar, e a porcentagem é ainda maior para a maioria dos Estados em

---

<sup>8</sup> No original: “By the turn of the century there was a growing consensus that con temporary threats were likely to be diverse, unpredictable, transnational and asymmetric”.

<sup>9</sup> Informação dada por ocasião da palestra realizada durante o I Ciclo Internacional de Conferências sobre o Poder Marítimo na Escola de Guerra Naval pelo Professor Geoffrey Till. Disponível em: <[https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/issue/view/issue/17/pdf\\_19](https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/issue/view/issue/17/pdf_19)>. Acesso em: 10 maio 2022.



desenvolvimento<sup>10</sup>. A boa ordem no mar é basilar para o desenvolvimento das economias de todo o mundo e, conseqüentemente, do bem-estar social da população mundial.

Importante destacar que quando se pensa em transporte marítimo não se pode tratar apenas da embarcação em si. Há toda uma estrutura que envolve portos, ferrovias e estradas que são essenciais para o escoamento da carga transportada. Pode ser muito mais fácil causar dano nesse sistema que tentar ameaçar um navio em trânsito. Para terroristas, no entanto, em que o efeito da mídia é um ponto relevante de suas ações, essa abordagem na infraestrutura pode ser menos interessante que uma operação contra um navio, aqui incluído também forças navais e suas bases (TILL, 2018). Percebe-se aí a importância de se ter uma visão voltada para o conjunto, sem deixar de considerar o sistema como um todo para que a segurança marítima seja assegurada efetivamente.

## 2.2 MANTENDO A BOA ORDEM NO MAR

Segundo Till (2018), as Marinhas, guardas costeiras e outras agências têm contribuição cada vez mais importante no apoio à boa ordem no mar. Essas atividades eram quase que ignoradas pelos pensadores marítimos quando, na verdade, a necessidade do envolvimento das Marinhas nesse processo cresceu ao longo do século passado e parece se desenvolver mais rapidamente neste.

---

<sup>10</sup> UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2021*. Disponível em:< <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>>. Acesso em: 10 maio 2022.

### 2.2.1 Desafios para a aplicação

A escala global das ameaças à boa ordem do mar necessita de atenção e dedicação de recursos para isso. Da mesma maneira, fica claro que as ameaças individualmente são bastante distintas e por isso demandam ações diferentes para seu enfrentamento (TILL, 2018). Ainda segundo o teórico, existem sete problemas para a aplicação da segurança marítima.

O primeiro é que as recompensas para um ataque bem-sucedido são consideráveis. O retorno por um ataque a um navio mercante ou um petroleiro, por exemplo, pode ser enorme. Isso acaba criando atratividades para que outros procurem esse caminho e também permite que haja investimento em novas tecnologias e procedimentos para tentar confundir as forças da lei (TILL, 2018).

O segundo desafio diz respeito ao tamanho da área a ser defendida diante dos poucos recursos dedicados à tarefa de manter a boa ordem no mar. O cenário tende a se agravar frente à perspectiva de aumento do comércio marítimo nos próximos anos (TILL, 2018).

O terceiro é que o tráfico de humanos, drogas e armas ilegais é multimodal; as cargas percorrem as distâncias por terra, mar e ar e as organizações criminosas alteram essa dinâmica em face dos sucessos ou fracassos relativos à fiscalização. Quando escolhem o mar como meio, o reduzido tamanho físico das cargas dificulta a detecção. Lidar com a ocultação engenhosa e diversificação de trajetos e cargas requer altos níveis de adestramento de pessoal e recursos especiais (TILL, 2018).

O quarto desafio refere-se à questão legal. Segundo Till (2018), o nível de evidência que se exige para uma acusação bem-sucedida é o mesmo que seria para um

crime em terra, ainda que as condições para a coleta de tais evidências seja muitas vezes mais fácil. Isso é reforçado pela Organização das Nações Unidas (ONU), que enxerga na questão legal um desafio para segurança marítima<sup>11</sup>.

Já o quinto problema apontado por Till (2018) traz o desafio que é equacionar a resposta ao crime marítimo entre os Estados, entendendo a natureza multiestatal envolvendo a segurança marítima. Cada ator estatal possui procedimentos e recursos distintos e, mais importante, as prioridades podem ser diferentes. Um Estado pode estar focado no terrorismo internacional enquanto outro com a pesca ilegal em suas águas.

O sexto reflete a complexidade de contexto e ameaças à boa ordem no mar. A experiência adquirida em algum evento anterior em determinada área não necessariamente pode ser aplicada a ameaças aparentemente semelhantes em outras regiões. Cada situação pode exigir uma abordagem diferente (TILL, 2018).

Por último, mas não menos importante, fica a questão dos interesses por trás do enfraquecimento da segurança marítima. Em face do envolvimento de muitos setores, podem existir elementos que almejem que o problema continue, pois os beneficia direta ou indiretamente e eles podem estar em posição de minar as tentativas de fortalecer a boa ordem no mar (TILL, 2018).

Verifica-se que a aplicação da segurança marítima envolve alguns desafios para sua aplicação que não são simples de resolver. A diversidade de atores, interesses e capacidades torna essa mistura complexa ainda mais agravada por envolver regiões com características distintas uma das outras.

---

<sup>11</sup> UNCTAD. *Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary-General*. Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/general\\_assembly/general\\_assembly\\_reports.htm](https://www.un.org/depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm)>. Acesso em: 15 abr. 2022.

## 2.2.2 Requisitos da boa ordem no mar

Segundo Till (2018), a boa ordem no mar requer uma conscientização do domínio marítimo, política efetiva e governança integrada envolvendo o nível estratégico, operacional e tático. Todos os três requisitos têm a participação da Marinha.

A conscientização do domínio marítimo é importante nos três níveis. No mais alto nível estratégico percebe-se o conhecimento sobre o oceano como sendo a chave para o futuro e para compreensão do passado. Isso envolve saber quão importante é o oceano para o clima e o meio ambiente do mundo, por exemplo. As marinhas estão em boa posição para o desenvolvimento da conscientização marítima por estarem inevitavelmente envolvidas com a parte científica, institucionalmente ligadas a governos em nível nacional e operacionalmente são multinacionais em nível regional ou até mesmo global (TILL, 2018).

No nível operacional e tático da conscientização do domínio marítimo, ela se mostra importante por meio do monitoramento das águas que é fundamental para as atividades de inteligência. Isso facilita a identificação de ilícitos por meio de ações que antecipem as ameaças (TILL, 2018).

No segundo requisito elencado por Till (2018), os Estados devem desenvolver a política marítima e ela deve refletir as suas necessidades advindas do mar. Essa política deve ser equilibrada e abrangente de forma que represente os interesses de maneira geral para que a boa ordem no mar não seja prejudicada por questões de conflitos entre os elementos que compõem o cenário marítimo.

Já o terceiro aspecto abordado pelo professor diz respeito ao desenvolvimento de uma governança marítima integrada. A natureza abrangente da segurança marítima significa que há uma necessidade de desenvolver uma abordagem integrada para a gestão

dos oceanos para que o pensar, falar, planejar e operar seja conjunto. Para Till (2018), isso não é fácil, pois existem tensões entre os aspectos da governança marítima e as dificuldades enfrentadas, que incentivam a especialização dos atores em detrimento de uma postura mais integradora. Dessa forma, a especialização necessária para lidar com um único problema complexo pode atrapalhar uma abordagem geral holística.

Percebe-se que os requisitos apontados são totalmente pertinentes para a segurança marítima de um Estado. Ressalta-se que a integração é fator-chave para a manutenção da boa ordem no mar. A variedade de ameaças e a diversidade de meios necessários para seu enfrentamento exige que esse sistema tenha ativos disponíveis que possam ser usados em apoio ao combate já que a atuação muitas vezes não se limita ao aspecto geográfico do Estado. O crime de pirataria na Costa Ocidental do continente africano mostra isso, pois é difícil combater esse ilícito sem uma estrutura coordenada de vários Estados na busca de uma solução.

### **2.2.3 O papel das Marinhas**

A globalização e tudo o que a acompanha está criando um novo paradigma de esforço naval colaborativo que precisa ser combinado com os comportamentos navais mais competitivos do passado. A globalização é o fato central do ambiente estratégico do início do século XXI em virtude de seu efeito sobre o Estado e nas práticas estatais. Atitudes governamentais e sociais em relação à globalização serão, por sua vez, um determinante principal da estratégia, defesa e política naval e, portanto, do tamanho, forma, composição e função das marinhas (TILL, 2018).

O fenômeno da globalização traz implicações para as estratégias de segurança marítima e segundo o teórico inglês isso se deve a alguns fatores característicos desse sistema (TILL, 2018):

**Ausência de fronteiras** - a globalização estimula o desenvolvimento de um mundo sem fronteiras no qual uma variedade de tendências econômicas e tecnológicas transnacionais minam a autarquia das unidades nacionais que a compõem. Todos são afetados por tudo. O foco nas fronteiras parece muito menos central para suas preocupações de segurança porque elas podem ser decisivamente afetadas pelo que acontece do outro lado do mundo.

**Ambiente dinâmico e impermanente** - há constante mudança nesse sistema globalizado, logo, uma defesa completa e eficaz deve ser constante e proativa, em vez de meramente intermitente e reativa. Para isso é necessário moldar o ambiente de segurança internacional de maneira agradável e exige uma ação contínua e cuidadosamente integrada através de uma abordagem abrangente que vincule políticas diplomáticas, econômicas, sociais e militares.

**Marítimo e com várias vulnerabilidades** - o livre fluxo de transporte marítimo é fundamental para a globalização e ele é potencialmente vulnerável a interrupções por uma ampla variedade de fontes. O sistema global dessa forma se revela de natureza profundamente marítima e, por isso, de particular interesse para as marinhas do mundo. Prevenir ou lidar com ameaças ao comércio marítimo não é apenas uma questão de defesa, mas, de forma mais ampla, tratar das condições para que haja o comércio em terra e no mar. Como o comércio marítimo geralmente é afetado por eventos em terra, defender o sistema geralmente significa mais do que meramente defender a navegação mercante no mar. A natureza de algumas dessas ameaças à paz e à prosperidade, e de fato a grande

diversidade na origem das ameaças, explica por que há uma atenção cada vez maior às preocupações de segurança que são muito mais amplas do que o foco tradicional na defesa territorial nacional e no interesse nacional vital de um Estado.

Essas características, advindas de um sistema globalizado que permeiam o ambiente, são tratadas de forma diferente por cada Estado, conforme as particularidades de cada um. Os Estados podem ser classificados segundo três espécies (TILL, 2018).

Primeiramente trata-se dos Estados pré-modernos que possuem as características de serem intensivos na agricultura, com interdependências econômicas limitadas e excedentes insuficientes para investir em mais desenvolvimento. São frequentemente considerados fracos e possuem baixos padrões de governança (TILL, 2018).

Por outro lado, os Estados tidos como modernos são moldados pela produção industrial e possuem uma postura inerentemente competitiva e impulsionada por expectativas de que as relações internacionais são basicamente uma luta por quem consegue o que, quando e como (TILL, 2018).

O terceiro tipo de Estado é o pós-moderno, que são econômica e institucionalmente eficientes de diferentes maneiras. Caracterizados por serem colaborativos, eles aspiram a um sistema mundial cooperativo de abertura e dependência mútua. E acreditam que a defesa do sistema de fato se tornará e permanecerá no centro da política naval em todo o mundo (TILL, 2018).

Cada um desses Estados vai dar origem a forças navais com características distintas para enfrentar os grandes desafios que o ambiente mais complexo e instável produz. Importante ressaltar que elas não são mutuamente exclusivas, é possível que haja uma combinação dependendo das atividades desenvolvidas (TILL, 2018). Dar-se-á o foco no estudo do conceito explorado pelo teórico inglês das marinhas modernas e pós-modernas.

As marinhas modernas têm origem em Estados cautelosos quanto às implicações da globalização para sua própria segurança e soberania, mais protecionistas em sua política econômica e menos inclinados a colaborar com outros na manutenção do sistema comercial mundial. A tendência desse tipo de força naval é de concentrar na defesa própria e não pensar de maneira mais ampla. Eles focam, por exemplo, na segurança do seu mar territorial e da sua Zona Econômica Exclusiva e não há uma predisposição de cooperar com outros Estados no combate às ameaças. Apesar disso, há um reconhecimento de que muitos eventos que acontecem externamente podem também os afetar. Ainda assim, o foco da marinha moderna permanece sendo a defesa dentro de seus domínios e não do sistema, mesmo que outros estejam passando por problemas similares e a ação coordenada seja o mais sensato a se fazer (TILL, 2018).

Já na marinha dita como pós-moderna, adotada por Estados de mesma característica, a ênfase é dada à manutenção da segurança marítima geral através da proteção da boa ordem no mar. Há uma valorização do desenvolvimento de relações marítimas, duradouras e construtivas com os outros. Esses pressupostos colaborativos fazem com que essas marinhas participem das operações com diversos atores em vez de tentar agir por conta própria. Assim, há uma forte predisposição para dirigir as ações para algo que demande altos níveis de colaboração internacional e, muitas vezes, a participação em atividades de proteção bem à frente de suas próprias fronteiras marítimas (TILL, 2018).

É possível depreender que o pensador inglês percebeu a transformação que a globalização trouxe para o ambiente marítimo. Ele se tornou muito mais complexo que antes desse fenômeno. Os acontecimentos de maneira geral são conectados, há uma interdependência cada vez mais acentuada entre os Estados. Dessa forma, verifica-se que há uma necessidade de adaptação na postura em termos de segurança marítima e



consequentemente das marinhas no enfrentamento de ameaças. É necessário refletir qual a conduta mais adequada em função de cada realidade para que se mantenha a boa ordem no mar.

Ao término deste capítulo, em que foram identificados os principais aspectos que o professor inglês aponta sobre a segurança marítima, constata-se o imenso desafio que é garantir a boa ordem no mar. Os inúmeros requisitos necessários para garantir essa segurança mostram a complexidade que envolve esse ambiente diante de uma realidade imposta. Enfrentar a variabilidade de ameaças e suas diversas particularidades para cada região exige que os governos adotem uma postura mais contemporânea. Parece ser difícil, por exemplo, pensar em segurança marítima sem uma postura colaborativa entre Estados. O posicionamento mais isolacionista não se revela como sendo o mais adequado para as necessidades de segurança apontadas.

### 3 A ESTRATÉGIA DE SEGURANÇA MARÍTIMA DO RU

Após compreender os fundamentos dos pensamentos de Geoffrey Till sobre a segurança marítima, expõe-se, a seguir, como o RU estabeleceu sua estratégia para a segurança no mar.

Para tal, este capítulo está estruturado em quatro seções. A primeira trata dos documentos que sustentam essa estratégia; a segunda, da abordagem que RU faz quando trata do domínio marítimo; a terceira, subdividida em cinco subseções, aborda os objetivos propostos na estratégia; e a quarta seção estuda as tarefas que dão suporte aos objetivos da ENSM.

#### 3.1 DOCUMENTOS CONDICIONANTES

A principal referência teórica que trata da segurança marítima do RU é a ENSM publicada em 2014 e firmada pelos secretários de Defesa e de Transporte e pela primeira-ministra, além do secretário de Estado de Negócios e *Commonwealth*<sup>12</sup>. A ENSM contextualiza o domínio marítimo e explica a sua importância para o RU. Ela define a abordagem e os objetivos que se deseja alcançar, além de explicar como pretende melhorar seus esforços no futuro. Por último, descreve a estrutura de governança que permite garantir uma segurança marítima eficaz e eficiente.

Esse documento está alinhado com o que estabelecem as demais publicações estratégicas que, embora não sejam específicas sobre segurança marítima, também

---

<sup>12</sup> A *Commonwealth* é uma das mais antigas associações políticas de estados do mundo. Suas raízes remontam ao Império Britânico, quando países ao redor do mundo eram governados pelo RU. Disponível em: <<https://thecommonwealth.org/>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

abordam esse tema de forma mais periférica. Exemplo disso são a Revisão Integrada de Segurança, Defesa, Desenvolvimento e Política Externa (tradução nossa)<sup>13</sup> e a Visão Marítima para 2050, navegando o futuro (tradução nossa)<sup>14</sup>. Nesses, as referências à segurança marítima estão ligadas a uma ampla gama de áreas temáticas e interesses, incluindo a prosperidade nos oceanos.

O interessante de se observar da ENSM é como ela organiza a estrutura de governança da segurança marítima. Há um arranjo que contempla diversos setores governamentais envolvidos, conforme nota-se no ANEXO C, mostrando que o tema é um assunto multisetorial com o compartilhamento de responsabilidades. Além disso, o documento também apresenta uma espécie de tabela de funções e responsabilidades conforme mostra o ANEXO D, em que para cada objetivo da ENSM são definidas as responsabilidades em termos de estratégias, entregas e apoios.

Nota-se dessa forma que o RU tem grande preocupação com o assunto, e aborda a segurança marítima em diversos documentos estratégicos de sua política. É a materialização da preocupação do Estado com o espaço marítimo que é de onde fluem quase todos os seus recursos.

---

<sup>13</sup> Em inglês: “*The Integrated Review of Security, Defence, Development and Foreign Policy.*” Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/global-britain-in-a-competitive-age-the-integrated-review-of-security-defence-development-and-foreign-policy/global-britain-in-a-competitive-age-the-integrated-review-of-security-defence-development-and-foreign-policy>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

<sup>14</sup> No original: “*Maritime 2050, Navigating the Future.*” Disponível em: <[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/872194/Maritime\\_2050\\_Report.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/872194/Maritime_2050_Report.pdf)>. Acesso em: 25 jun. 2022.

### 3.2 ABORDAGEM AO DOMÍNIO MARÍTIMO

O mar como força vital da economia do RU, transportando a grande maioria do comércio e muitos recursos vitais, também pode ser explorado por outros Estados, criminosos e terroristas. Dessa forma, requer policiamento e regulamentação nacional e internacional e fortes parcerias globais para abordar áreas de interesse comum, alcançando o equilíbrio adequado entre a fluidez das movimentações e o monitoramento de atividades hostis. O domínio marítimo também é um sistema internacional complexo em que o RU aparece como um dos líderes, lançando mão de sua força diplomática, militar e de aplicação da lei para impulsionar a cooperação internacional. Para que se possa influenciar e intervir quando necessário, é preciso avaliar e priorizar cuidadosamente os riscos e oportunidades identificados para que haja uma alocação adequada dos recursos (REINO UNIDO, 2014).

A análise dos riscos de segurança marítima do RU identificou terrorismo, interrupção do comércio ou liberdade de navegação, ataque marítimo contra a infraestrutura do RU, proliferação de armas, drogas e contrabando de pessoas como as áreas de maior importância (REINO UNIDO, 2014).

Apesar de inicialmente terem sido elencadas de maneira explícita, apenas essas ameaças, a estratégia não se furta a abordar a pesca ilegal e a questão climática como ameaças importantes para o Estado. Para o enfrentamento desses desafios, o RU se apoia em dois princípios fundamentais na abordagem à segurança: integração e colaboração.

Em relação à integração, a segurança marítima envolve toda atividade do governo, refletindo até que ponto a segurança e a prosperidade do RU dependem do mar. Isso se reflete na estrutura de governança que reúne diversas partes do governo, como o Departamento de Transporte, Ministério da Defesa e polícia, dentre outros, visando a

maximizar a coerência e a eficiência da abordagem. Alinhado com a Estratégia de Segurança Nacional<sup>15</sup>, o objetivo é reunir e usar todos os instrumentos de poder e influência nacional para obter um resultado maior que a soma de suas partes (REINO UNIDO, 2014).

No que se refere à colaboração, ainda que haja responsabilidade de proteger a soberania do mar territorial, as infraestruturas, os cidadãos e os interesses das ameaças marítimas, não é necessário que isso seja feito de maneira isolada pelo RU. A segurança marítima é um assunto verdadeiramente internacional. A grandeza do desafio significa trabalhar em estreita colaboração com os aliados e parceiros, em nível regional, estatal e multinacional, é a melhor forma de defender o sistema internacional baseado em regras que o rege (REINO UNIDO, 2014).

Percebe-se a preocupação com a visão holística dada pelo RU quando o assunto é segurança marítima. Internamente há o cuidado de que haja participação de vários órgãos, não se pensa apenas na Marinha Real nesse tema. Externamente, o pensamento se mantém, a busca de integração com outros atores favorece o resultado das ações no combate às ameaças. Tudo isso contribui sobremaneira com a consciência situacional marítima do RU<sup>16</sup>.

### 3.3 OBJETIVOS

A ENSM estabelece os objetivos para o domínio marítimo. Segundo a ENSM, a segurança marítima é definida como:

---

<sup>15</sup> A versão a que a ENSM se refere é a edição de 2010, em 2021 foi lançada uma revisão.

<sup>16</sup> Será adotada a definição de consciência situacional marítima da Doutrina Militar Naval: “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” (BRASIL, 2017a, p. A-8).

O avanço e a proteção dos interesses nacionais do Reino Unido, no seu território e no exterior, por meio da gestão ativa de riscos e oportunidades no domínio marítimo, a fim de fortalecer e ampliar a prosperidade, segurança e resiliência do Reino Unido e ajudar a moldar um mundo estável. (REINO UNIDO, 2014, p. 9, tradução nossa).<sup>17</sup>

Percebe-se que o conceito de segurança marítima do RU é colocado de forma sistêmica. Há uma preocupação não só com aspectos internos, mas também com seu entorno. Outra característica que se destaca é a gestão de riscos, a preocupação com o acompanhamento das ameaças permite a utilização dos recursos de forma mais eficiente, evitando esforços que tragam pouco resultado.

O RU se beneficia de uma posição forte e possui grandes capacidades policiais militares e diplomáticas, além de ser um centro de comércio global com uma grande rede de portos e infraestrutura marítima capaz de apoiar a economia. O grande litoral fornece extensos recursos e, embora a avaliação seja de que as capacidades sejam adequadas para cumprir essa estratégia e que há mecanismos eficazes para combater as ameaças à segurança marítima, o domínio marítimo é extenso e o futuro verá uma expansão considerável no uso global dos mares. Assim, considerando as limitações dos recursos, o efeito dos ativos deve ser maximizado, apostando na integração e cooperação sempre que possível (REINO UNIDO, 2014).

Dessa forma, para garantir os interesses nacionais a ENSM do RU concentra seus esforços em cinco objetivos de segurança marítima tratados a seguir.

---

<sup>17</sup> No original: *The advancement and protection of the UK's national interests, at home and abroad, through the active management of risks and opportunities in and from the maritime domain, in order to strengthen and extend the UK's prosperity, security and resilience and to help shape a stable world.*

### **3.3.1 Promover um domínio marítimo internacional seguro e defender suas normas de transporte**

O RU segue uma política externa ativa, trabalhando com outros Estados para fortalecer o sistema internacional baseado em regras em apoio aos seus valores. No domínio marítimo, há um comprometimento com a liberdade de navegação, comércio lícito e livre e a resolução pacífica de disputas com base no direito internacional (REINO UNIDO, 2014).

Um domínio marítimo estável e seguro é essencial para o bom funcionamento da economia global. O alto mar é muitas vezes referido como uma área global comum, uma área de recursos que está além da propriedade ou controle político de qualquer Estado. Além disso, está em constante evolução e isso demanda que sua segurança dependa da cooperação internacional destinada a estabelecer e aplicar ações padronizadas e globalmente compartilhadas, de acordo com a lei, os costumes e as práticas internacionais (REINO UNIDO, 2014).

### **3.3.2 Desenvolver a capacidade de governança marítima e as capacidades dos Estados**

Alguns Estados costeiros não têm capacidade para governar eficazmente as suas zonas marítimas. Isso e o fracasso de alguns Estados em administrar efetivamente seus navios de bandeira, ou impor a segurança marítima em seus mares territoriais, criam as condições para um amplo espectro de crimes que afetam a estabilidade em terra (REINO UNIDO, 2014). É o que acontece, por exemplo, no Golfo da Guiné, onde atividades ilícitas na região têm gerado prejuízos ao comércio marítimo e nota-se a dificuldade dos Estados costeiros em efetuar o combate em face da reduzida capacidade de vigilância de suas áreas.

No contexto marítimo, há o reconhecimento por parte do Governo que a instabilidade no mar decorre normalmente de problemas em terra. Procura-se abordar esses desafios na origem e impedir que surjam ameaças à segurança marítima, empregar uma abordagem integrada, baseada em uma ampla gama de departamentos e agências governamentais. Isso inclui desde desenvolver capacidades de inteligência, aplicação da lei, guarda costeira e militar dos Estados para que eles sejam mais capazes de policiar suas próprias águas, até a promoção do desenvolvimento econômico (REINO UNIDO, 2014).

### **3.3.3 Proteger o RU, os cidadãos e a economia**

A costa do RU abriga um número significativo de ativos de energia crítica, incluindo grande parte da infraestrutura de energia nuclear, que fornece em média 16% da eletricidade. Além disso, a segurança dos terminais de importação de gás e petróleo e dos oleodutos submarinos no Mar do Norte são fundamentais para o fornecimento de energia. Dentro da área marítima do RU existem aproximadamente trezentas plataformas de gás e petróleo e um número cada vez maior de parques eólicos *offshore*. Com mais de 95% de todo o tráfego digital intercontinental viajando por cabos submarinos em vez de satélites, conforme mostra o ANEXO E, é importante que se proteja esse fluxo essencial de informações de ataques físicos ou cibernéticos (REINO UNIDO, 2014).

A economia globalizada e a dependência do RU do comércio marítimo pressionam o governo para que sejam tomadas medidas para proteger ativos marítimos específicos de interesse econômico do RU, como navios, cargas e infraestrutura, contra danos (REINO UNIDO, 2014).



Nesse diapasão, as Forças Armadas do RU trabalham com parceiros internacionais para policiar, interceptar e interditar atividades ilegais para proporcionar liberdade de navegação e segurança em áreas de alto risco (REINO UNIDO, 2014).

### **3.3.4 Garantir a segurança do comércio marítimo vital e das rotas de transporte**

Os oceanos são um meio que conecta os Estados. Tanto a Área Marítima do RU quanto as rotas marítimas do mundo são cada vez mais uma fonte crucial de recursos e canais de comércio. A prosperidade muitas vezes depende de recursos distantes, e o governo do RU é claro sobre a importância do sistema internacional para seus interesses. O RU depende de rotas comerciais abertas e um mercado global estável para o fornecimento crítico de energia, matérias-primas, alimentos e bens manufaturados. A probabilidade e o impacto da interrupção são elevados em pontos estratégicos: estreitos como Dover, Gibraltar e Hormuz, onde a proximidade de funis terrestres leva a densidades mais altas (REINO UNIDO, 2014).

Como a economia global é vulnerável a interrupções nas rotas marítimas, o RU, assim como outros Estados, considera sua proteção um importante produto do Governo que exige ação internacional. O RU consegue isso aplicando uma combinação de esforços diplomáticos, militares e policiais, informados por uma consciência situacional precisa em tempo real (REINO UNIDO, 2014).

Além de atuar coletivamente por meio de alianças internacionais que fornecem uma grande capacidade de preservar a livre circulação do comércio quando as rotas marítimas são ameaçadas, os navios da Marinha Real também atuam de forma

independente na manutenção da liberdade de navegação, seja por meio de uma proteção militar ou mitigando os riscos através da dissuasão (REINO UNIDO, 2014).

Alinhada com a ENSM, é interessante observar que a própria Marinha Real, ao abordar sua função na segurança marítima, estabelece que a manutenção das rotas comerciais marítimas seguras demanda um alcance verdadeiramente global. Dessa forma mostra a importância de atuar em parceria, trabalhando com outros Estados e organismos internacionais em todo o mundo<sup>18</sup>.

### **3.3.5 Proteger os recursos e a população do RU e dos territórios ultramarinos**

Esse último objetivo estabelecido pela ENSM pode ser entendido como um reforço do que foi previsto anteriormente, procurando abordar questões como de que forma é feita a proteção contra as ameaças do domínio marítimo. Há uma descrição dos esforços empreendidos pelos mais diversos órgãos governamentais. Uma questão que merece destaque é em relação aos territórios ultramarinos.

Os direitos e responsabilidades do RU em relação à segurança marítima e gestão sustentável das águas de seus quatorze territórios ultramarinos são definidos na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)<sup>19</sup>, e onde esses territórios são desabitados o governo do RU administra essas responsabilidades diretamente. Aqueles que estão habitados, o RU trabalha em parceria com as administrações territoriais, ajudando a construir a capacidade legislativa necessária e outros mecanismos para salvaguardar a sua

---

<sup>18</sup> Informações extraídas do sítio oficial da Marinha Real. Disponível em: <<https://www.royalnavy.mod.uk/what-we-do/providing-security-at-sea>>. Acesso em: 18 jun. 2022.

<sup>19</sup> Trata-se do acordo internacional que define os direitos e responsabilidades dos Estados no uso dos oceanos do mundo e estabelece uma estrutura para a condução do comércio marítimo, o meio ambiente e a gestão dos recursos naturais marinhos (REINO UNIDO, 2014).

segurança marítima e gerir os seus recursos marinhos de forma sustentável (REINO UNIDO, 2014).

Um exemplo dessa estratégia para esses territórios é o *The Blue Belt Programme*. Ele apoia os territórios ultramarinos do RU com a proteção e gestão sustentável de seus ambientes marinhos em um sistema colaboração de forma a ajudá-los a melhorar a proteção e o gerenciamento de seus preciosos ambientes marinhos<sup>20</sup>.

### 3.4 TAREFAS

Para dar suporte ao cumprimento dos objetivos supracitados, a ENSM estabelece cinco tarefas principais para a segurança marítima. Elas representam a forma estratégica dessa abordagem.

A primeira é entender. O ponto de partida desta estratégia é compreender tanto o contexto estratégico em evolução como o próprio domínio marítimo para que se possam identificar ameaças e oportunidades, orientar rapidamente para a mudança e concentrar os recursos limitados nas formas eficiente e inteligente (REINO UNIDO, 2014).

Outra tarefa é influenciar. O RU utiliza-se de todos os seus instrumentos de influência para defender e fortalecer o sistema internacional baseado em regras que governa o domínio marítimo e que sustenta sua segurança e prosperidade. A influência pode ser alcançada por meio de pressões econômicas e outras, incluindo o uso da aplicação da lei e, quando considerado apropriado e legal, atividade militar para impedir ou interditar o terrorismo, atividades ilegais ou outras ameaças à segurança marítima (REINO UNIDO, 2014).

---

<sup>20</sup> Detalhes do programa podem obtidos em:< <https://www.gov.uk/guidance/the-blue-belt-programme>>.

Acrescenta-se ainda a tarefa de evitar. A estratégia incorpora esforços no exterior para evitar a ocorrência de ameaças à segurança marítima. Isso inclui ações para apoiar o desenvolvimento de capacidades de segurança marítima entre os Estados parceiros. Por exemplo, o desenvolvimento de capacidades de proteção pesqueira pode ajudar a salvaguardar meios de subsistência legítimos para comunidades costeiras em Estados em desenvolvimento e evitar que eles se voltem para atividades ilegais como pirataria, crime marítimo ou contrabando (REINO UNIDO, 2014).

A próxima tarefa que apoia os objetivos estratégicos é a de proteger. A concepção é fortalecer nossa proteção contra ameaças conhecidas, melhorando a segurança e reduzindo vulnerabilidades. Onde, apesar das ações, as ameaças se manifestam, procura-se maximizar a resiliência, resposta e arranjos de recuperação. Um princípio fundamental dessa proteção é garantir a liberdade de navegação. A Estratégia de Segurança Nacional já enfatizava a importância de resolver os problemas com antecedência, na fonte, em vez de aguardar até que eles se manifestem mais perto do RU. Nesse espírito, a ENSM incorpora esforços no exterior para evitar a ocorrência de ameaças à segurança marítima (REINO UNIDO, 2014).

Outra importante tarefa descrita é a de responder. Para as atividades que são identificadas como ilegais, ou que possam ameaçar os interesses do RU, tanto interna como internacionalmente, existe uma gama de recursos que permitem responder de maneira oportuna, precisa e inteligente. Isto inclui meios de aplicação da lei para policiar as fronteiras do RU, prevenir o tráfico de bens ilegais e proteger os nossos recursos econômicos, bem como uma série de capacidades militares como último recurso, usando a força (REINO UNIDO, 2014).

Verifica-se que as tarefas apresentadas apresentam uma escala crescente no combate as ameaças. Nesse sentido, primeiro busca-se entender seu ambiente, para que se possa exercer influência nele. Quando essa influência não traz os resultados esperados, a partir daí é trabalhada a questão da prevenção, proteção e no último estágio, a reação propriamente dita. A estrutura e gradação estabelecida por essas tarefas permitem que o enfrentamento tenha uma racionalidade inclusive na aplicação dos recursos.

Diante do exposto neste capítulo, percebe-se que a atuação do RU no campo da segurança marítima reflete toda a importância que o Estado dispensa a esse ambiente. O envolvimento de diversos *stakeholders* na condução da estratégia, sejam eles internos ou externos, revela o compromisso em trazer resultados efetivos nas questões que possuem potencial de causar instabilidade nesse importante ambiente.

Além disso, nota-se que a estratégia do RU foi organizada em uma estrutura que contempla uma gama considerável de atores, ou seja, há a preocupação de que os esforços sejam conjuntos e coordenados. Os objetivos e tarefas propostos ao longo da ENSM que dão suporte à segurança marítima são fortemente calcados na cooperação e integração, tanto em nível regional como internacional.

#### 4 A ENSM E A TEORIA DE GEOFFREY TILL

Após terem sido evidenciados no segundo capítulo os aspectos mais importantes do pensamento de Geoffrey Till sobre a forma como observa a segurança marítima e feita uma análise no capítulo três do que estabelece o RU como estratégia em relação ao tema, inicia-se uma verificação das similaridades e das possíveis divergências da teoria com o que foi proposto pelo governo do RU na ENSM.

Inicialmente percebe-se que o RU já em 2014 possuía um documento bem abrangente e completo sobre segurança marítima, estabelecendo uma estratégia que pudesse estar à altura da tradição marítima do RU e de tudo que o mar representa para o Estado. As correlações entre o que o governo do RU pensou em sua ENSM é bastante alinhada ao que prega o teórico inglês.

A começar pelo entendimento do que é segurança marítima para o RU, nota-se que a compreensão tem elementos que se coadunam ao que pensa Geoffrey Till. Em que pese para Till (2018) não haver uma definição que seja aceita por todos, ele se utiliza da matriz de segurança marítima de Bueger (2015) para mostrar como esse tema é complexo ao envolver vários atores.

Da mesma maneira que Till (2018), a ENSM do RU se preocupa com essa gama de atores ao estruturar sua governança, envolvendo vários setores para contribuir na segurança marítima. Há uma clara distribuição de responsabilidades entre os diversos níveis governamentais na busca de melhores resultados no combate às ameaças. A relevância da conscientização do domínio marítimo que o teórico aborda para a efetividade da boa ordem no mar pode ser observada nessa estrutura que envolve até o nível político. Essa

organização reflete um dos princípios que a ENSM do RU coloca como norteador de sua estratégia ao abordar o domínio marítimo que é a integração.

Outro princípio que dá suporte para a estratégia do RU é a colaboração que Till (2018) considera fundamental para o enfrentamento dos desafios. Em um ambiente complexo e dinâmico como é o marítimo, as respostas às ameaças não podem ser tratadas de maneira isolada. Nesse sentido verifica-se que o RU ao descrever sua estratégia procura fazer essa abordagem colaborativa, reconhecendo que resultado desse esforço coletivo é mais efetivo que quando pensado de forma individualizada.

A busca pelo uso adequado dos recursos para fazer frente aos desafios do ambiente marítimo é também um ponto comum que foi observado. Till (2018) ao tratar dos desafios e requisitos para manter a boa ordem no mar mostra que esse uso racional dos ativos é fundamental para que se alcancem resultados com eficiência em um cenário de necessidades maiores que as disponibilidades. Da mesma maneira, a ENSM do RU se orienta por esse caminho ao se pautar na integração e colaboração. Isso promove o uso mais inteligente dos meios que possuem. O estabelecimento de uma tarefa que visa compreender o ambiente estratégico e a ideia de uma gestão de riscos, procurando estabelecer prioridades na atuação, são aspectos que também buscam a maximização dos efeitos das ações desenvolvidas pelo Estado.

Na ENSM é possível também identificar o foco basicamente de *soft security*, segundo a classificação proposta por Till (2018). Corroborando com isso, nota-se que nos cinco objetivos propostos pela estratégia estão contemplados os temas voltados para a segurança suave, envolvendo desde a proteção dos recursos do mar passando pelo transporte dessas riquezas bem como a questão envolvendo a criminalidade marítima. A

abordagem em torno da *hard security* não é feita de forma direta, não fica explícito o trato, por exemplo, da disputa entre Estados.

Outro importante aspecto abordado por Till e presente na ENSM é a segurança marítima competitiva e a cooperativa. A ideia central da estratégia do RU tem forte apelo cooperativo, pois as ameaças exigem essa postura já que elas não respeitam fronteiras e, nesse sentido, a contribuição de outros Estados torna-se fundamental para o enfrentamento. Essa postura de parceria permite que os recursos sejam utilizados de maneira mais eficiente, já que há uma combinação de esforços com outros Estados. Além disso, em virtude de o RU possuir uma grande área marítima sob sua responsabilidade<sup>21</sup>, acrescentando ainda os seus territórios ultramarinos, depreende-se que essa disposição para a colaboração é, sobretudo, bastante conveniente para o Estado.

Mais um alinhamento verificado é em relação aos atributos do mar elencados por Till (2018). A ENSM também os aborda, indicando como o mar oferece oportunidades de desenvolvimento advindos de seus benefícios e como a boa ordem no mar é importante para possibilitar isso.

Em relação às ameaças identificadas por Till (2018) para cada atributo, percebe-se que o governo do RU tem as mesmas percepções, abordando esses desafios de maneira a buscar a melhor forma de enfrentá-los. Da mesma forma que o teórico, percebe-se que as ameaças que venham a desestabilizar as linhas de comunicações marítimas são uma preocupação que ocupa certa prioridade no Estado. A geografia do RU justifica essa preocupação com o comércio marítimo já que praticamente todo seu desenvolvimento econômico é proveniente do mar. A defesa da liberdade de navegação é fundamental na ENSM.

---

<sup>21</sup> O Reino Unido tem a quinta maior Zona Econômica Exclusiva do mundo para explorar, com 6.805.586 km<sup>2</sup> espalhados pelos oceanos Atlântico, Pacífico e Índico, 28 vezes sua área terrestre (REINO UNIDO, 2019).



Nesse sentido, percebe-se que a estratégia, da mesma forma que Till (2018), também não se limita às embarcações propriamente ditas ao tratar da liberdade de navegação. A infraestrutura em terra que oferece suporte a isso também é relevante, sem portos em condições adequadas, por exemplo, não há como o transporte marítimo se concretizar.

Outra questão defendida por Till (2018) que merece destaque é que as ameaças exigem que o Estado combine medidas que sejam tomadas dentro do limite de suas fronteiras e outras que exijam que elas comecem a ser implantadas mais afastadas. Na estratégia de 2014 esse detalhe também pode ser percebido. O governo do RU tem consciência de que em face da vastidão e da ausência de barreiras físicas que caracterizam o domínio marítimo, eventos que ocorrem mais afastados têm potencial para prejudicar seus interesses e a ENSM mostra isso de diversas formas.

Um exemplo disso é a preocupação com os estreitos em pontos estratégicos espalhados pelo mundo. Mesmo distantes do RU são pontos que podem causar grandes transtornos na economia do Estado caso ocorram problemas no fluxo rotineiro de embarcações. O apoio que o RU oferece para que se desenvolvam capacidades em Estados que não possuam condições para combater as ameaças também é um exemplo de medidas tomadas fora de seu território. Outro Estado que possua as ferramentas necessárias para o enfrentamento pode evitar que os problemas possam comprometer os interesses do RU mais adiante.

Tratando-se do papel do poder naval na atuação da garantia da boa ordem do mar, percebe-se que o RU tem uma visão mais alinhada aos traços de uma marinha pós-moderna, segundo as características desse tipo de força descritas por Till (2018). A atuação da Marinha do RU para garantir a segurança marítima mostra a disposição de uma atuação

conjunta global em que pese a ENSM não abandonar completamente o emprego individual do poder naval com efeitos dissuasórios. O comportamento mais competitivo, em que a visão holística do problema é prejudicada, que é próprio das marinhas modernas, não é o que se observa na estratégia que fora desenvolvida.

Apesar disso, é necessário ressaltar que o enquadramento supracitado se refere apenas à atuação do poder naval do RU quando se trata de ações envolvendo a garantia da boa ordem no mar. É possível que haja um comportamento bem menos colaborativo em outros tipos de tarefas desenvolvidas pela marinha do RU que fogem ao escopo do objeto de estudo, e faça com que ela se aproxime mais de uma força naval moderna. Nada impede de que haja a combinação de uma postura mais moderna na condução de outros objetivos não relacionados com a segurança marítima.

Finalmente, não foram observadas inconsistências entre o que foi proposto por Geoffrey Till e aquilo que foi previsto na ENSM de 2014.

Diante das análises realizadas, confrontando-se os diversos pontos defendidos pelo professor Geoffrey Till com aquilo que foi estabelecido na ENSM do RU, é possível perceber a existência de um estreito alinhamento entre os dois. Ao ser constatada essa aderência, pode se afirmar que o propósito do estudo foi alcançado.

## 5 CONCLUSÃO

Ao ser iniciada a dissertação foi ressaltada a importância histórica do mar para o RU. Suas características físicas o tornam extremamente dependente do ambiente marítimo por meio do qual grande parte de seu comércio é realizado, por exemplo.

Chamou-se a atenção também para o fato de que, apesar de ser fonte de desenvolvimento, o ambiente marítimo também tem seus perigos, sendo palco de desafios que os Estados precisam enfrentar. Nesse sentido, surge a necessidade de se garantir a segurança no mar de maneira a permitir sua utilização sem que as ameaças possam causar dificuldades a isso.

Dessa forma, a pesquisa teve o propósito de analisar a estratégia de segurança marítima do RU segundo o que pensa sobre o tema o renomado professor inglês Geoffrey Till mediante uma pesquisa bibliográfica e documental, com o intuito de responder se a ENSM do RU de 2014 possui pontos de aderência com suas teorias. Importante aspecto motivacional para essa análise foi a tradição que o RU tem no ambiente marítimo e o conhecimento que isso poderia gerar. Além disso, a MB poderia aproveitar as boas práticas observadas e adaptá-las ao contexto brasileiro.

Para realizar esta análise, no segundo capítulo foi feito um estudo da teoria do professor inglês quando se trata de segurança marítima. Inicialmente, o autor já defende que a expressão não possui um significado universal, mas ressalta o envolvimento de um vasto número de atores na segurança marítima que, juntos, compartilham a responsabilidade pelo enfrentamento. Daí decorre a necessidade de um ambiente de cooperação para que esse combate seja efetivo, no qual os esforços conjuntos tragam mais resultados que ações individuais.

Till adotou a expressão “boa ordem no mar” ao tratar da segurança marítima, e reforçou como a sua manutenção é importante para o aproveitamento das benesses advindas dos atributos do mar. Também chamou atenção a distinção feita entre a *hard* e a *soft security*, indicando a segurança suave como sendo aquela voltada para a disputa pelos recursos e para os ilícitos cometidos no mar.

No enfrentamento das ameaças, notou ser necessário que o horizonte de atenção dos Estados não ficasse restrito aos seus limites fronteiriços visto que os perigos que podem vir a desestabilizar a boa ordem no mar não os respeitam, vão além dessas limitações. A manutenção da boa ordem no mar se mostrou extremamente desafiadora e os requisitos necessários que foram levantados revelaram isso.

A integração e a coordenação entre os elementos envolvidos no provimento da segurança marítima se apresentaram como parte fundamental para o Estado ter sucesso nessa empreitada haja vista a multiplicidade de ameaças e a dispersão geográfica em que podem atuar. Além disso, a utilização de recursos para esse enfrentamento necessita ser racional, e essa visão mais holística contribuí para o uso mais eficiente dos meios no combate.

Em relação à atuação das Marinhas, verificou-se a diferença entre os tipos de atuação entre a moderna e a pós-moderna. A Marinha moderna adotando uma postura mais isolacionista, agindo sem pensar no sistema global que envolve a segurança, mas, por outro lado, a pós-moderna já com um entendimento diferente, procurando agir em colaboração com outros, buscando parcerias para esse enfrentamento. Percebeu-se que as duas posturas podem ser adotadas por um mesmo Estado a depender da atividade que está sendo conduzida, mas no contexto de garantir a boa ordem do mar, a visão mais colaborativa da pós-moderna se mostrou mais adequada.

Prosseguindo no trabalho, no capítulo seguinte passou-se a analisar o documento inglês publicado em 2014 que trata da estratégia de segurança marítima do Estado. Estruturado de forma ampla, constatou-se que a estratégia procura envolver vários atores sobre os quais as responsabilidades são distribuídas, revelando a preocupação do RU para que haja a participação de diversos setores nesse campo.

Condizente com a importância que o RU deu ao longo de sua história ao domínio marítimo, a ENSM baseou-se em colaboração e integração. As tarefas e objetivos propostos ao longo do documento para a segurança marítima revelaram a busca pela atuação em conjunto tanto regional como internacionalmente. A proposta colaborativa foi a tônica observada na condução da estratégia e percebida como aquela que traria resultados efetivos aos interesses ingleses.

No quarto capítulo, iniciou-se a análise dos pontos de aderência entre os tópicos abordados pelo teórico inglês e a ENSM do RU. Diante do confronto realizado, foi identificada a existência de muitos pontos em comum sobre os quais se destacam as conclusões a seguir.

Um primeiro aspecto comum a ambos que se destaca é o reconhecimento da complexidade que envolve a segurança marítima. Essa complexidade se revela, por exemplo, nas ameaças existentes que podem assumir diversas configurações, não se limitando, necessariamente, aos domínios internos do Estado, exigindo que cada uma seja tratada segundo suas particularidades.

Outro ponto interessante de se observar é a importância do ambiente integrado na busca da segurança marítima. O envolvimento desde o nível político até os escalões inferiores promove uma estrutura conectada que torna o processo de enfrentamento às ameaças mais eficiente. Isso traz também um incremento na compreensão das relações e

tendências pelos diversos atores envolvidos daquilo que possa impactar o ambiente marítimo de alguma forma.

Além disso, outra abordagem que se verificou ser a base para a segurança marítima é a adoção de comportamentos colaborativos do Estado. A visão conjunta de enfrentamento das dificuldades se mostrou a opção mais assertiva. Os resultados que se alcançam com a atuação em parceria são maiores que quando se age individualmente. Somado a isso, o uso dos ativos nessa atividade se torna mais eficiente visto que as ações para garantir a segurança no mar não envolvem apenas recursos individuais. A postura do poder naval do RU com características de uma Marinha pós-moderna revela esse comportamento mais colaborativo se contrapondo ao competitivo.

Concluindo a presente dissertação, pode-se considerar que a ENSM do RU de 2014 possui pontos evidentes de aderência com a teoria do professor inglês Geoffrey Till e vislumbra-se a oportunidade de uma nova pesquisa que compare, guardando as devidas proporções, a ENSM do RU com a desenvolvida na MB de forma que se avaliem possíveis lacunas de conhecimento.

## REFERÊNCIAS

BEIRÃO, André P. “Segurança no mar”: que segurança? *In*: BEIRÃO, André P.; PEREIRA, Antônio C. A. (orgs.). **Reflexões sobre a convenção do direito do mar**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 127-166. (Coleção Relações Internacionais).

BRASIL. Marinha do Brasil. **EMA-305**: Doutrina Militar Naval. Rev. 1. Brasília: 2017. p. A-8.

BUEGER, C. What is maritime security? **Marine Police: the international journal of ocean affairs**, Cardiff, v. 53, p. 159-164, 2015. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>>. Acesso em: 23 maio 2022.

CABRAL, Ricardo Pereira; BAHIA, Nelson Ricardo Calmon. **Uma análise dos componentes do poder marítimo brasileiro**. Disponível em: <<https://revistaintellecto.cenegri.org.br/index.php/intellecto/article/download/137/92#>>. Acesso em: 05 maio 2022.

FIGUEIREDO, Eurico de L.; MONTEIRO, Alvaro Augusto D. O papel do Brasil na segurança marítima no Atlântico Sul. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 2, p. 25-62, jul. 2015. Disponível em: <<https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/download/166/128>>. Acesso em: 23 mar. 2022.

KLEIN, Natalie. **Maritime security and the law of the sea**. New York: Oxford University Press, 2011. p. 8-11.

OPENKNOWLEDGE.ORG. **The Potential of the Blue Economy** Disponível em: <<https://openknowledge.worldbank.org/bitstream/handle/10986/26843/115545.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 20 jun. 2022.

REINO UNIDO. **Our Maritime Nation. Achievements and Challenges**. 2015. Disponível em: <[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/410714/150309\\_Maritime\\_Lft-ACCESSIBLE\\_\\_1\\_.PDF](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/410714/150309_Maritime_Lft-ACCESSIBLE__1_.PDF)>. Acesso em: 13 maio 2022.

REINO UNIDO. **Maritime 2050, navigating the future**. 2019. Disponível em: <[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/872194/Maritime\\_2050\\_Report.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/872194/Maritime_2050_Report.pdf)>. Acesso em: 25 jun. 2022.

REINO UNIDO. Ministry of Defence. Department for Transport, Foreign & Commonwealth Office, and Home Office. **National strategy for maritime security**. Londres, 2014. Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/national-strategy-for-maritime-security>>. Acesso em: 05 maio 2022.

REINO UNIDO. **The blue belt programme.** Disponível em: <<https://www.gov.uk/guidance/the-blue-belt-programme>>. Acesso em: 23 maio 2022.

REINO UNIDO. **The integrated review of security, defence, development and foreign policy.** Disponível em: <<https://www.gov.uk/government/publications/global-britain-in-a-competitive-age-the-integrated-review-of-security-defence-development-and-foreign-policy/global-britain-in-a-competitive-age-the-integrated-review-of-security-defence-development-and-foreign-policy>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

ROYAL NAVY. **Providing security at sea.** Disponível em: <<https://www.royalnavy.mod.uk/what-we-do/providing-security-at-sea>>. Acesso em: 18 jun. 2022.

SPELLER, Ian. **Understanding naval warfare.** New York: Routledge, 2014. p. 150-169.

SUBMARINECABLEMAP. **Submarine Cables.** Disponível em: <[www.submarinecablemap.com](http://www.submarinecablemap.com)>. Acesso em: 23 maio 2022.

THECOMMONWEALTH.ORG. **The Commonwealth.** Disponível em: <<https://thecommonwealth.org/>>. Acesso em: 25 jun. 2022.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century.** 4. ed. Londres: Frank Cass, 2018.

TILL, Geoffrey. Poder marítimo: questões relevantes e desafios. **Revista da Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro**, v. 7, p. 8-31, jun. 2006. Disponível em: <[https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/issue/view/issue/17/pdf\\_19](https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/issue/view/issue/17/pdf_19)>. Acesso em: 10 maio 2022.

UNCTAD.ORG. Oceans and the law of the sea. **Report of the Secretary-General.** 2008. Disponível em: <[https://www.un.org/depts/los/general\\_assembly/general\\_assembly\\_reports.htm](https://www.un.org/depts/los/general_assembly/general_assembly_reports.htm)>. Acesso em: 15 abr. 2022.

UNCTAD.ORG. **Review of maritime transport.** 2021. Disponível em: <<https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2021>>. Acesso em: 10 maio 2022.

WEDIN, Lars. **Estratégias marítimas no século XXI: a contribuição do Almirante Castex.** Traduzido por Reginaldo Gomes Garcia dos Reis *et al.* Rio de Janeiro: Escola de Guerra Naval, 2015. 235 p. Original em francês.



## ANEXO A

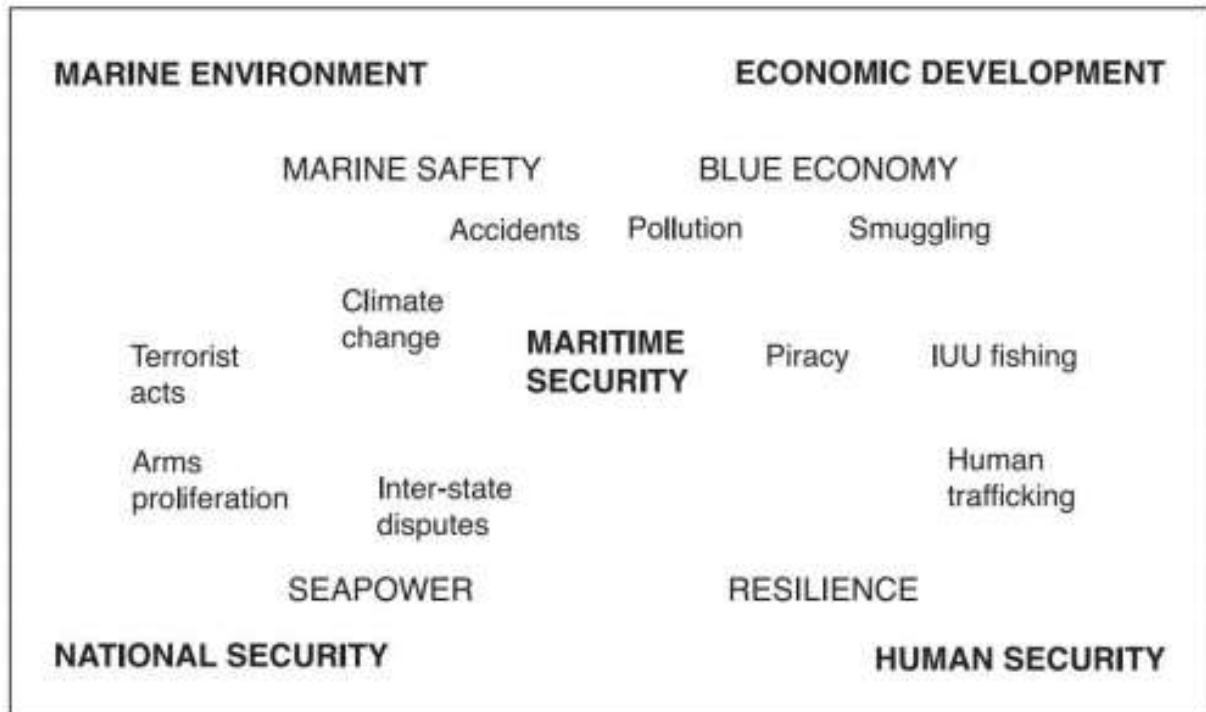


FIGURA 1 – Matriz de Segurança Marítima  
 Fonte: BUERGER, 2015, p. 5.

## ANEXO B

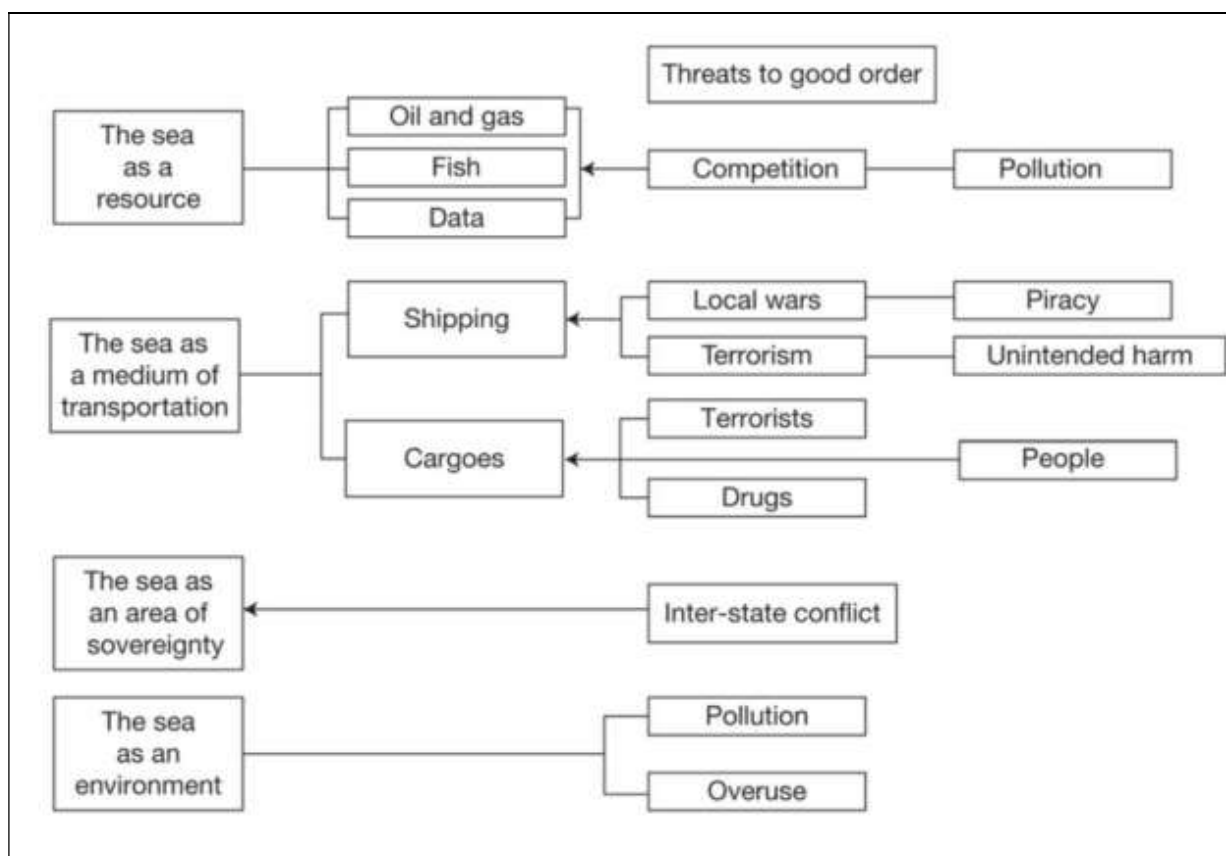


FIGURA 2 – Os atributos do mar e as ameaças à boa ordem.

Fonte: TILL, 2018, p. 309.

## ANEXO C

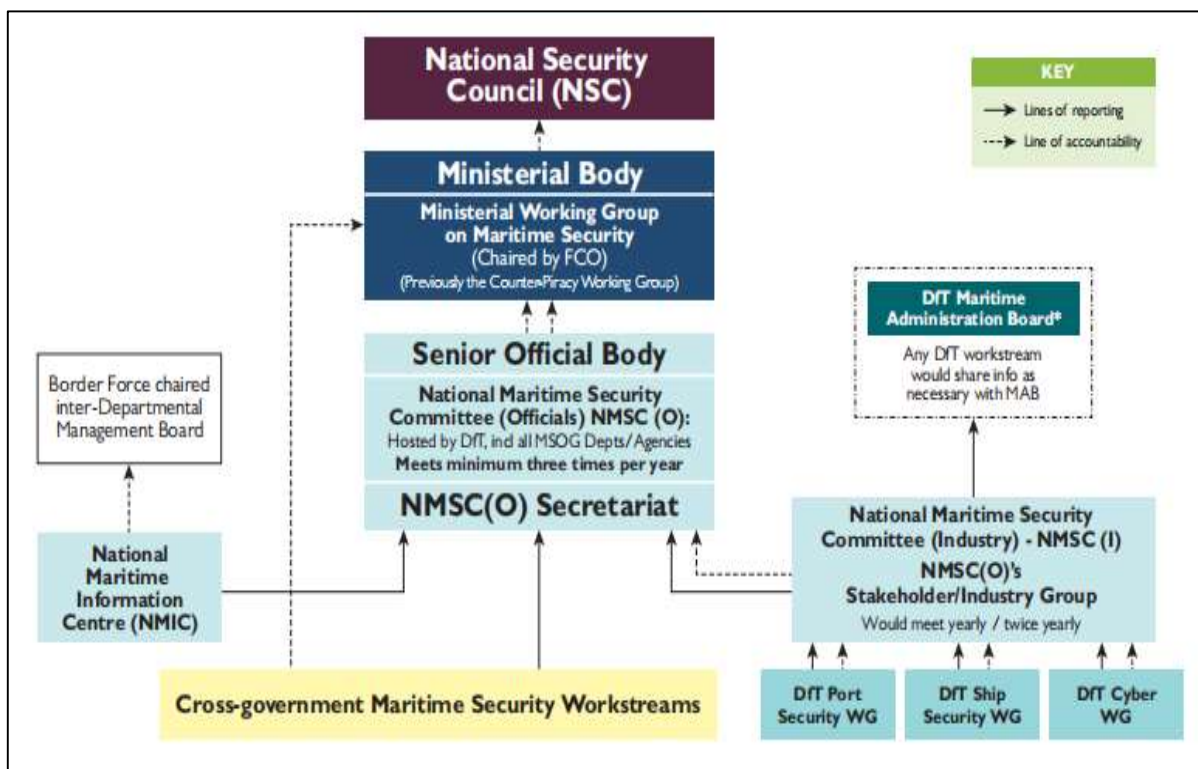


FIGURA 3 – Estrutura de Governança de segurança marítima do Reino Unido.

Fonte: REINO UNIDO, 2014, p. 43.

ANEXO D

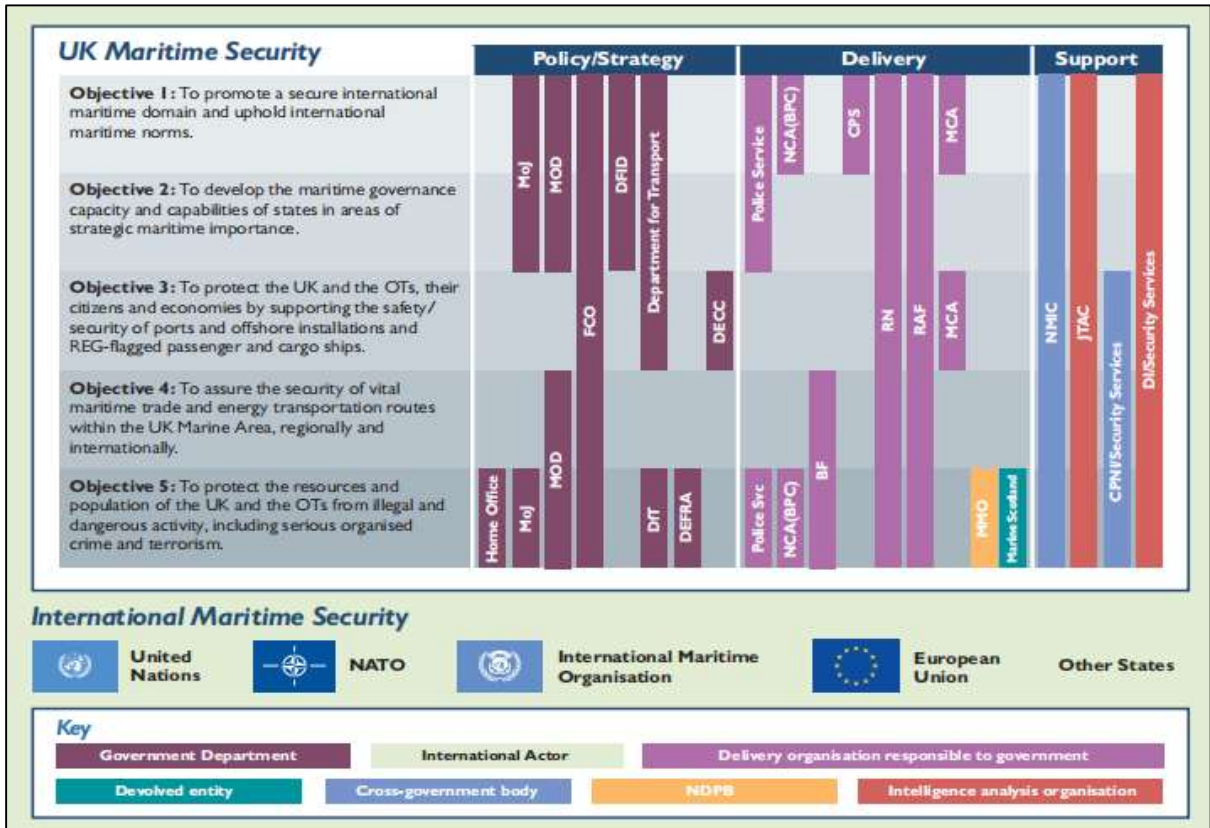


FIGURA 4 – Interação e responsabilidades dentro do Domínio Marítimo.  
 Fonte: REINO UNIDO, 2014, p. 47.

## ANEXO E

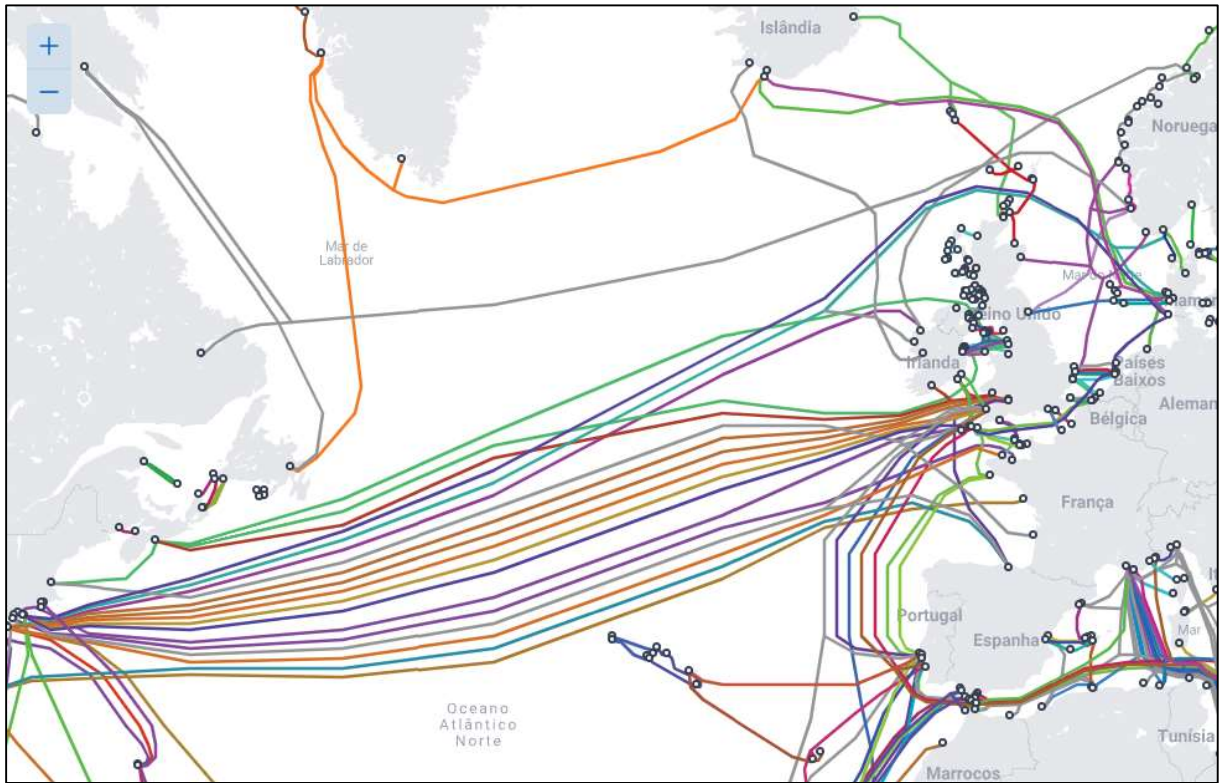


FIGURA 5 – A Rede Internacional de Cabos Subaquáticos.

Fonte: [www.submarinecablemap.com](http://www.submarinecablemap.com)