

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC DIMITRI CONSUL MOTTA DO CARMO

SEGURANÇA MARÍTIMA: CONCEITOS, DIREITO E DOCTRINA

Afinidades e contrastes, entre o pensamento teórico de Geoffrey Till, as boas práticas internacionais e a Marinha do Brasil

Rio de Janeiro

2022

CC DIMITRI CONSUL MOTTA DO CARMO

SEGURANÇA MARÍTIMA: CONCEITOS, DIREITO E DOCTRINA

Afinidades e contrastes, entre o pensamento teórico de Geoffrey Till, as boas práticas operacionais e a Marinha do Brasil

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

Orientador: CMG (RM1) Luis Fernando Nogueira Pompeu

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2022

AGRADECIMENTOS

Primeiramente, a Deus, por permitir que mesmo nos momentos de maior pressão minhas ideias nunca fossem obscurecidas, me direcionando sempre para o conhecimento que necessitava, além de me manter são e com energia para trabalhar, diuturnamente.

Ao meu orientador, Capitão de Mar e Guerra (RM1) Luis Fernando Nogueira Pompeu pela sabedoria, assertividade, correções de rumo, cavalheirismo, disponibilidade e todo o conhecimento passado.

Ao meu amigo Capitão de Corveta Alberto pelo tempo, conselhos e dicas valiosas que muito contribuíram para a minha pesquisa.

Por último, à minha esposa Ana Luiza, a quem dedico este trabalho. Pelo apoio incondicional, pela paciência, pelas renúncias e por ser minha dupla na vida. Sem você tudo seria extremamente mais difícil.

RESUMO

O ambiente marítimo moderno (1982-2022) e os atributos do mar: como meio de recurso; como meio de transporte; como ambiente físico; e como área de soberania, trouxeram ao mundo globalizado novas oportunidades e alta conectividade. Entretanto, novas ameaças, como a pirataria e o terrorismo, afetam a Boa Ordem no Mar, trazendo impacto direto ou indireto aos Estados e suas populações, pelo efeito nocivo nas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM). Devido a esse desafio, Forças Navais ao redor do globo, desenvolveram suas doutrinas e conceitos de Segurança Marítima, com base legal na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (1982). Dentre as Marinhas que adaptaram a atividade ao seu emprego do Poder Naval, está a Marinha do Brasil (MB). Por se tratar de uma inserção recente (2017), o objetivo deste trabalho é examinar minuciosamente os documentos operativos da Força Naval brasileira, com o propósito de analisar a adequabilidade da doutrina de Segurança Marítima da MB, frente aos desafios contemporâneos do seu entorno estratégico. Para isso utilizou-se o pensamento de Geoffrey Till; e as concepções utilizadas por Forças Navais de Estados como: os Estados Unidos da América; o Reino Unido; e a França, além de uma doutrina multinacional, como parâmetros para comparação com os conceitos desenvolvidos no Brasil, retirados das principais publicações que tratam do assunto, como a Doutrina Militar Naval (DMN) (2017) e o Plano Estratégico da Marinha (2020). Além disso, é apresentado o tema: Diplomacia Naval, para auxiliar na análise da aplicação apropriada da Segurança Marítima, além das AJB, utilizando o caso do Golfo da Guiné, como exemplo. O método utilizado para verificação, foi o confronto entre a teoria/boas práticas X realidade, que além de atingir sua finalidade, também chama a atenção para outros assuntos que influenciam o resultado obtido, como: o Triângulo de Grove (utilizado na DMN para definir os meios de aplicação do Poder Naval); e uma possível necessidade de expansão das Tarefas Básicas do Poder Naval. Destarte, chegou-se à conclusão de que, apesar dos vários pontos de convergência, ainda há espaço para aperfeiçoamento e melhor organização do assunto no âmbito da MB.

Palavras-chave: Segurança Marítima. Boa Ordem no Mar. Geoffrey Till. Direito do Mar. Diplomacia Naval. Triângulo de Grove. Poder Naval.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

- FIGURA 1 – Comércio marítimo e tráfego de carga portuária global no ano de 2020..... **Erro!**
Indicador não definido.
- FIGURA 2 – Infográfico com atividades relacionadas à Economia Azul
.....**Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 3 – Rotas marítimas afetadas pela pirataria no Oceano Índico.....**Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 4 – Matriz de Segurança Marítima segundo Christian Bueger.....**Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 5 – Modelo de estrutura física ideal de CSM para a Guarda Costeira dos EUA . **Erro!**
Indicador não definido.
- FIGURA 6 – Os diferentes espectros de atuação da Segurança Marítima em relação a ameaças e atividades militares..... **Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 7 – As diferentes camadas a serem observadas para aspectos de planejamento dentro de uma OSM **6Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 8 – Representação gráfica do SisGAAz **Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 9 – Representação gráfica da Amazônia Azul. **Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 10 – Triângulo de Grove..... **Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 11 – O triângulo de Booth aberto, proposto por Geoffrey Till**Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 12 – Organograma esquemático representando a Arquitetura de Yaoundé..... **Erro!**
Indicador não definido.
- FIGURA 13 – O mapa da Arquitetura de Yaoundé. **Erro! Indicador não definido.**
- FIGURA 14 – Proposta de Polígono para uso do mar pelo Poder Naval brasileiro. **Erro!**
Indicador não definido.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEN –	Ação Estratégica Naval
AJB –	Águas Jurisdicionais Brasileiras
AOp –	Área de Operações
C2 –	Comando e Controle
CND –	Capacidade Nacional de Defesa
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito no Mar
COMPAAz –	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
CSM –	Consciência Situacional Marítima
DIM –	Direito Internacional do Mar
DMN –	Doutrina Militar Naval
EN –	Estratégia Naval
END –	Estratégia Nacional de Defesa
EUA –	Estados Unidos da América
FN –	Fuzileiros Navais
FOGG –	Friends of the Gulf of Guinea
GAT-FN –	Grupos de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais

GLO –	Garantia da Lei e da Ordem
GoG –	Golfo da Guiné
LC –	Lei Complementar
LCM –	Linhas de Comunicação Marítimas
MAN –	Missão de Apoio Naval
MB –	Marinha do Brasil
MNF –	Marinha Nacional Francesa
OBNAV –	Objetivo Naval
OSM –	Operação de Segurança Marítima
OSPF –	Órgão de Segurança Pública e Fiscalização
OTAN –	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PATNAV –	Patrulha Naval
PEM 2040 –	Plano Estratégico da Marinha
PND –	Política Nacional de Defesa
PO –	Procedimento Operativo
SisGAAz –	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SISTRAM –	Sistema de Informações de Tráfego Marítimo
STA –	Segurança do Tráfego Aquaviário
TBPN –	Tarefa Básica do Poder Naval
UE –	União Europeia
ZEE –	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	ASPECTOS TEÓRICOS E LEGAIS DE SEGURANÇA MARÍTIMA.....	11
2.1	OS ATRIBUTOS DO MAR DE GEOFFREY TILL.....	11
2.2	A SEGURANÇA MARÍTIMA E A BOA ORDEM NO MAR DE GEOFFREY TILL.....	14
2.3	A CNUDM E OS PROBLEMAS RELACIONADOS A BOA ORDEM NO MAR.....	19
3	PERSPECTIVA ESTRATÉGICO-OPERACIONAL DE SEGURANÇA MARÍTIMA PARA FORÇAS NAVAIS NO MUNDO.....	24
3.1	SERVIÇO NAVAL DOS ESTADOS UNIDOS.....	24
3.2	MARINHA DO REINO UNIDO (ROYAL NAVY)	25
3.3	MARINHA NACIONAL FRANCESA (MNF).....	25
3.4	UM CONCEITO MULTINACIONAL DE OPERAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA (OSM).....	26
4	A SEGURANÇA MARÍTIMA NA MB: ASPECTOS DOUTRINÁRIOS, LEGAIS E OPERACIONAIS	29
4.1	DESAFIOS E AMEAÇAS DO AMBIENTE OPERACIONAL	29
4.2	DOUTRINA E DEFINIÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA NA MB.....	31
4.3	OS ASPECTOS LEGAIS DA PROTEÇÃO MARÍTIMA NO BRASIL.....	34
4.4	OS ASPECTOS OPERACIONAIS DA SEGURANÇA MARÍTIMA NA MB.....	37
4.5	A DIPLOMACIA NAVAL E A ATUAÇÃO DA MB ALÉM DAS AJB.....	41
4.5.1	<i>A Diplomacia Naval e os Aspectos Geopolíticos da Segurança Marítima.....</i>	<i>41</i>
4.5.2	<i>A Segurança Marítima Além das AJB: o Caso do Golfo da Guiné.....</i>	<i>44</i>
5	CONFRONTO TEORIA/MELHORES PRÁTICAS X DOUTRINA MB.....	47

6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	51
	REFERÊNCIAS.....	54
	ANEXOS.....	57
	APÊNDICE.....	67

1 INTRODUÇÃO

Nos últimos 40 anos, a relação dos Estados com o ambiente marítimo, se tornou mais complexa como jamais fora anteriormente. A globalização, trouxe a interconectividade das pessoas por meio do grande fluxo de bens e produtos; e da velocidade de informação, trocada por meio de cabos submarinos de fibra ótica. Além disso, o desenvolvimento de um ramo de Direito Internacional específico (1982), trouxe novos paradigmas e possibilidades para o uso do mar.

Entretanto, todo esse desenvolvimento trouxe consigo mazelas de grande complexidade. Um desafio para governos e Forças Navais de todo o mundo, que viram a necessidade de se contrapor às ameaças contemporâneas por meio do desenvolvimento de um novo ramo da atividade militar naval: a Segurança Marítima.

Por se tratar de um segmento relativamente novo para as Marinhas, além de muito volátil, muitas delas ainda se encontram com o tema em desenvolvimento, como é o caso da Marinha do Brasil (MB). A importância do nosso estudo, é permitir identificar as características e peculiaridades da doutrina de Segurança Marítima, no seio da Força Naval brasileira em diferentes aspectos, tomando como referência teorias e boas práticas internacionais sobre o assunto.

Para isso, nos propusemos a responder duas perguntas: a MB possui uma doutrina de Segurança Marítima em consonância com as teorias e boas práticas internacionais? E como a MB aplica esta doutrina além das AJB? O nosso propósito nesta pesquisa é analisar a adequabilidade da doutrina de Segurança Marítima da MB, frente aos desafios contemporâneos do entorno estratégico brasileiro. E para atingirmos o nosso objetivo, faremos um alinhamento da Teoria; do Direito Internacional do Mar; e de doutrinas operativas estrangeiras, e os comparemos com a doutrina da MB, em suas facetas doutrinárias, legais e operacionais, organizado em seis capítulos, sendo o primeiro esta introdução.

O segundo, versa sobre os aspectos teóricos e legais da Segurança Marítima, abordando os atributos do mar de Geoffrey Till; a Teoria sobre o assunto e o conceito de Boa Ordem no Mar; e considerações sobre a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar como foco nos problemas e ilícitos que ocorrem no ambiente oceânico. O terceiro, apresenta uma breve visão estratégico-operacional e conceitos das Forças Navais dos Estados Unidos da América, Reino Unido e França sobre o tema; além de trazer uma doutrina multinacional que identifica o conceito de Operações de Segurança Marítima (OSM).

O quarto, é um compêndio dos fundamentos de Segurança Marítima na MB, que identifica como esta reconhece seu ambiente de atuação e as ameaças que o permeiam; mostra as definições, a base legal e a concepção operacional para a Força; introduz o conceito de Diplomacia Naval e realça uma ótica geopolítica do conteúdo; e finalmente discute como a MB atua além das Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). O quinto, condensa os capítulos 2 e 3, e os confronta com o de número 4 a fim de especificar semelhanças e diferenças entre a teoria, as normas internacionais, e o *modus operandi* de Marinhas internacionais; com os conceitos, interpretações e doutrina da MB.

Por fim, o sexto capítulo desenvolve considerações sobre tudo o que estudamos, apresentando pontos convergentes e divergentes, além de oportunidades de alinhamento e propostas de novas pesquisas.

No capítulo seguinte, apresentaremos a base teórica para a nossa pesquisa, centrada nas ideias do professor Geoffrey Till; e a nossa referência legal para o direito do mar, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

2 ASPECTOS TEÓRICOS E LEGAIS DE SEGURANÇA MARÍTIMA

A Segurança Marítima não é um fim em si mesma, e o seu conceito contemporâneo tem suas raízes ligadas a múltiplas teorias e a atividades diversas, normalmente referente a uma ameaça real ou potencial. Neste capítulo, descreveremos a teoria dos quatro atributos do mar e os conceitos de Segurança Marítima e Boa Ordem no Mar de Geoffrey Till; e mencionaremos o Direito Internacional do Mar (DIM) por meio da ótica da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM).

Inicialmente, detalharemos quais são e porque os atributos do mar impactam diretamente na Segurança Marítima internacional.

2.1 OS ATRIBUTOS DO MAR DE GEOFFREY TILL

Desde a antiguidade, o mar é uma fonte de preocupação para a humanidade. Entretanto, a ligação com este ambiente, não está diretamente relacionada com a maneira em que nele se pode viver, mas sim, com o modo em que se pode usufruir dele. Portanto, a conexão do homem com os oceanos, está diretamente relacionada com os seus quatro atributos: meio de dominação; meio de espalhar as ideias; meio de obtenção e armazenagem de recursos naturais; e finalmente como fluxo de transporte e câmbio (TILL, 2018).

No entanto, para Geoffrey Till (2018), cabe uma reinterpretação contemporânea dos atributos do mar para termos mais concretos. As ciências avançaram tanto, que passou a ser possível a territorialização do mar,¹ e com isso foi reconhecido um quinto atributo do mar, que não fora previsto pelos pensadores marítimos clássicos. Conseqüentemente, os quatro atributos na prática, hoje, passaram a ser cinco: como meio de recurso; como meio de transporte; como ambiente físico; como área de soberania; e o clássico mar como meio de domínio.

Para o estudo de Segurança Marítima e Boa Ordem no Mar, que serão definidos mais adiante, o último dos atributos, embora não deixe de ser considerado ao longo deste trabalho, possui uma importância relativa menor do que os quatro primeiros. A razão para isso é que estes conceitos possuem o foco em relações de cooperação e competição entre Estados, baseados mais em dissuasão e influência (“*soft power*”), do que nos meios mais clássicos de impor a força (“*hard power*”) (TILL, 2018).

O comércio marítimo, nas últimas décadas, tornou-se o principal meio de troca de mercadorias entre os Estados (BEKKEVOLD; TILL, 2016). Portanto, Estados marítimos mais avançados dependem de uma rede bem complexa de transporte para a importação e exportação de alimentos, *commodities* e produtos industrializados. Esses benefícios são parte de um equilíbrio bastante sensível e uma fonte de exposição, frente às ameaças internas e externas, que fazem com que suas Marinhas, sozinhas, tenham muita dificuldade de resguardar suas águas jurisdicionais e as rotas marítimas do seu entorno estratégico (TILL, 2018).

¹ O conceito pode ser interpretado de duas maneiras. Primeiro, na construção de estruturas físicas, ou colocação de áreas do oceano sob jurisdição estatal caracterizados por soberania (parcial ou absoluta) dos Estados para excluir outros desses espaços. Em segundo lugar, referente a um domínio virtual dos espaços marítimos em prol do aproveitamento dos recursos como forma de propriedade, inclusive em áreas marítimas além da jurisdição de qualquer Estado, como o alto-mar (LAMBACH, 2013).

Em 2020, houve uma queda de cerca de 3,8% do comércio marítimo mundial (redução de 11,1 bilhões de toneladas para 10,7 bilhões de toneladas em volumes totais de carga), devido ao COVID-19 e outros eventos que criaram gargalos de transporte marítimo, tais quais a crise de contêineres,² a crise do navio Ever Given³ no canal de Suez e os congestionamentos em portos (FIG.1) (UNCTAD, 2021). Esses eventos mostraram ao mundo, as diversas vulnerabilidades nas Linhas de Comunicação Marítimas (LCM), e como variações de diversas naturezas, podem afetar sensivelmente a economia mundial.

O fato de o mar, como fluxo de mercadorias, ser muito importante para o mundo globalizado, faz com que tendamos a focar mais neste atributo. Porém, não podemos esquecer da relevância do mar, como fonte de recursos, de onde tiramos cerca de 20% das nossas fontes de proteínas e boa parte das matrizes energéticas essenciais como os combustíveis fósseis (TILL, 2018).

Ademais, a evolução da tecnologia, especialmente no aumento da velocidade de informações com as mídias digitais, mudou um pouco, a relevância do mar como meio de espalhar as ideias. Em vez de ficarem esperando as notícias à beira-mar, agora as pessoas recebem as informações via cabos submarinos de fibra ótica, que são responsáveis por transmitirem cerca de 90% das informações veiculadas mundialmente. Além disso, há também um fluxo inconsciente de ideias e informações no comércio exterior, por meio dos

² As cadeias de suprimento globais foram afetadas pelo Covid-19, por conta dos atrasos nos embarques e congestionamentos nos portos, que provocou aumento nas taxas de frete. Disponível em: <<https://exame.com/negocios/gigante-de-conteineres-alerta-para-gargalos-em-2022/>>. Acesso em 16 de abril de 2022.

³ Em 23 de março de 2021, o Navio Ever Given encalhou no Canal de Suez e permaneceu impedindo o tráfego marítimo na área por seis dias. Os prejuízos estimados pelo bloqueio do canal foram de 14 a 15 milhões de dólares por dia, e a quantidade de comércio que deixou de circular no canal foi da ordem de 9,6 bilhões de dólares por dia. Disponível em: <<https://www.bbc.com/news/world-middle-east-57746424/>>. Acesso em 16 de abril de 2022.

bens que um determinado Estado exporta. Muitos objetos e, até mesmo alimentos, carregam consigo a cultura e valores dos povos que os fabricam (TILL, 2018).

Cabe ressaltar que existe um fator extra quando falamos de Segurança Marítima em tempos de paz. O mar passou a representar espaço de soberania, mediante alocação de áreas de competência, ou por meio de ocupação física de infraestruturas *off-shore* que estariam sob autoridade, jurisdição e soberania de Estados costeiros (TILL, 2018).

Desse modo, mostramos a importância dos atributos do mar, para os Estados e como eles podem afetar o equilíbrio da boa ordem mundial, devido à sua relação intrínseca com a economia global e desenvolvimento social.

A seção a seguir, apresentará os conceitos de Segurança Marítima e de Boa Ordem no Mar segundo o pensamento do historiador naval britânico Geoffrey Till.

2.2 A SEGURANÇA MARÍTIMA E A BOA ORDEM NO MAR DE GEOFFREY TILL

De acordo com Till e Bekkevold (2016), a estabilidade, o crescimento econômico e o desenvolvimento estão diretamente relacionados com a ordem internacional no mar, e a segurança das LCM é, mais do que nunca, vital para garanti-la. Pode ser considerado um cenário muito volátil, visto que qualquer tipo de mudança, desde o surgimento de uma nova potência marítima, até a descoberta de um campo de petróleo *off-shore*, podem realinhar prioridades econômicas transformando a situação vigente. Além disso, outras ameaças podem afetar o ambiente marítimo, como terrorismo e pirataria, e até mesmo desastres naturais.

Enquanto durar o atual *status quo* da globalização trazido pelo equilíbrio de poderes com o fim da Guerra Fria (1947-1991), que conta com um sistema internacional multipolar e uma grande interdependência econômica, os Estados que quiserem compartilhar do

crescimento e prosperidades globais devem se preocupar em manter a boa ordem no mar através da implementação de uma política de segurança e governança marítima (BEKKEVOLD; TILL, 2016).

Há duas maneiras de a boa ordem no mar ser rompida. A primeira é de cima para baixo, onde haveria uma mudança das estruturas de poder e potências marítimas, novas tecnologias disruptivas, percepção diferente do que significa ameaça para a ordem no mar e uma reinterpretação do DIM (BEKKEVOLD; TILL, 2016). Essa perspectiva não é o nosso foco.

A segunda maneira é, de baixo para cima, onde a segurança marítima está vulnerável às ameaças assimétricas, tráfico de armas de destruição em massa, terrorismo no mar, exploração predatória de recursos naturais vivos, e poluição ambiental. Um grande exemplo é a pirataria que assolou a costa leste da África, especialmente nos anos 1990 e 2000, que mostrou como ameaças pontuais podem ter um efeito substancial na boa ordem do mar, por conta da interdependência com as atividades em terra (BEKKEVOLD; TILL, 2016).

Para entendermos o que significa a boa ordem no mar e o quanto ela é importante, é necessário que graduemos as ameaças em três níveis diferentes e não excludentes mutuamente: nível individual, nível Estado e nível Sistema Internacional (TILL, 2018).

Geoffrey Till (2018) nos dá exemplos de como os três níveis estão entrelaçados. No nível individual, o tráfico de drogas em grande volume e a atividade de pirataria, por exemplo, geram vítimas diretas. Entretanto, dependendo do nível dessas ameaças, há graves consequências indiretas para o Estado. Pessoas envolvidas com a criminalidade aumentam a complexidade da segurança pública. Organizações criminosas que se dediquem às atividades dessa natureza podem constituir capital e influência suficientes para ter potencial para corromper autoridades estatais frágeis, dando poder de fato às suas lideranças que se arranjam em milícias locais ou máfias. Isso reflete no nível Estado, desafiando a legitimidade

do poder das autoridades, que por consequência encoraja a população local a ingressar em atividades ilícitas diretas ou indiretas. As divisas geradas na ilegalidade não produzem arrecadação pública, e uma vez que os seus impostos não são revertidos pelas organizações públicas em serviços essenciais, estas passam a serem incapazes de prover o mínimo básico para o bom funcionamento da sociedade. Se esses movimentos acontecem em larga escala e se rompe o “contrato social” entre o Estado e o indivíduo, o próximo passo é impactar a posição em relação ao nível Sistema Internacional. Outras atividades são afetadas, como o turismo, a atração de investimentos estrangeiros e negócios e serviços de forma geral, além de surgirem forças repulsivas criando movimentos de saída de suas populações para Estados mais desenvolvidos, que podem se tornar crises migratórias.

Os custos de oportunidade para os que não conseguem manter a boa ordem no mar são severamente impactados pela incapacidade de garantir a exploração e exploração dos seus recursos, especialmente pescado e hidrocarbonetos. Os Estados africanos são afetados como um todo por esses prejuízos, além de manterem um subdesenvolvimento no transporte marítimo (TILL, 2018).

Do mesmo modo, no caso da pirataria, os prejuízos causados diretamente no comércio internacional marítimo, são da ordem de bilhões de dólares por ano. Em 2014, foi estimado que a restauração da segurança das rotas marítimas no Oceano Índico, por Forças Tarefas multinacionais atuando na crise dos piratas da Somália (FIG. 3), pouparam à economia mundial, aproximadamente 18 bilhões de dólares por ano, isso sem levar em conta os custos indiretos, sociais e políticos. Inclusive, esses impactos podem se tornar ainda maiores se as LCM ameaçadas estiverem localizadas em uma posição geográfica importante (GREENBERG; HIRT & SMIT, 2014).

A ameaça não convencional, relativamente mais séria em importância global, é o terrorismo internacional, seguido do tráfico de drogas e de pessoas. Entretanto, o entrelaçamento de atividades ilícitas varia de país para país, e molda o nível de resposta de segurança marítima de cada um dos Estados costeiros, sendo a solução tanto mais complexa, quanto as ameaças estiverem interconectadas. Por exemplo, determinados grupos terroristas podem traficar entorpecentes ou armas para levantar fundos para defender sua causa política ou usar de piratas para fazer terror e conseguir dinheiro de resgate de sequestros de carga e navios (TILL, 2018).

Portanto, de acordo com Geoffrey Till (2018), o aumento de problemas que afetam o uso seguro e sustentável do mar, traz à tona a necessidade de políticas de segurança marítima proativas, com foco na causa dos problemas, em vez de uma política reativa com foco nos incidentes. Marinhas e Guardas-Costeiras ao redor do mundo tem cada vez mais um papel fundamental neste assunto que, até pouco tempo, era relegado a segundo plano e praticamente ignorado pelos grandes pensadores marítimos.

Embora haja uma percepção geral dos Estados, de que para se gozar dos atributos do mar, é necessária a manutenção da Boa Ordem no Mar, entretanto, como manter esta ordem já deixa de ser um consenso. Esta questão está diretamente ligada ao que diferentes Estados entendem como Segurança Marítima e até mesmo da semântica da palavra “segurança” (TILL, 2018).

A Segurança Marítima é um termo bastante recente no meio da comunidade marítima internacional. Ela pode ser considerada um conceito que, literalmente, se refere à salvaguarda do domínio marítimo, mas também um conjunto de políticas, leis e regulamentos, medidas e ações que se destinam à preservação do equilíbrio nos oceanos. Antes dos anos 2000, o termo não era comum no meio acadêmico, entretanto os ataques terroristas de 11 de setembro de

2001, atos terroristas contra Navios e o aumento da atividade de pirataria no estreito de Malaca e no Golfo de Áden passaram a gerar um interesse crescente sobre o tema (GERMOND, 2015).

A complexidade da definição, é oriunda dos objetivos de cada ator internacional e, principalmente, pela quantidade e diversidade de assuntos, os quais podemos relacionar com segurança marítima, como: meio ambiente marítimo, desenvolvimento econômico, segurança nacional, segurança humanitária, segurança nos mares,⁴ economia azul (FIG. 2),⁵ poder naval, resiliência, acidentes, poluição hídrica, contrabando, atos terroristas, proliferação de armas, disputas interestatais, mudanças climáticas, pesca ilegal, não declarada, e não regulamentada, tráfico de pessoas e pirataria, como nos mostra a matriz de segurança marítima (FIG. 4) de Christian Bueger (2015).

Frente a todos os elementos supracitados, e sua interconexão, as estratégias de Segurança Marítima devem ser abordadas de acordo com as seguintes categorias: doméstica ou externa; e competitiva ou colaborativa. A Segurança Marítima é considerada doméstica quando trata de problemas de segurança interna ou de usurpação de recursos em áreas marítimas sob sua própria jurisdição; e externa quando trata dos mesmos problemas, porém tomando as ações em zonas externas à sua jurisdição, antes mesmo que os incidentes o atinjam. A estratégia competitiva é centrada no contexto nacional do Estado costeiro e tem como objetivo essencial proteger sua soberania em relação a outros Estados; e a colaborativa

⁴Original do inglês, “marine safety”. A palavra “segurança” em português, é correspondente tanto a “safety”, quanto “security”, em inglês. A segurança nos mares de Bueger, é equivalente a segurança marítima adotada pelo Plano Estratégico da Marinha, que considera o termo ligado aos aspectos da segurança do tráfego aquaviário (BRASIL, 2020).

⁵De acordo com o Banco Mundial, a economia azul compreende “a gama de setores econômicos e políticas relacionadas que, em conjunto, determinam se o uso dos recursos oceânicos é sustentável”. Disponível em: <<https://www.worldbank.org/en/programs/mena-blue-program/overview>>. Acesso em 15 de maio de 2022.

está focada no contexto transnacional contra ameaças, trabalhando em parceria com outros atores estatais internacionais (TILL, 2018).

Embora conceitualmente distintas, de forma geral, as estratégias e doutrinas de segurança marítima dos Estados reconhecem, habitualmente, as mesmas ameaças como algo a ser combatido.

A seção a seguir falará sobre o direito do mar e seu principal instrumento de governança marítima internacional, a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), enfatizando o regime legal em águas internacionais e suas violações.

2.3 A CNUDM E OS PROBLEMAS RELACIONADOS A BOA ORDEM NO MAR

A CNUDM é a norma mais importante quando tratamos de boa ordem no mar e governança marítima. Assinada por mais de 150 Estados e ratificada por mais de 130, o documento regula o comportamento das suas partes, e seu compromisso frente ao Estado de Direito sobre virtualmente tudo que diz respeito ao ambiente marítimo (BEKKEVOLD; TILL, 2016).

No entanto, mesmo se tratando de uma convenção considerada bastante abrangente, a CNUDM não é infalível. De forma geral, desde que foi concebida, três problemas sistêmicos têm sido recorrentes no que dizem respeito a colocar em desequilíbrio a Boa Ordem no Mar: novos pleitos de Estados costeiros sobre jurisdição de áreas marítimas, que originalmente, eram águas internacionais ou questões de litígio com outros Estados; o enfraquecimento do controle do Estado de bandeira, por causa do aumento do registro de navios mercantes sob

bandeiras de conveniência;⁶ e um regime legal frágil no que diz respeito à aplicação das leis no ambiente marítimo (BEKKEVOLD; TILL, 2016). O primeiro problema está mais ligado ao desequilíbrio “de cima para baixo”, enquanto os dois últimos são referentes às rupturas “de baixo para cima”, sendo a fragilidade na imposição das normas o foco para o escopo deste trabalho.

Basicamente, existe uma lacuna entre os objetivos da CNUDM de regular o ambiente marítimo internacional e a realidade. A questão das bandeiras de conveniência oferece aos armadores desonestos, e aos criminosos, proteção contra ações de Estados que possam vir a ter sua soberania ferida, por conta da ausência de fiscalização, de normas de segurança complacentes e da falta de vínculo com os armadores e tripulações. Este enfraquecimento da possibilidade de os Estados costeiros terem mais controle na aplicação das leis internacionais implica diretamente na multiplicação de ameaças à Segurança Marítima (BEKKEVOLD; TILL, 2016).

Portanto, segundo Jo Inge Bekkevold e Geoffrey Till (2016), os demais desafios para se manter a ordem no ambiente marítimo, além da questão das bandeiras de conveniência são: a limitada imposição da lei em alto-mar, em embarcações que não sejam de sua jurisdição, exceto para o Estado de bandeira; e compensações insuficientes aos Estados costeiros, que arcam com altos custos de combater o mau uso do mar por navios com bandeiras de conveniência.

⁶ É uma prática internacional criada após os anos 1940, em que determinados Estados passaram a conceder o direito de arvorar suas bandeiras a qualquer navio mercante que realizasse o pagamento pelo seu registro. A nacionalidade, no caso das bandeiras de conveniência, passou a refletir apenas o vínculo mínimo entre os armadores, proprietários e navio, e o Estado que comercializa a sua bandeira, através dos documentos fornecidos para o licenciamento (EGYIAN, 1990).

A pirataria é uma prática que se beneficia desses desafios. A prática de trocar as bandeiras das embarcações para limitar a jurisdição e confundir as autoridades estatais quanto à sua capacidade de aplicar a lei, bem como o aumento da participação de facções do crime organizado através de “sindicatos” piratas transnacionais são uma tendência crescente. Outros delitos secundários, fazem da pirataria uma ameaça muito relevante. O abandono de Navios após o crime consumado, traz riscos de danos ambientais seja pelo abalroamento ou naufrágio da embarcação deixada à deriva. Desta forma, lidar com piratas normalmente é bastante complexo (BEKKEVOLD; TILL, 2016).

Dentro do escopo da CNUDM, encontramos a definição de pirataria no artigo 101, em sua parte VII que versa sobre a legislação internacional para o alto-mar:

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 deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;

c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (CNUDM, 1982, p. 60, Decreto nº 99.165 de 12 de março de 1990).⁷

Cabe ressaltar, que embora a atividade de pirataria esteja tipificada apenas para alto-mar (ou para lugares que não estejam submetidos à jurisdição de algum Estado), o artigo 58,

⁷ No original: “Piracy consists of any of the following acts:(a) any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed: (i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft; (ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State; (b) any act of voluntary participation in the operation of a ship or of an aircraft with knowledge of facts making it a pirate ship or aircraft; (c) any act of inciting or of intentionally facilitating an act described in subparagraph (a) or (b)”.

item 2 da CNUDM diz que, o conteúdo da parte VII, é válido para a ZEE desde que não contradigam nada disposto na Parte V – “Zona Econômica Exclusiva”. Assim, o conceito de pirataria pode ser aplicado juridicamente, também, para ZEE de Estados Costeiros.

De acordo com a CNUDM, artigo 91, parágrafo 1º: “os navios possuem a nacionalidade, do Estado, de cuja bandeira está autorizado a arvorar”, e de maneira geral, salvo raras exceções, os Estados têm a jurisdição administrativa, técnica e social sobre tais embarcações (CNUDM, 1982, artigo 94).

As exceções se referem a tratados que podem ser firmados entre Estados, de maneira bilateral ou multilateral e condições específicas previstas na própria CNUDM. A pirataria, por ser reconhecida como um crime universal, é uma delas, e por isso todos os membros signatários da Convenção tem o dever de combatê-la (BEKKEVOLD; TILL, 2016).

Referente à prática de troca de bandeiras, a CNUDM, em seu artigo 92, parágrafo 2º cita o conceito de “Navio sem nacionalidade”, que diz que uma embarcação não pode navegar sob a bandeira de mais de um Estado e clamar por qualquer uma dessas nacionalidades perante um terceiro Estado. Sendo assim, a base legal mais comum dentro da própria CNUDM para combater o crime de pirataria está no seu artigo 110, no parágrafo 1º, alínea a) que permite o direito de visita por um Navio de Guerra⁸ de um Estado qualquer, a uma embarcação em que se haja fundada suspeita de se dedicar ao crime de pirataria, e alínea d) que permite que uma embarcação seja abordada para efetuar uma verificação de bandeira, caso haja suspeita de que ela se enquadra no artigo 92, parágrafo 2º, supracitado. Ainda no

⁸ Navio de Guerra é aquele "pertencente às forças armadas de um Estado, que ostente sinais exteriores próprios de navios de guerra da sua nacionalidade, sob o comando de um oficial devidamente designado pelo Estado cujo nome figure na correspondente lista de oficiais ou seu equivalente e cuja tripulação esteja submetida às regras da disciplina militar". (CNUDM, 1982, p. 34, parte III, seção 3, subseção C).

artigo 110, no seu parágrafo 2º, a fundada suspeita possui uma certa flexibilidade, que permite apenas uma verificação de documentos antes de proceder uma inspeção mais detalhada para os casos previstos no 1º parágrafo. Entretanto, o parágrafo 3º, deixa claro que qualquer perda ou dano causado pelo direito de visita deve ser devidamente indenizado caso as suspeitas não se confirmem.

No que se refere a processar os culpados do crime de pirataria, a CNUDM, no seu artigo 105, faculta a responsabilidade de punir aos tribunais do Estado que efetuaram o apresamento. Tomando como exemplo, os casos de pirataria cometidos por nacionais da Somália, quando estes eram capturados e julgados por Estados mais desenvolvidos com um sistema penal organizado, de forma geral, os criminosos acabavam premiados por conseguirem escapar de suas condições miseráveis em seu local de origem para ficarem encarcerados em acomodações satisfatórias, com alguma perspectiva de conseguir a cidadania desses Estados posteriormente (BEKKEVOLD; TILL, 2016).

Portanto, explorar devidamente as potencialidades da CNUDM é uma das bases para a constituição de uma doutrina de Segurança Marítima adequada, mesmo com todas os problemas e desafios apresentados, visto que os principais atores internacionais são partes da convenção, o que lhe confere uma grande legitimidade. Estabelecermos acordos multilaterais ou bilaterais de interesse com outros Estados é uma maneira de complementar o bom uso do Direito Internacional. Ademais, faz-se mister que tratemos a Segurança Marítima e suas vertentes, tal qual a atividade de contrapirataria, como uma questão de Estado, uma vez que envolve não apenas o Poder Naval, mas também o Poder Marítimo e o Poder Nacional, nos seus elementos políticos, econômicos e psicossociais.

No capítulo seguinte, abordaremos o assunto, Operações de Segurança Marítima por meio de embasamentos estratégicos e doutrinas em uso por Marinhas consideradas de ponta,

para que, mais adiante, possamos contrastá-las com a doutrina de Segurança Marítima em vigor na Marinha do Brasil (MB). Além disso, também apresentaremos um importante conceito, que faz parte das boas práticas internacionais, para o planejamento de operações que envolvam riscos e ameaças: a Proteção de Força.

3 PERSPECTIVA ESTRATÉGICO-OPERACIONAL DE SEGURANÇA MARÍTIMA PARA FORÇAS NAVAIS NO MUNDO

Inicialmente, detalharemos as atividades que estão diretamente relacionadas com a Segurança Marítima, com base nos conceitos dos Estados Unidos da América (EUA), Reino Unido e França, com foco estratégico-operacional, de maneira a estabelecermos um parâmetro de como a Boa Ordem no Mar é aplicada na prática pelos poderes navais mais desenvolvidos do ocidente.

3.1 SERVIÇO NAVAL DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

No documento *The U.S. Coast Guard Strategy for Maritime Safety, Security, and Stewardship* (2007), o conceito de Segurança Marítima é relacionado como um atributo essencial de qualquer Estado para prover a proteção dos seus cidadãos e manter o controle soberano das suas fronteiras nas três dimensões: terrestre, aérea e marítima. No mar, para a Guarda Costeira norte-americana isso significa exercer e salvaguardar a soberania das águas jurisdicionais, portos e LCM, bem como proteger os interesses estatais no alto-mar, por meio de uma grande integração de coleta de dados, inteligência e compartilhamento de informações, para obter um alto grau de Consciência Situacional Marítima (CSM), nos domínios marítimos em que operam (FIG. 5).

As tarefas performadas para atingir esses objetivos são atividades de vigilância e detecção, combate ao contrabando e atividades criminosas, repressão ao tráfico de pessoas e imigração ilegal em massa e contraterrorismo, além de proteção a embarcações, estruturas portuárias e litorâneas contra acidentes, sabotagem, terrorismo e outras ações deliberadas que afetem a sua integridade (EUA, 2007).

3.2 MARINHA DO REINO UNIDO (ROYAL NAVY)

Para o Reino Unido, a Segurança Marítima é um dos papéis centrais da *Royal Navy*, ao lado das “Operações de Combate”, e dos “Compromissos de Defesa” que passarão a ser conhecidos como “Compromissos Internacionais” para o ano de 2025. Em linhas gerais, o que este meio de emprego do Poder Naval se propõe a fazer, para os britânicos, é prover proteção aos seus cidadãos, território, infraestruturas críticas e ao comércio, contra atividades criminosas, tais quais terrorismo, pirataria, crime organizado, proliferação de armas de destruição em massa, insurgência patrocinada por outros Estados como *proxies*,⁹ e restrições à liberdade de navegação, através da presença em zonas marítimas internacionais onde os interesses do Reino Unido são importantes e vulneráveis, atuando por meio de Operações de Interdição Marítima, contando com um bom nível de Comando e Controle (C2), flexibilidade e interoperabilidade com outros atores (REINO UNIDO, 2020).

3.3 MARINHA NACIONAL FRANCESA (MNF)

No caso da França, a segurança dos espaços marítimos abrange a reafirmação de sua ZEE, adjacentes à metrópole e territórios ultramarinos. A garantia dos seus direitos em suas

⁹ O *proxy* é um agente que atua de forma velada para causar distúrbios, sob às ordens de um outro agente, normalmente mais poderoso, que tem interesse em causar perturbações sem ser responsabilizado pela autoria. (BERMAN e LAKE, 2019. p.11)

águas jurisdicionais, resguardando seus recursos e LCM, por meio de vigilância em grande escala, demanda um alto grau de CSM e uma Força Naval aprestada e pronta para atuar em qualquer ambiente marítimo, tendo em vista que, para a estratégia francesa, não existe separação entre os oceanos, mas, apenas um oceano global (FRANÇA, 2019).

A Segurança Marítima para a MNF está presente, principalmente, nas suas tarefas do Poder Naval de Proteção e Prevenção. Na primeira, destacam-se o combate à pesca ilegal e ao tráfico ilícito de substâncias psicotrópicas e estupefacientes, ações contra a proliferação de armas, operações de contrapirataria, defesa de portos e instalações portuárias e defesa de infraestruturas críticas de energia e comunicações. Na última, o foco é a CSM e a capacidade proativa de monitoramento e detecção de possíveis pontos de tensões e ocorrência de ameaças, através de uma vasta rede de sensores de alcance global. Uma vez identificadas essas áreas sensíveis, a MNF pode agir por intervenção direta ou fornecendo assistência a marinhas de Estados limítrofes ao local da crise, provendo capacitação e adestramento, a fim de permitir uma resposta antecipada às ameaças marítimas contra seu território.¹⁰

Na seção a seguir, apresentaremos uma doutrina multinacional de Segurança Marítima em um viés operacional, centrada no conceito de Operações de Segurança Marítima (OSM), voltado para Áreas de Operação (AOp) no Oceano Pacífico. De forma genérica, trata-se de um Procedimento Operativo (PO) padronizado para Operações Militares em Tempos de Paz e Crise,¹¹ e Contingências de Menor Escala¹² utilizados por Forças Navais dos principais Estados da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), e seus principais aliados na região, como Japão, Coreia do Sul e Austrália, além da Índia.

¹⁰ As missões da MNF. Disponível em: <<https://www.defense.gouv.fr/marine/nos-missions>>. Acesso em 05 de julho de 2022.

¹¹ Original em inglês: Military Operations other than War – MOOTW (EUA, 2019).

¹² Original em inglês: Small Scale Contingencies – SSC (EUA, 2019).

3.4 UM CONCEITO MULTINACIONAL DE OPERAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA (OSM)

Para a doutrina norte-americana as OSM são: “operações para proteger a soberania e os recursos marítimos e para combater o terrorismo marítimo, a proliferação de armas, o crime transnacional, a pirataria, a destruição ambiental e a migração marítima ilegal” (EUA, 2020, p. 137).

Cada Estado tem a sua própria prioridade em relação à Segurança Marítima no nível político-estratégico. Entretanto, para o nível operacional, devido ao entendimento de que existe interesse compartilhado no ambiente marítimo, no que diz respeito à manutenção da boa ordem no mar, quando contemplamos as fases de planejamento e execução, mesmo marinhas consideradas globais, desenvolvem PO que consideram a coordenação militar, interagências, comercial e civil de dois ou mais Estados (EUA, 2019).

É importante ressaltarmos que uma OSM pode ocorrer em muitos contextos diferentes, e as variáveis apresentadas são muito relevantes para a arquitetura de C2 a ser endereçada para conduzi-la; o tipo de missão a ser empreendida; e o nível das autoridades envolvidas. Devemos identificar como fatores situacionais iniciais, se, a OSM é nacional ou multinacional; e se há ou não, o envolvimento de agências interestatais, seja como protagonista ou como apoiadoras. Os casos multinacionais, geralmente, requerem coordenação prévia em diferentes níveis, através de memorandos de entendimento entre governos, arranjos entre Forças Navais e Órgãos de Segurança Pública e Fiscalização (OSPF) e acordos operacionais desenvolvidos entre parceiros de diferentes Estados, além da necessidade de um plano estratégico de emprego formal, para evitar que o papel recaia sob a responsabilidade de um Comando de Força Tarefa (EUA, 2019).

O espectro em que as OSM podem atuar é bem abrangente, ocorrendo em situações sem combate, especialmente dentro do Mar Territorial; Operações Militares em Tempos de Paz e Crise; e Contingências de Menor Escala, com aplicação das leis internas e internacionais (FIG. 6). Ademais, mesmo não se tratando de uma Operação de Guerra Naval típica, OSM também podem se desenrolar por ocasião de conflitos armados, por conta de ameaças secundárias à estabilidade do ambiente marítimo (EUA, 2019).

Os aspectos de planejamento que precisamos observar dentro de uma OSM envolvem uma estrutura operacional interligada em seis diferentes camadas (FIG. 7): CSM; Arquitetura de Tomadas de Decisão Rápidas, por meio de políticas cooperativas, PO padronizados e estruturas legais compartilhadas para recebimento e processamento de informações e avaliação de cenário; capacidade de conduzir Operações de Interdição Marítima, por meios militares e não militares; capacidade de proteção no território, nas fronteiras terrestres e águas jurisdicionais e espaço aéreo; cooperação Interagências nacionais e internacionais, nos níveis político, estratégico e no planejamento operacional; e aspectos legais/aplicação da lei, com noções claras de autoridade e jurisdição, e onde esta pode ser expandida, baseado em acordos bilaterais ou multilaterais (EUA, 2019).

Entretanto, antes de planejarmos uma OSM, faz-se mister, considerarmos os desafios do ambiente operacional, como a existência de ameaças transnacionais que possam afetar a jurisdição dos participantes das operações, além de verificar se entre eles há interpretações diferentes do DIM. Além disso, as OSM são complexas por natureza. Escolher o nível de coordenação e cooperação está diretamente relacionado com a urgência, duração e o nível da missão (EUA, 2019).

Em seguida, descreveremos como a MB identifica os desafios de manutenção da Boa Ordem no Mar, em consonância com seu Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM 2040), legislação pertinente, e como organiza o seu conceito e doutrina de Segurança Marítima.

4 A SEGURANÇA MARÍTIMA NA MB: ASPECTOS DOUTRINÁRIOS, LEGAIS E OPERACIONAIS

O PEM 2040 (BRASIL, 2020) é o documento de alto nível, que tem como propósito indicar o planejamento de médio e longo prazo para a MB por intermédio de Objetivos Navais (OBNAV) associados ao ambiente operacional marítimo, ao entorno estratégico, e aos tipos de ameaças. Em cada uma dessas camadas, realçaremos tudo que for relacionado com a Segurança Marítima de modo a alinharmos o nosso objeto através de diferentes facetas.

4.1 DESAFIOS E AMEAÇAS DO AMBIENTE OPERACIONAL

Como área prioritária de atuação nos oceanos, a MB enfatiza a porção meridional do Oceano Atlântico, sendo limitado na sua parte norte pelo paralelo 16°N; a leste pelos países limdeiros da África Ocidental; a oeste, o continente sul-americano, inclusive com os Estados voltados para o Oceano Pacífico; e ao sul, a Antártida. Este é o seu entorno estratégico marinho. Para questões de Defesa, na área da ZEE deve ser desenvolvida uma grande CSM, centrada em sistemas de monitoramento e vigilância, que permitam planejar, permanentemente, uma defesa com rápida capacidade decisória e de amplo espectro (BRASIL, 2020).

Quando consideramos realizar ações nesse entorno, estamos falando do ambiente operacional marítimo. Nesse ambiente, identificar os riscos é um trabalho cada vez mais difícil, uma vez que existe uma aura de pacifismo pela ausência de um inimigo potencial. O mundo contemporâneo e um sistema internacional global, fizeram do mar, uma fonte de inúmeras oportunidades e benefícios, à despeito das querelas clássicas (como a defesa de águas territoriais e disputa por recursos), e da complexidade no que se refere a perigos e novas ameaças.¹³ Olhando por um prisma positivo, o ambiente operacional da MB abriga valores incalculáveis, pelos aspectos políticos, econômicos e psicossociais. Nele estão as LCM, imprescindíveis para a utilização dos oceanos como elemento intercomunicador para o nosso comércio exterior, e uma grande malha de cabos submarinos, responsáveis por quase a totalidade de tráfego de informações veiculadas no Brasil. Além disso, possui uma grande quantidade de riquezas mensuráveis, como recursos vivos, fundamentais para a segurança alimentar, e não vivos, como hidrocarbonetos, cruciais no papel de matrizes energéticas.

Todavia, este ambiente dinâmico e interconectado, também traz mazelas, de ordem política e econômica, oriundas de diversas fontes. Independente da gênese dos problemas atrelados à Boa Ordem no Mar, a grande dificuldade em lidar com eles vem da contradição entre a liberdade de navegação e a territorialização do mar, onde conceitos como autoridade, soberania e jurisdição se tornaram fluidos. Desse modo, a fim de mitigar à vulnerabilidade frente aos distúrbios do ambiente marítimo, e potencializar o uso do mar, a MB reconhece que um dos principais fatores a serem fomentados na sociedade de um Estado, é sua mentalidade marítima, que deve ser acompanhada pelo desenvolvimento do seu braço militar

¹³ Entendem-se por novas ameaças para o ambiente marítimo: a pirataria; pesca ilegal, não declarada e não regulamentada; acessos ilegais a conhecimentos: fauna, flora e biopirataria; crime organizado; terrorismo; ameaças cibernéticas; questões ambientais, desastres naturais e pandemias (BRASIL, 2020).

do Poder Marítimo – o Poder Naval – para orientar uma postura dissuasória e proativa em benefício da defesa nacional (BRASIL, 2020).

Por isso, o PEM 2040 (BRASIL, 2020), demonstra a preocupação em possuir um sistema de defesa proativo, baseado em uma arquitetura de diferentes sensores, chamado Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAZ) (FIG. 8), que permita compreender o que for relacionado ao meio ambiente marinho que possa causar impacto na economia, na segurança e na Defesa do entorno estratégico brasileiro. A criação do Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul (COMPAAz) em dezembro de 2021, adaptando um conceito de Centro de Operações Marítimos oriundo da Marinha dos EUA, constata tal postura.¹⁴

Nesse diapasão, foi introduzido o conceito estratégico marítimo-naval de “Combates pelo Mar”, relacionado à Tarefa Básica do Poder Naval (TBPN),¹⁵ dissuasão. Essa concepção, está associada ao combate das novas ameaças, no que diz respeito à preservação de interesses marítimos e na salvaguarda dos interesses de soberania, ambientais, científicos e das atividades de exploração de recursos econômicos produzidos na Amazônia Azul¹⁶ (FIG.9), baseados em infraestruturas críticas (BRASIL, 2020).

De acordo com a DMN, a prioridade da “estratégia de segurança marítima” é a deterrência contra a concentração de atores adversos em quaisquer águas que ao Brasil possa interessar. Outro elemento é que, devido às grandes dimensões de nossas águas jurisdicionais, deve se incentivar a interoperabilidade entre as Forças Armadas e fortalecer os esforços

¹⁴ Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-ativa-o-comando-de-operacoes-maritimas-e-protecao-da-amazonia-azul-0>>. Acesso em: 07 ago. 2022.

¹⁵São tarefas básicas do Poder Naval: Negar o Uso do Mar; Controlar Área Marítima; Projetar Poder sobre Terra; e Contribuir para a Dissuasão. (BRASIL, 2020)

¹⁶A Amazônia Azul, compreende as AJB (águas territoriais e águas patrimoniais), onde o Brasil possui direitos de soberania que incluem o aproveitamento econômico de recursos até 200 milhas náuticas e, mais além, da extensão do solo e subsolo das áreas submarinas, definido pelos limites da Plataforma Continental. (BRASIL, 2020)

interagências, especialmente nas duas vertentes da Segurança Marítima: *safety* e *security* (BRASIL, 2017).

4.2 DOCTRINA E DEFINIÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA NA MB

Para a MB, a Segurança Marítima considera dois aspectos distintos. O primeiro é ligado à Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), prevenção da poluição hídrica, busca e salvamento no mar, dentre outras atividades oriundas do termo em inglês “*maritime safety*”. O segundo é relacionado com o potencial coercitivo de imposição da lei e ordem no mar, contra ilícitos, em conjunto ou não com outros órgãos governamentais, chamado de “Proteção Marítima”, derivado do termo “*maritime security*” (BRASIL, 2020).

Dentro dos diversos OBNAV do PEM 2040, um deles está diretamente relacionado com o tema. O “OBNAV 2 – Prover a Segurança Marítima”, é desdobrado na Estratégia Naval (EN) “Segurança Marítima”, que tem como propósito reduzir acidentes e incidentes de navegação, e melhorar a capacidade operacional de fiscalizar as AJB para garantir nossos direitos de soberania. Ele ainda é subdividido em outras quatro Ações Estratégicas Navais (AEN): incrementar o sistema de STA; contribuir para a segurança da navegação; incrementar a realização de Inspeção Naval, patrulhamento e Patrulha Naval; e incrementar a capacidade da MB na contraposição às ameaças híbridas (BRASIL, 2020). Notemos que as duas últimas se destacam por tratar de Proteção Marítima, enquanto as duas primeiras tratam de segurança, no sentido de prevenir.

A Doutrina Militar Naval, considera ainda, que o Poder Naval pode ser empregado além das atividades clássicas da Guerra Naval, através das atribuições subsidiárias particulares outorgadas por força legal. Desta forma, para a MB, Segurança Marítima também significa:

Atividades de Emprego Limitado da Força; e Atividades Benignas,¹⁷ que representariam as funções diplomáticas e de polícia que uma força naval pode exercer de acordo com o triângulo de Grove (FIG. 10) (BRASIL, 2017). Todavia, cabe ressaltar que os OBNAV relacionados às atribuições subsidiárias da Missão da MB, que constam no PEM 2040, separam a Segurança Marítima de outras atividades, como garantia dos poderes constitucionais, garantia da lei e da ordem (GLO) e cooperar com o desenvolvimento nacional (BRASIL, 2020).

Geoffrey Till (2018), entende que o triângulo de Grove, é limitado graficamente e não consegue mostrar que as tarefas descritas para emprego do Poder Naval são interdependentes e convergentes. Por isso, propõe a adoção de um triângulo aberto para representar esta perspectiva (FIG. 11). O triângulo adaptado para a MB, na DMN, inclui três elipses que se intersectam para superar essa limitação. Ele mostra que as operações, ações ou atividades descritas podem ocorrer em todos os 3 aspectos (BRASIL, 2017). Isto é coerente com a FIG. 6 que descreve os diferentes espectros de atuação da Segurança Marítima em relação a ameaças e atividades militares, e mostra OSM atuando em situações de conflito (ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA, 2019).

Entretanto, na prática o que ocorre vai além. Algumas definições flutuam, como a própria Diplomacia Preventiva, que começa a ser definida no capítulo 4 e termina no 5, sem podermos entender muito bem o que ela é. Pela nossa perspectiva, atividades típicas não deixam de sê-las por apoiar uma outra operação. Portanto, quando comparamos as atividades militar, diplomática e constabular da figura de Till, convergindo para um mesmo ponto, percebemos que existe mais afinidade com os OBNAV 1 a 5 do PEM, que são oriundos da

¹⁷ São atividades benignas: Apoio à Política Externa; Operação Humanitária; Ação Cívico-Social; Operação de Socorro; Operação de Salvamento; Desativação de Artefatos Explosivos; Cooperação com o Desenvolvimento Nacional; Cooperação com a Defesa Civil; Participação em Campanhas Institucionais de Utilidade Pública ou de Interesse Social; Orientação e Controle da Marinha Mercante no que interessa à Defesa Nacional; Segurança da Navegação Aquaviária; Apoio ao Sistema de Proteção ao Programa Nuclear Brasileiro; e Programas Sociais de Defesa. (BRASIL, 2020)

missão da MB, do que com o Triângulo da DMN. Entretanto, faltariam dois pontos, representando duas atividades extra para uma correspondência biunívoca. Dessa forma, concluímos que um triângulo aberto não possui limitação de “lados” e poderíamos transformá-lo sem problemas em um “polígono aberto” para o uso do mar, o que propomos na FIG. 14. Retiramos as atividades de emprego limitado da força e benignas, e incluímos Segurança Marítima; Diplomacia Naval; Desenvolvimento Nacional; e GLO.

Além do mais, podemos perceber que diferentes documentos possuem conceitos suplementares, e que, algumas vezes, não são exatamente coincidentes. Para o PEM, existe a separação das vertentes: STA (*safety*); e Proteção Marítima (*security* - emprego coercitivo do Poder Naval). Para a DMN, Segurança Marítima é, simplesmente tudo que não é Guerra Naval clássica. A DMN em um determinado trecho, ressalta que o objetivo da “estratégia de segurança marítima”, é dissuadir forças hostis em águas que interessem ao Estado. A questão é que nem o Brasil, nem a MB possuem uma estratégia de segurança marítima dedicada, em forma de documento ou publicação. O que existe é um OBNAV que se desdobra em uma Estratégia Naval, chamada “Segurança Marítima”. Embora a diferença em palavras pareça muito sutil, na prática, ela é substancial. A EN, em apenas 4 linhas, dá uma ideia muito resumida do que se deve fazer, mas não como e com o que fazer.

Na seção a seguir, mostraremos o cabedal jurídico que ampara as atividades reconhecidas pela MB como temas afetos aos aspectos doutrinários de Segurança Marítima.

4.3 OS ASPECTOS LEGAIS DA PROTEÇÃO MARÍTIMA NO BRASIL

A MB, como uma das Forças Armadas do Estado brasileiro possui por atribuição da própria Constituição Federal (CF) (BRASIL, 1988), a Defesa da Pátria. Entretanto, quando vamos mais a miúdo nas responsabilidades da nossa Força Naval, em questões de preparo,

emprego e organização, previstos no parágrafo 1º, do artigo 142, da CF, nos deparamos com a Lei Complementar (LC) Nº 97 de 1999. Nela, percebemos que seu o papel transcende simplesmente os aspectos dos conflitos clássicos. Surgem as atribuições subsidiárias gerais e particulares que dão a MB, papeis adicionais no cenário nacional. No âmbito dessas incumbências específicas, relacionados diretamente à Proteção Marítima, há a obrigação de imposição de leis e regulamentos nas águas jurisdicionais. Isso pode ocorrer, com coordenação e cooperação de OSPF no Brasil, ou em espaços internacionais, exercendo o esforço principal ou em suporte a outras atividades, das quais não possua competência específica para realizar de maneira unilateral (BRASIL, 1997).

A Política Nacional de Defesa (PND) de 2018,¹⁸ vai além da defesa nacional, associando a ideia de Segurança Nacional, à preservação da soberania e integridade territorial, ressaltando como uma das áreas prioritárias, o Atlântico Sul e a Amazônia Azul. A Estratégia Nacional de Defesa (END), oriunda da PND, expande esta concepção por meio da Capacidade Nacional de Defesa (CND), da Proteção. Esta, reforça a necessidade de monitoramento e controle dos espaços nacionais (incluindo as AJB), para resguardar os interesses do Brasil e dos brasileiros, inclusive no exterior, quer sejam eles econômicos quer sejam de soberania. Dentro do mesmo documento, a MB também é orientada a utilizar as TBPN, para representar a vontade nacional na esfera do DIM através de capacidades voltadas para vigilância, controle e resposta dentro das AJB e suas infraestruturas críticas, frente às ameaças correlacionadas a ruptura da Boa Ordem no Mar, como o tráfico de substâncias psicotrópicas e estupefacientes,

¹⁸ A PND é revisada de 4 em 4 anos e por ocasião da confecção deste trabalho, a versão de 2022 se encontrava no Congresso Nacional para aprovação.
Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2022/06/02/politica-nacional-de-defesa-e-aprovada-no-senado-e-segue-para-camara>>. Acesso: 06 de ago. de 22.

pesca ilegal e a pirataria, se estendendo até águas internacionais, quando houver LCM de interesse envolvidas.

Mesmo com os diversos dispositivos já citados, provavelmente, o mais importante deles em relação a Segurança Marítima, é o Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990, que internaliza a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, e torna o Brasil um Estado parte do tratado. Como já abordamos anteriormente, a CNUDM, basicamente, é o documento que trouxe à tona as noções contemporâneas de segurança no mar, em sentido denotativo, para tempos de paz. À despeito dos desafios que têm sido observados, com uma tendência crescente de territorialização do mar e uma crescente dificuldade de impor a lei, os Estados contratantes possuem ao menos uma virtual sensação de que o mar que utilizam é um ambiente mais controlado. Os direitos e deveres de todas as partes passaram do aspecto consuetudinário, a uma relação detalhada de normas concretas de conhecimento geral que têm regulado a ordem nas águas do globo de forma bem-sucedida. Mesmo quando consideramos toda a complexidade que envolve a questão e a atuação direta nos interesses de grandes potências marítimas que podem se fazer presentes no mar, mais e melhor (BEIRÃO, 2014). O Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais – EMA-135 (BRASIL, 2015) faz a conexão entre o DIM e às atividades militares no tempo de paz. Na parte I, basicamente traz os conceitos da CNUDM, em que também fala sobre a proteção de pessoas e bens e aplicação da lei, e trata de explicar a interpretação brasileira sobre o Direito de Visita e dos crimes universais: pirataria; transporte de escravos; transmissões não autorizadas; e tráfico ilícito de substâncias psicotrópicas ou estupefacientes.

Por último, o decreto Nº 5129, de 6 de julho de 2004 em seu artigo 1º, parágrafo único, nos traz a definição de Patrulha Naval (PATNAV) e ressalta que esta atividade está sob responsabilidade da MB e possui como finalidade: “implementar e fiscalizar o cumprimento

de leis e regulamentos, em AJB, na Plataforma Continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais¹⁹ ratificados pelo Brasil”. Os demais artigos tratam de métodos de imposição da lei, com o uso progressivo da força e meios disponíveis para fazê-lo. Destacamos que os critérios para permitir que um meio naval participe deste tipo de ação, muito se assemelham às características de Navio de Guerra, da CNUDM, onde as embarcações devem estar sob o comando legítimo de um oficial designado, com uma tripulação que siga a hierarquia e disciplina militar, e ostentem sinais exteriores que o identifiquem como uma embarcação da MB. Além disso, é necessário que possua armamento fixo (BRASIL, 2004).

Após apontarmos os principais aspectos legais referentes à Proteção Marítima, podemos enxergar que o DIM, encarnado pela CNUDM, é a legislação mãe para a segurança no mar. A CF de 1988, embora anterior ao decreto nº 99.165/1990, trata diretamente dos aspectos de “Defesa da Pátria”. Entretanto, a LC 97/1999 traz as atribuições complementares de segurança, que se materializam em boa parte, no decreto Nº 5129/2004 de “Patrulha Naval” e a PND e END arrematam, alinhando os conceitos de Segurança e Defesa através da CND de Proteção. Por fim, temos o EMA-135, cujo enfoque é orientar meios navais durante a ocorrência de ilícitos com uma perspectiva operacional.

Na próxima seção, identificaremos os aspectos operacionais, ou seja, voltados para o planejamento e execução, de OSM.

4.4 OS ASPECTOS OPERACIONAIS DA SEGURANÇA MARÍTIMA NA MARINHA DO BRASIL

¹⁹ Atos internacionais correspondem, segundo a prática brasileira, a tratados, acordos, memorandos de entendimento, ajustes complementares, convenções ou protocolos que criem normas e regulamentos. Disponível em: <<https://concordia.itamaraty.gov.br/atos-internacionais>>. Acesso em: 21 jul. 2022.

Primeiramente, para detalhar como a MB trata os aspectos operacionais da Segurança Marítima, precisamos entender como o conceito de “Operação” é abordado nas publicações que orientam o preparo e emprego da Força Naval. Em segundo lugar, assim como fizemos com os aspectos legais, daremos foco na perspectiva “*security*” ou Proteção Marítima, em detrimento da abordagem “*safety*”. No entanto, por conta de como as definições nos são apresentadas pelos documentos doutrinários, não deixaremos de mencionar esta última em alguns trechos desta seção.

A DMN prevê dois tipos de Operações na categoria “Operações de Guerra Naval”: as principais, que podem ser um fim em si próprias, conduzidas pela parcela principal do esforço militar; ou operações de apoio, que complementam ou dão suporte às operações prioritárias. Ambas estão relacionadas com o emprego do Poder Naval de maneira clássica, no âmbito da Guerra Naval, em um conflito armado internacional. Na descrição de algumas delas, é possível identificar detalhes que as relacionam com uma OSM, como no caso das Operações Anfíbias. Em tempo de paz, segundo a DMN, estas, podem ter finalidades mais amplas em atividades subsidiárias, quer sejam em emprego limitado da força, quer sejam em atividades benignas, mais especificamente na modalidade projeção anfíbia. Como vimos anteriormente, essas atribuições subsidiárias particulares são consideradas pelo mesmo documento, como “Segurança Marítima”. Outro exemplo que nos chama a atenção é o das Operações de Defesa do Tráfego Marítimo, em que o efeito desejado seria a dissuasão em relação a ações que possam vir a ser uma ameaça para as AJB e LCM de interesse do Brasil, o que também está associado diretamente ao “Combate pelo Mar” (BRASIL, 2017).

Dentro do capítulo da DMN que descreve as atividades sobre emprego limitado da força, estas, são consideradas operações nas quais o Poder Naval é empregado em ocasiões diferentes (ou em apoio) dos conflitos armados. Elas podem ter características de Operações

e Ações de Guerra Naval com a peculiaridade de que o emprego da força, não deve ser o meio principal, mas sim o último recurso para atingir os efeitos desejados. Existem dentro da lista de atividades relacionadas à Proteção Marítima uma grande variedade de incumbências, que são: Garantia dos Poderes Constitucionais; GLO; Segurança Durante Viagens Presidenciais; Ações contra Delitos Transfronteiriços e Ambientais; Patrulha Naval; Inspeção Naval; Cooperação com Órgãos Federais; Operações de Retomada e Resgate; Segurança das Instalações Navais; Segurança do Tráfego Marítimo; Operações de Paz; Operação de Evacuação de Não-Combatentes; e Segurança de Representações Diplomática, e todas são apresentadas como operações distintas e independentes (BRASIL, 2017).

Destacamos a PATNAV, pelas suas subdivisões: Pirataria; Terrorismo; e outras atividades ilícitas em AJB. A primeira, está relacionada ao combate aos atos descritos pelo artigo 101, da CNUDM.²⁰ A segunda inclui as atividades de antiterrorismo (através de medidas preventivas e defensivas) e contraterrorismo (por meio de medidas responsivas e ofensivas). Finalmente, a última abarca vários crimes e contravenções, associados à CNUDM, leis e decretos, listados a seguir: contrabando; descaminho; tráfico de armas de fogo; tráfico internacional de drogas; migração ilegal; tráfico de pessoas; transporte de escravos; pesquisa não autorizada; quebra de passagem inocente em águas territoriais; pesca ilegal; acesso não autorizado à recursos biológicos; infrações às leis sanitárias, fiscais, aduaneiras e imigratórios na Zona Contígua; acesso não autorizado a bens ou coisas afundados, submersos, em perigo ou perdidos; entrada não autorizada em áreas de produção de petróleo e derivados em águas patrimoniais; transporte inadequado de materiais perigosos, inclusive nuclear; e levantamentos hidrográficos sem autorização. Outras duas atividades que cabem ser ressaltadas são: a segurança de instalações navais, que estão diretamente ligadas a proteção

²⁰ Vide p. 21

de infraestruturas críticas de interesse; e a segurança do tráfego marítimo, que tem como principal objetivo prover a salvaguarda das LCM (BRASIL, 2017).

Já de acordo com a COMNAVINST 33-21A, as atividades dessa natureza são “operações típicas de Segurança Marítima”. O documento possui o propósito de estabelecer responsabilidades e divulgar instruções para estas operações, em termos de planejamento e execução, com foco nas AJB e interoperabilidade com outros OSPF do Estado brasileiro, ressaltando a importância de CSM através do Sistema de Informações de Tráfego Marítimo (SISTRAM) (BRASIL, 2020).

Portanto, constatamos que as atividades relacionadas à Proteção Marítima estão bem identificadas, e embora não estejam associadas a nenhum tipo de estratégia específico, permitem a orientação mínima para planejamento e execução. Apesar disso, não existe uma definição de Operações de Segurança Marítima propriamente dita para a MB. Os diversos documentos, nos parecem sempre tentar tipificar as OSM, contornando o conceito. Sendo assim, a Segurança Marítima é citada através de uma multiplicidade de abordagens. Certamente, por conta da sua inserção recente (2017) no âmbito da Força, quando surge na DMN apenas como uma modificação, ocupando um parágrafo dedicado, na publicação. A impressão que temos é que a definição tenta se enquadrar no que já existe sem uma reengenharia doutrinária completa.

É por isso que, encontramos referências à OSM pulverizadas em conceitos plurais como: “Combate pelo Mar”²¹, “Atribuições Subsidiárias”²², “operações típicas de segurança marítima”²³, e “atividades de emprego limitado da força”²⁴. Ademais, dentro do grande

²¹ BRASIL, 2020.

²² BRASIL, 2018.

²³ BRASIL, 2020b.

²⁴ BRASIL, 2017.

espectro de ações associadas à Proteção Marítima, há algumas claramente relacionadas com o tema, ambiente operacional, e ameaças, como é o caso da PATNAV.

Por outro lado, há outras difíceis de serem associadas ao assunto como é o caso de “Segurança de Representações Diplomáticas”; Participação de Campanhas de Utilidade Pública ou de Interesse Social”; “Operações de Evacuação de Não Combatentes”; e “Operações de paz de caráter terrestre”. Tais atividades podem estar associadas à segurança *lato sensu*, como a Segurança Nacional da PND, mas não são típicas de OSM, já que não estão diretamente ligadas ao uso do mar pelos seus atributos.

Na última seção deste capítulo, apresentaremos o conceito de Diplomacia Naval, e exemplificaremos como a MB atua no seu entorno estratégico, além das AJB, através da área do Golfo da Guiné.

4.5 A DIPLOMACIA NAVAL E A ATUAÇÃO DA MB ALÉM DAS AJB

Uma atividade pouco reconhecida e muitas vezes relegada a segundo plano, é a Diplomacia Naval. Todavia, sua importância é notável na MB no texto da sua Missão e em seus OBNAV, em prol de “apoiar a Política Externa”. Ela está diretamente associada a TBPN, dissuasão, e seu foco está em explorar oportunidades que surjam, para reforçar os interesses nacionais através da presença da Força Naval em águas internacionais e em outros Estados cujas boas relações interessem ao Brasil (BRASIL, 2020).

Geoffrey Till (2018), ressalta em seu triângulo aberto que as diferentes facetas para emprego do Poder Naval: militar; constabular; e diplomática, embora sejam distintas, não são estanques. Muito pelo contrário, na era do conflito híbrido, elas devem ser convergentes. Baseado nisto, demonstraremos como a Diplomacia Naval se relaciona com a Segurança Marítima no âmbito da MB.

4.5.1 A Diplomacia Naval e os Aspectos Geopolíticos da Segurança Marítima

Marinhas possuem características *sui generis*, se comparadas a outros meios das demais expressões do Poder Nacional, devido às peculiaridades do seu ambiente operacional. A liberdade de navegação e a interconectividade dos oceanos, oferecem a possibilidade de uma maior amplitude de presença estatal. No caso brasileiro, existe uma grande facilidade de acessar todos os Estados presentes no nosso entorno estratégico e outras zonas oceânicas de interesse, como por exemplo, o continente antártico (BRASIL, 2020).

Segundo Geoffrey Till (2018), a Diplomacia Naval pode ser utilizada de forma competitiva e colaborativa. Embora os dois papéis não sejam exatamente excludentes, e muitas vezes, até difíceis de serem distinguidos, no que se refere ao tempo de paz e ao tema Segurança Marítima, a última modalidade nos cabe melhor. Entretanto, para surtir efeito, é requerida a presença naval.

De certa forma, a presença naval possui como benefício colateral, o potencial de cooperação com outros atores, no que concerne às novas ameaças. No âmbito diplomático podem surgir alianças estratégicas em torno de interesses comuns no mar, como a proteção das LCM e interoperabilidade em Segurança Marítima. Tais arranjos, possuem impacto direto na estabilidade da economia internacional, devido à liberdade de navegação garantida ao tráfego mercante. Assim sendo, toda interação positiva pelo mar, no mínimo, possui potencial de explorar a Diplomacia Naval. Em contrapartida, é necessário possuir uma marinha crível como alicerce, de modo que esta atividade se reverta em efeitos práticos para o Estado (BRASIL, 2020). De acordo com Lars Wedin (2015 p. 204), o resultado diplomático, pode ser representado por uma expressão matemática, da soma entre “postura” e “ação” multiplicado pela “credibilidade”. Portanto, se esta última parcela for nula, o produto também o será.

Geoffrey Till (2018), reforça a identidade de Wedin, descrevendo as modalidades de Presença Naval: no tempo, sendo permanente, regular ou “quando puder”; em “posicionamento contingente”, para influenciar a presença naval de outros interessados em uma determinada região; e pela composição da Força Naval, de acordo com as capacidades e estado de prontidão.

Segundo Basil Germond (2014), existem ligações entre aspectos geopolíticos e a Segurança Marítima que são deixados de lado como objeto de estudo, mas de maneira subjetiva, influenciam o modo como alguns atores direcionam suas estratégias para o mar. Essa associação, embora tácita nos documentos, podem ser vistas, na prática, na maneira como a geografia – embora não determine – interfere nas políticas e nas medidas adotadas por certos Estados para a utilização do seu Poder Naval. Por exemplo, se um Estado está geograficamente próximo a zonas de repulsão de pessoas que causam imigração em massa, inclusive pelo mar, os Estados lindeiros tenderão a aplicar recursos para combater o fluxo ilegal de pessoas para dentro de seu território. Bem como, se outro Estado é afetado por rotas marítimas de tráfico de drogas, provavelmente, este envidará esforços em atividades de imposição da lei para opor-se a esta situação. Todavia, pela natureza de interligação dos oceanos, Estados que não são diretamente afetados por um determinado problema, também tem a faculdade de participar ou não da resolução deles, pois é uma maneira proativa de impedir que efeitos secundários afetem seus interesses. Portanto, participar ou interferir no que ocorre no mar, em áreas oceanopolíticas de relevância estratégica, possui grande valor.

Na DMN (BRASIL, 2017), podemos encontrar uma referência à Diplomacia Naval em duas etapas. Em primeiro lugar, dentro da atividade de emprego limitado da força, “Operações de Paz”, que pela definição, consiste na utilização da força militar, em suporte a esforços diplomáticos para atividades de manutenção, imposição ou construção da paz em outro

Estado. Ela é dividida em cinco categorias diferentes, mas nos furtaremos a falar apenas de uma, por ser a única que nos interessa, chamada de “Diplomacia Preventiva”. Em segundo lugar, após ser nomeada, o texto da DMN, informa-nos que não tratará dela na seção em que nos é apresentada, com a justificativa de que ela é uma atividade benigna denominada “Apoio à Política Externa”. Então, ressalta, que essa contribuição dada às relações exteriores através do relacionamento internacional, de uma organização do âmbito da Defesa com suas contrapartes, tem como características a promoção da confiança, estreitamento de laços e incremento de cooperação entre Estados, e é conhecido também por Diplomacia Naval.

Dessa maneira, fica-nos claro que, embora não se trate de assuntos idênticos, podemos relacionar os conceitos de Segurança Marítima e Diplomacia Naval. A Oceanopolítica, direta ou indiretamente, influencia na forma como as estratégias estatais são delineadas para o ambiente marítimo, e que tipos de ações são adequadas para atuar no entorno estratégico. A presença do Poder Naval, em tempo de paz, pode ser deduzida como uma boa prática para a manutenção da Boa Ordem no Mar, desde que se mostre a disposição de utilizar a força, de maneira singular ou em cooperação com terceiros, e se tenha a capacidade real de fazê-lo. De acordo com os pensamentos de Lars Wedin e Geoffrey Till, uma presença virtual não é suficiente para obter um resultado diplomático satisfatório. É necessário o emprego real, com o uso de meios navais.

Nosso próximo tema, trata de como a MB conduz a Segurança Marítima além das AJB, tomando como referência, as ações conduzidas no Golfo da Guiné, como exemplo da aplicabilidade da Diplomacia Naval no seu ambiente operacional.

4.5.2 A Segurança Marítima Além das AJB: o Caso do Golfo da Guiné

Dentre as maneiras de se empregar a diplomacia preventiva, podemos citar alguns exemplos como: a realização de operações fora do Brasil, especificamente em áreas de importância estratégica; visitar portos estrangeiros, a fim de mostrar bandeira; participar de exercícios com Marinhas amigas; e promover suporte à capacitação de Forças Armadas estrangeiras, especialmente fornecendo adestramento individual e coletivo ao seu pessoal (BRASIL, 2017).

O Golfo da Guiné (GoG), localizado na costa ocidental da África, no Atlântico Sul, é um caso emblemático para a MB no que diz respeito à Segurança Marítima. Embora situado fora das AJB, e suas rotas marítimas de comércio não sejam primárias para o Brasil, as LCM existentes na região são importantes para muitos dos principais protagonistas do Sistema Internacional. O fato de muitos Estados da região serem fornecedores de matrizes energéticas fósseis para a América do Norte, Ásia e Europa e não possuírem independência tecnológica para explorar seus recursos naturais, atrai a atenção de atores externos para o entorno estratégico brasileiro. Alguns deles desenvolveram, até mesmo, estratégias de Segurança Marítima específicas para a região, como é caso da UE.²⁵ Isso cria uma perspectiva, que devido a multiplicidade de interesses e instalações de infraestruturas *off-shore*, a área possa vir a ser foco de tensões. Além disso, problemas referentes à Boa Ordem no Mar na área, já são uma realidade, sendo ela uma das três regiões mais afetadas no globo pelas novas ameaças. Por isso, desde 2013, os 22 Estados do GoG (FIG. 12) constituíram a Arquitetura de Yaoundé²⁶ (FIG. 13) para enfrentar ilícitos transnacionais relacionados a questões de Segurança Marítima.

²⁵ GERMOND, B. 2015. p. 140.

²⁶ A Arquitetura de Yaoundé é um arranjo multi-institucional voltado para fins estratégicos e operacionais de Segurança Marítima do GoG que compreende organizações econômicas e operativas (de safety e security). Disponível em: < https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt>. Acesso em 31 de jul. de 22.

Portanto, diante da complexidade do seu ambiente, o GoG se tornou uma das regiões mais complicadas do planeta (OZÓRIO, 2020).

O Brasil, de acordo com sua PND (BRASIL, 2018), possui aspirações para se consolidar como uma potência regional, nos campos econômico, diplomático e militar. Portanto, para a MB, a questão de como atuar no GoG, é um grande desafio.

Dessa forma, a MB escolheu três abordagens distintas para o GoG. A primeira é a cooperação técnica bilateral, que consiste na capacitação de Estados parceiros por intermédio do estabelecimento de Missões de Assessoria Naval (MAN) e Grupos de Apoio Técnico de Fuzileiros Navais (GAT-FN), em Cabo Verde, São Tomé e Príncipe e Namíbia. A segunda, é através da participação em Exercícios Multinacionais, focados no combate à pirataria, roubo à mão armada e outras atividades marítimas ilegais. O principal exercício que a MB tem participado desde 2012, é o *Obangame Express*, coordenado pelo Comando dos Estados Unidos para a África (AFRICOM), com a participação de Forças Navais locais e da Europa. A França em 2019, também coordenou sua própria versão de um exercício similar, chamado *Gran African Nemo*. Em 2021 e 2022, a MB conduziu seus próprios exercícios chamados GUINEX²⁷, com o objetivo de incrementar sua presença na região e promover a interoperabilidade entre Marinhas e Guardas Costeiras. Por último, a MB, envia representantes para participação em Organismos Multinacionais, tais quais: a Conferência das Marinhas, Guardas Costeiras da CPLP; e o Grupo de Amigos do GoG + Estados do G7 (FOGG). (OZÓRIO, 2020).

Assim, através do exemplo mais representativo, identificamos como a MB tem atuado em seu entorno estratégico, além das AJB. A presença das MAN e dos GAT-FN; e a participação

²⁷ Vide a matéria: “Guinex-II: operação no Golfo da Guiné visa aumentar a segurança marítima no Atlântico Sul <<https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/guinex-ii-operacao-no-golfo-da-guine-visa-aumentar-seguranca-maritima-no-atlantico>>.

em fóruns multinacionais são importantes instrumentos de apoio à política externa, entretanto só são parte da Diplomacia Naval, quando suportadas pelo envio regular de meios navais, para operações reais, exercícios ou visitas a portos.

5 CONFRONTO TEORIA/MELHORES PRÁTICAS X DOCTRINA MB

Neste capítulo, discriminaremos os pontos comuns e as diferenças entre a teoria de Geoffrey Till e as doutrinas internacionais descritas neste trabalho, e a doutrina de Segurança Marítima da MB.

Inicialmente, analisamos o nível de conscientização da MB em relação ao seu ambiente operacional e às ameaças que o permeiam. Constatamos que, na determinação do seu ambiente operacional, a MB considera relevante, a Segurança Marítima nas categorias doméstica e externa. Isso é materializado pela delimitação de sua Amazônia Azul, como uma camada de maior importância, entretanto sem esquecer das águas além das AJB, com a definição de um entorno estratégico como área de atuação prioritária. Além disso, o reconhecimento da necessidade de desenvolvimento de uma mentalidade marítima e CSM, por conta da dificuldade de identificação de novos perigos em um ambiente dinâmico, nos mostra que a complexidade do ambiente marítimo contemporâneo é bem compreendida. Apesar da diversidade dos problemas, estes são bem mapeados e estão de acordo com os 5 atributos do mar propostos por Geoffrey Till.

Dentro do conceito desenvolvido de “Combate pelo Mar”, há uma preocupação com as disputas clássicas pelo domínio de áreas marítimas, as controvérsias sobre recursos, as

questões referentes às novas ameaças, territorialização do mar, tráfego de informações nos cabos submarinos e LCM. Com respeito às doutrinas internacionais, os principais pontos comuns são: manutenção da soberania, proteção aos recursos e interesses estatais. Os aspectos divergentes, estão relacionados diretamente a postura política dos Estados. A MB apresenta uma postura de Segurança Marítima regional e colaborativa, enquanto grandes potências, mostram uma atitude de atuação global na modalidade híbrida competitiva-colaborativa, podendo recorrer ao intervencionismo, se necessário.

As outras Forças Navais citadas no nosso trabalho, possuem uma ideia de Segurança Marítima muito bem definida, dentro das suas estratégias dedicadas, baseadas, de acordo com Till, nos objetivos de cada Estado, para definir quais são as suas prioridades em relação ao tema, frente à sua complexidade. A MB dedica pouco espaço das suas publicações para falar diretamente sobre o assunto no nível estratégico, e se pauta pelo seu OBNAV do PEM 2040, que gera uma EN, desdobrada em AEN. É possível ter uma ideia, da finalidade da estratégia, mas não ficam claros, os meios e caminhos para atingi-lo.

Em termos de semântica, as definições são bastante assertivas em reconhecer a limitação da língua portuguesa e separar as vertentes de Segurança do Tráfego Aquaviário ("*Safety*") e Proteção Marítima ("*Security*"). Todavia, quando descemos ao nível operacional, encontramos uma multiplicidade de perspectivas em relação à Segurança Marítima que tornam de difícil entendimento, estabelecer exatamente o que ela é, e o que ela não é. Enquanto para Bekkevold e Till, a Segurança Marítima está relacionada à ordem internacional no mar e segurança das LCM, para a MB essa relação vai além. A separação que diferencia as dimensões de prevenção e proteção está no PEM 2040. Na DMN a abordagem trata do tema de forma muito básica. Simplesmente, atribui todas as atividades de emprego limitado da

força e benignas na esfera do assunto, e algumas claramente fogem do escopo da matéria, como dito na seção 4.4.

A COMOPNAVINST Nº 31-22A, possui um tratamento mais pormenorizado, focado na categoria doméstica e operações interagências, direcionado para atividades de polícia, no nível segurança pública. Portanto, para o nível operacional, quando se fala de combate pelo mar, atribuições subsidiárias, operações típicas de segurança marítima, atividades de emprego limitado da força e atividades benignas, aparentemente estamos falando da mesma temática. As doutrinas internacionais, simplesmente, definem o que é OSM, e atribui atividades típicas a ela, o que não significa que elas não possam atuar em benefício de outro tipo de operações, como as de Guerra Naval. A MB não possui tal definição.

A teoria da Boa Ordem no Mar chama a atenção para os custos e consequências para Estados que não adotem políticas proativas em relação a segurança no mar. Do mesmo modo, as doutrinas de EUA, Reino Unido e França possuem a preocupação com a CSM e o C2, para melhor observar e agir antes que as ameaças se concretizem, e caso ocorram tenham a possibilidade de reagir de maneira célere. A MB está alinhada no mesmo sentido, já que registrou no PEM 2040 a necessidade de um sistema defensivo proativo, com a introdução do SisGAAz. Recentemente, com a ativação do COMPAAz, a tendência foi materializada.

Em relação aos aspectos legais, o papel da MB, está associado à imposição de leis e regulamentos, através de suas atribuições subsidiárias previstas em LC. A postura de uma modalidade de Segurança Marítima colaborativa é destacada, e não há indícios que orientem a nossa Força Naval para uma conduta competitiva com outros Estados.

A internalização da CNUDM coloca o Brasil na mesma página da grande maioria dos Estados marítimos do mundo, no que se refere à legislação, e o Manual de Direito Internacional Aplicado às Operações Navais da MB versa sobre a proteção de pessoas e

imposição da lei no mar, trazendo para seu texto um extrato da Convenção. Entretanto, sentimos falta de uma abordagem mais holística do tema. Os problemas sistêmicos que exploram as brechas do DIM, como bandeiras de conveniência e a dificuldade de impor à lei devido a um regime legal frágil não são mencionados. Ademais, sentimos falta de orientações de como lidar com aspectos pós operacionais como prisão e julgamentos de criminosos. O decreto de PATNAV, para o nível operacional é o mais abrangente, e no seu caput, nos traz uma definição que claramente se enquadra no conceito de Proteção Marítima. Isso nos remete a mais uma concepção diferente, que reforça a multiplicidade de abordagens.

Finalmente, identificaremos a maneira como a MB categoriza Diplomacia Naval e descrevemos como é feito o seu uso no seu entorno estratégico além das águas jurisdicionais. Para a Força Naval brasileira, a atividade serve como um dos pilares dos propósitos contidos na missão da Marinha: “apoio à política externa”. Pelo lugar que ocupa na DMN, ela é uma ação típica de Segurança Marítima. Geoffrey Till possui uma perspectiva diferente, para ele, embora sejam atividades convergentes para uma mesma finalidade, e não excludentes; Diplomacia Naval e Segurança Marítima são distintas, como papéis constabular e diplomático das marinhas. Basil Germond reforça este pensamento de convergência das atividades por um viés geopolítico. Para ele, a Diplomacia Naval trabalha em prol da Segurança Marítima através da interferência direta ou indireta em áreas de interesse.

A despeito de definições, a MB segue essa lógica de atuação diplomática baseada na oceanopolítica no seu entorno estratégico, mais especificamente no GoG, em prol da Segurança Marítima, bem como fazem a UE com sua estratégia dedicada para a mesma região; e os EUA com seu Comando dedicado para a África. Referente à Presença Naval na costa ocidental africana, nos últimos anos, a MB além de participar de exercícios dirigidos por França e EUA, tem organizados seus próprios exercícios, a fim de mostrar ação, postura e

credibilidade, em consonância com o pensamento de Lars Wedin, sobre o tema. Desse modo, possui uma presença permanente com seus MAN e GAT-FN, com o envio regular de meios navais, de modo a mostrar uma presença real e capaz além das AJB, alinhado com o pensamento de Geoffrey Till, a fim de demonstrar seus interesses e capacidades como uma Força Naval crível.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O propósito do nosso trabalho foi analisar a adequabilidade da doutrina de Segurança Marítima da MB, frente aos desafios contemporâneos do entorno estratégico brasileiro. Atingimos o nosso intuito, examinando o quanto a MB está alinhada ao conceito de Boa Ordem no Mar e Segurança Marítima, através de duas questões de pesquisa: a MB possui uma doutrina de Segurança Marítima em consonância com as teorias e boas práticas internacionais? E a MB aplica esta doutrina além das AJB de acordo com o entendimento dos autores e outras Forças Navais sobre o tema?

Analisamos a teoria de Geoffrey Till e o DIM através da CNUDM; as melhores práticas internacionais sobre o assunto; e comparamos com os aspectos doutrinários, legais e operacionais, de Segurança Marítima na MB, incluindo a Diplomacia Naval. Em seguida, apresentaremos nosso entendimento sobre o que comparamos.

As normas da MB são coerentes em vários pontos, com os aspectos teóricos e com fundamentos doutrinários internacionais de Segurança Marítima examinados. De maneira geral, há congruência no entendimento de ambiente, ameaças, atividades e ações a serem empreendidas. Entretanto, o espalhamento do tema em diferentes publicações e a pluralidade conceitual foram as deficiências detectadas. Não existe um documento de referência dedicado para uma estratégia de Segurança Marítima, tampouco existe uma

definição para Operações de Segurança Marítima (OSM), que organize sob sua incumbência atividades típicas, para que possam ser ampliadas as instruções para seu planejamento e execução.

Em relação aos aspectos legais, não foram identificadas lacunas ou interpretações dissonantes, relacionadas com as normas vigentes e o *modus operandi* de outras Marinhas. O que transcendeu nossa pesquisa, foi como o Estado brasileiro lidaria com suspeitos de crimes em alto-mar, oriundos de Estados falidos, como o caso apresentado no Capítulo 2, dos piratas da Somália, que ao serem julgados, processados e detidos em um país mais desenvolvido, acabavam por serem “beneficiados” escapando da sua condição de miséria.

Explicamos que a Diplomacia Naval, é bem aplicada no entorno estratégico brasileiro, mas não é entendida em sua plenitude. A sua relação com a Segurança Marítima, nos ambientes operacionais contemporâneos, repletos de ameaças híbridas é indiscutível, entretanto as duas são atividades distintas e convergentes, e não subordinadas, como consta na DMN. Além disso, o resultado diplomático está necessariamente associado à Presença Naval. Leia-se, meios navais fisicamente presentes e capazes. Se não houver o emprego, ou previsão de um Navio atuando nas áreas de interesse, as atividades diplomáticas da MB servem à política externa, mas a Diplomacia Naval é imperfeita. é essencial, a fim de demonstrar seus interesses e capacidades como uma Força Naval crível.

De maneira a tentar alinhar esse entendimento, e alcançar outras tarefas propostas pelos OBNAV no PEM 2040, propusemos a reconfiguração do triângulo de Grove com elipses interseccionadas (FIG. 10), em um Polígono Aberto para o Uso do Mar (FIG. 14), baseado no triângulo proposto por Geoffrey Till (FIG. 11) Desta forma, gostaríamos de propor como pesquisa futura, a viabilidade desta figura e a consequente revisão da DMN, com a readequação do tema Segurança Marítima no seu conteúdo.

Outro aspecto que abordamos, mas não conseguimos desenvolver foram as Tarefas Básicas do Poder Naval (TBPN). Com o emprego do Poder Naval em um ambiente operacional contemporâneo, perguntamos se a Dissuasão ainda contempla Segurança Marítima e a Diplomacia ou se as duas passaram a ser TBPN, em si. Portanto, propomos também pesquisas para reavaliação das TBPN, que aconselhamos que sejam conduzidas antes de qualquer revisão da doutrina no nível operacional.

Dessa forma, fundamentamos que, apesar de possuir alguns pontos a serem aperfeiçoados no que se refere à organização, a MB possui uma doutrina adequada e em consonância com os teóricos e com as boas práticas de outras Forças Navais. Em relação a questão sobre a Segurança Marítima ser aplicada de forma satisfatória além das AJB, a resposta é: sim e não. Sim, porque a MB entende que a Diplomacia Preventiva é atividade de emprego limitado da força e atividade benigna ao mesmo tempo, e, portanto, uma atividade de Segurança Marítima, segundo a DMN. Além disso, a MB faz um uso cada vez melhor dela, com mais regularidade, e mais presença de meios navais capazes, não porque, de acordo com as melhores práticas e as teorias internacionais, a atividade de Diplomacia Naval é distinta da Segurança Marítima.

Por fim, com as considerações referentes ao nosso trabalho, é possível desenvolver estudos para confeccionar uma Estratégia de Segurança Marítima da Marinha do Brasil, que pode se tornar a primeira de uma série de estratégias dedicadas associadas aos OBNAV. Além disso, o conceito de Operações de Segurança Marítima pode ser concebido e incluído como um novo capítulo da DMN, com as suas atividades típicas relacionados ao seu conteúdo.

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).

BEKKEVOLD, Jo Inge. TILL, Geoffrey. **International Order at Sea – How it is challenged. How it is maintained**. Londres: Palgrave MacMillan. 2016. p. 3-38.

BERMAN, Eli. LAKE, David A. **Proxy Wars – Suppressing Violence Through Local Agents**. Cornell University, 2019, p. 11.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988, 292 p. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 15 mai. 22.

_____. **Decreto nº 99.165 de 12 de março de 1990**. Promulga a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Brasília, DF, 1990. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1990/decreto-99165-12-marca-1990-328535-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em 15 mai. 22.

_____. **Lei complementar nº 97, de 9 de junho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Brasília, DF, 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acesso em: 15 mai. 22.

_____. **Decreto Legislativo nº 179, de 14 de dezembro de 2018**. Aprova a Política Nacional de Defesa, a Estratégia Nacional de Defesa e o Livro Branco de Defesa Nacional de 2016. Brasília, DF, 2018. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decleg/2018/decretolegislativo-179-14-dezembro-2018-787452-anexo-pl.pdf>>. Acesso em 16 de mai. 22.

_____. _____. **EMA-305: Doutrina Militar Naval**. Mod. 1. Brasília, DF, 2017.

_____. _____. **EMA-135: Manual de Operações Navais Aplicados às Operações Militares**. Rev. 2. Brasília, DF, 2017a.

_____. _____. **Plano Estratégico da Marinha 2040**. Brasília, DF, 2020.

_____. _____. **COMOPNAVINST 31-22A: Segurança marítima.** Rio de Janeiro, RJ, 2020a.

BUEGER, C. **What is maritime security?** In: Marine Police: the international journal of ocean affairs, Cardiff, v. 53, 2015. p. 159-164. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>>. Acesso em 16 abr. 22.

EGYIAN, G.S. **“Flag of convenience” or “open registration” of ships.** Butterworth & Company Publishers Ltd, 1990, p. 106.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. **U.S. Coast Guard Strategy for Maritime Security for Maritime Safety, Security and Stewardship.** United States Coast Guard: Washington D.C, Estados Unidos da América, 2007.

_____. **Multinational Forces Standing Operational Procedures.** MULTINATIONAL PLANING AUGMENTATION TEAM. United States Pacific Command HQ. Havaí, Estados Unidos da América, 2019. Parte D, Anexo G.

_____. **Dictionary of Military and Associated Terms.** OFFICE OF THE CHAIRMAN OF THE JOINT CHIEFS OF STAFF – Department of Defense: Washington D.C, Estados Unidos da América, 2020. p. 137.

FRANÇA, Júnia L.; VASCONCELLOS, Ana C. **Manual para normatização de publicações técnico-científicas.** 8a. ed. Belo Horizonte: editora UFMG, 2007.

FRANÇA. **Stratégie nationale de sûreté des espaces maritimes.** Primeiro-Ministro da República da França: Paris, 2019. p. 11-41. Disponível em:< https://www.gouvernement.fr/sites/default/files/contenu/piece-jointe/2019/12/snsem_2019_finale.pdf >. Acesso em 06 jul. 2022.

GERMOND, Basil. **The geopolitical dimension of maritime security.** Marine Policy. Londres, Vol 54, p. 137-142, 2015.

GREENBERG, Ezra. HIRT, Martin. SMIT, Sven. **The Global Forces Inspiring a New Narrative of Progress.** McKinsey Quaterly, 2017. McKinsey & Company. p.16. Disponível em: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/business%20functions/strategy%20and%20corporate%20finance/our%20insights/strategy%20and%20corporate%20finance%20special%20collection/final%20pdfs/mckinsey-special-collections_trends-and-global-forces.ashx>. Acesso em 15 mai. 2022.

LAMBACH, Daniel. **The Functional Territorialization of the High Seas.** University of Frankfurt, 2020. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/340829470_The_Functional_Territorialization_of_the_High_Seas>. Acesso em 15 mai. 2022.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Review of maritime transport 2021: international maritime trade and port traffic.** Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento. Nova Iorque, 2021. Disponível em: <https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021ch1_en.pdf>. Acesso em 16 abr. 2022.

_____. **What is the blue economy?** BANCO MUNDIAL. Washington, 2017. <<https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>>. Acesso em 12 mai. 2022.

OZÓRIO, Sérgio B. **O Brasil, os países da costa oeste africana e a segurança marítima do atlântico sul: desafios e oportunidades no Golfo da Guiné para a Marinha do Brasil.** 2020. Tese – Curso de Política e Estratégia Marítimas. Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2020.

REINO UNIDO. **Future Navy Vision – The Royal Navy today, tomorrow and towards 2025.** Ministério da Defesa. Londres, Reino Unido, 2020.

ROXBURG, Charles et al. **Lions on the move. The progress and potential of African Economies.** McKinsey Global Institute, 2010. Disponível em: <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/middle%20east%20and%20africa/lions%20on%20the%20move/mgi_lions_on_the_move_african_economies_exec_summary.ashx>. Acesso em 15 mai. 2022.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century.** 4a ed. Londres: Frank Cass, 2018. 458 p.

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, p. 204 Original em francês.

ANEXOS

ANEXO A

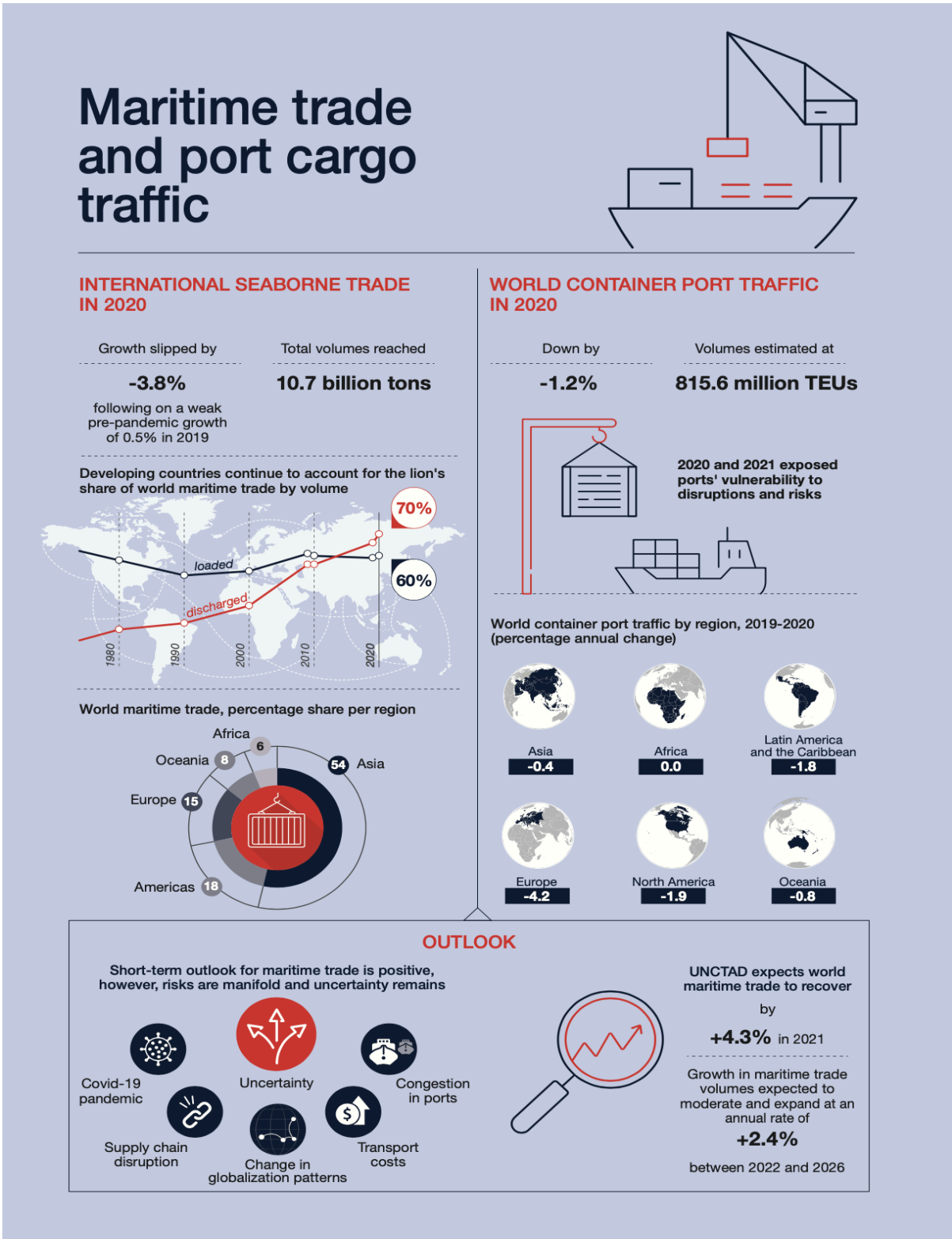


FIGURA 1 – Comércio Marítimo e Tráfego de Carga Portuária Global no ano de 2020. Fonte: UNCTAD. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2021ch1_en.pdf

ANEXO B

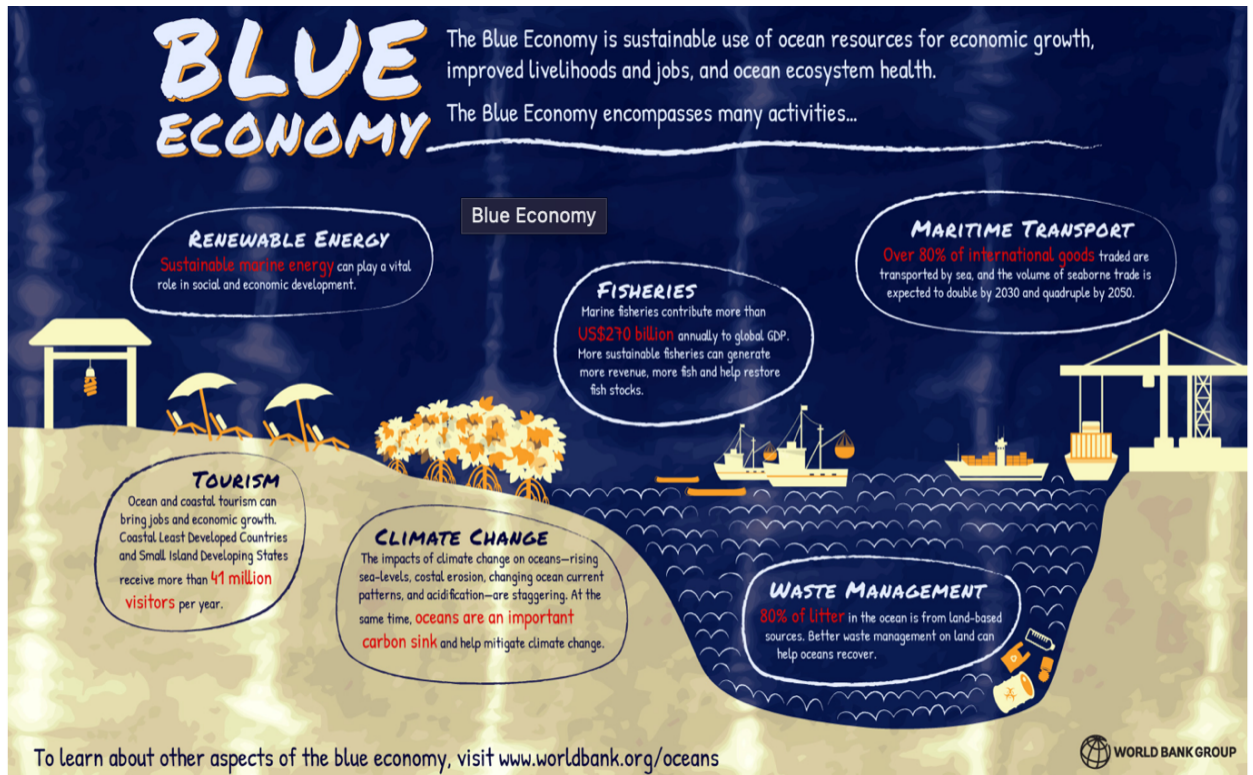


FIGURA 2 – Infográfico com Atividades Relacionadas à Economia Azul. Fonte: Banco Mundial.
<<https://www.worldbank.org/en/news/infographic/2017/06/06/blue-economy>>

Exhibit 7

Multinational cooperation in addressing the Somali pirate crisis saved the world economy approximately \$18 billion a year.

Time series of shipping traffic, January to June

- Northbound trips across Indian Ocean
- Southbound trips across Indian Ocean
- Trips avoiding Indian Ocean

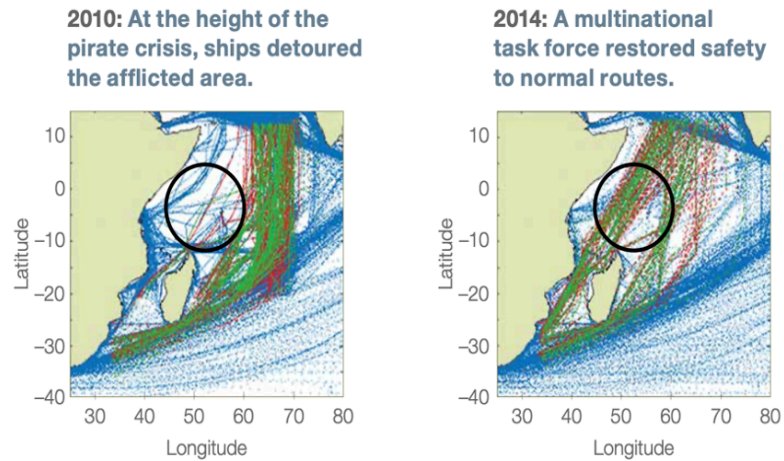


FIGURA 3 – Rotas marítimas afetadas pela Pirataria no Oceano Índico.

Fonte: VESPE, Michele. GREIDANUS, Harm. ALVAREZ, Marlene A. Marine Policy, Vol. 59, 2015.

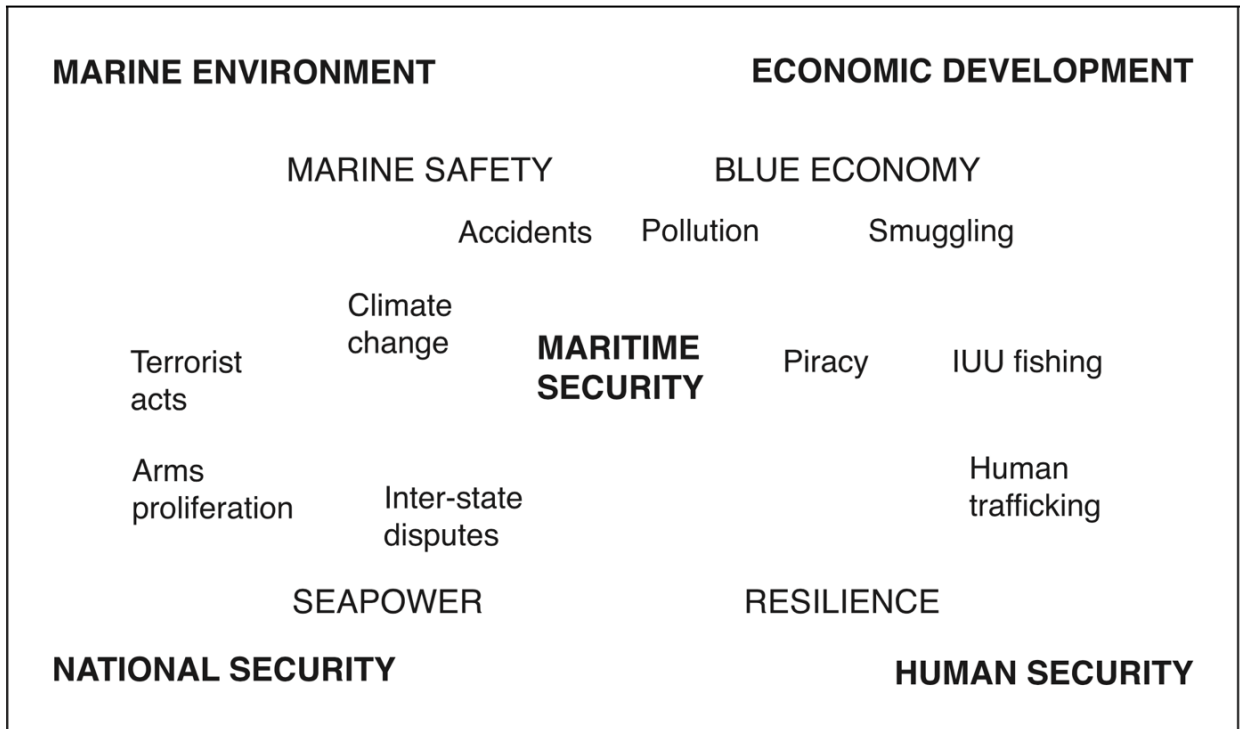


FIGURA 4 – Matriz de Segurança Marítima segundo Christian Bueger. Fonte: BUEGER, 2015, p. 161.

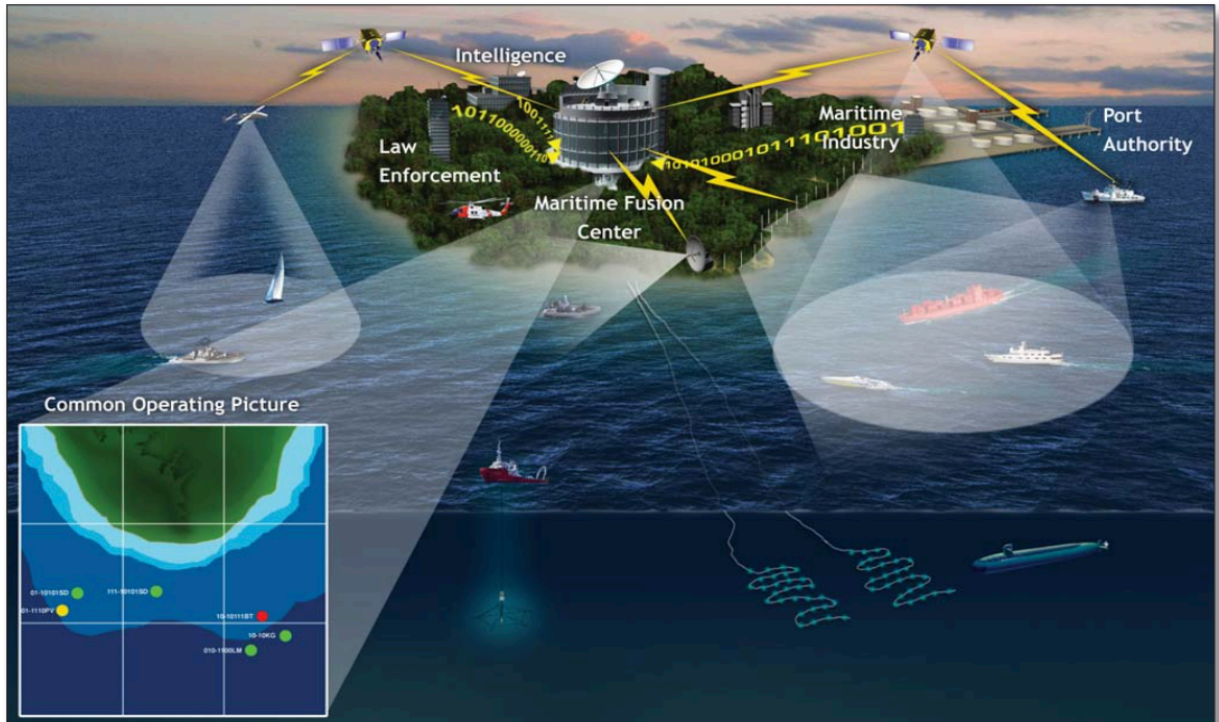


FIGURA 5 – Modelo de Estrutura Física Ideal de CSM para a Guarda Costeira dos EUA. Fonte: U.S. Coast Guard Strategy for Maritime Security for Maritime Safety, Security and Stewardship. United States Coast Guard: Washington D.C, Estados Unidos da América, 2007. p. 41

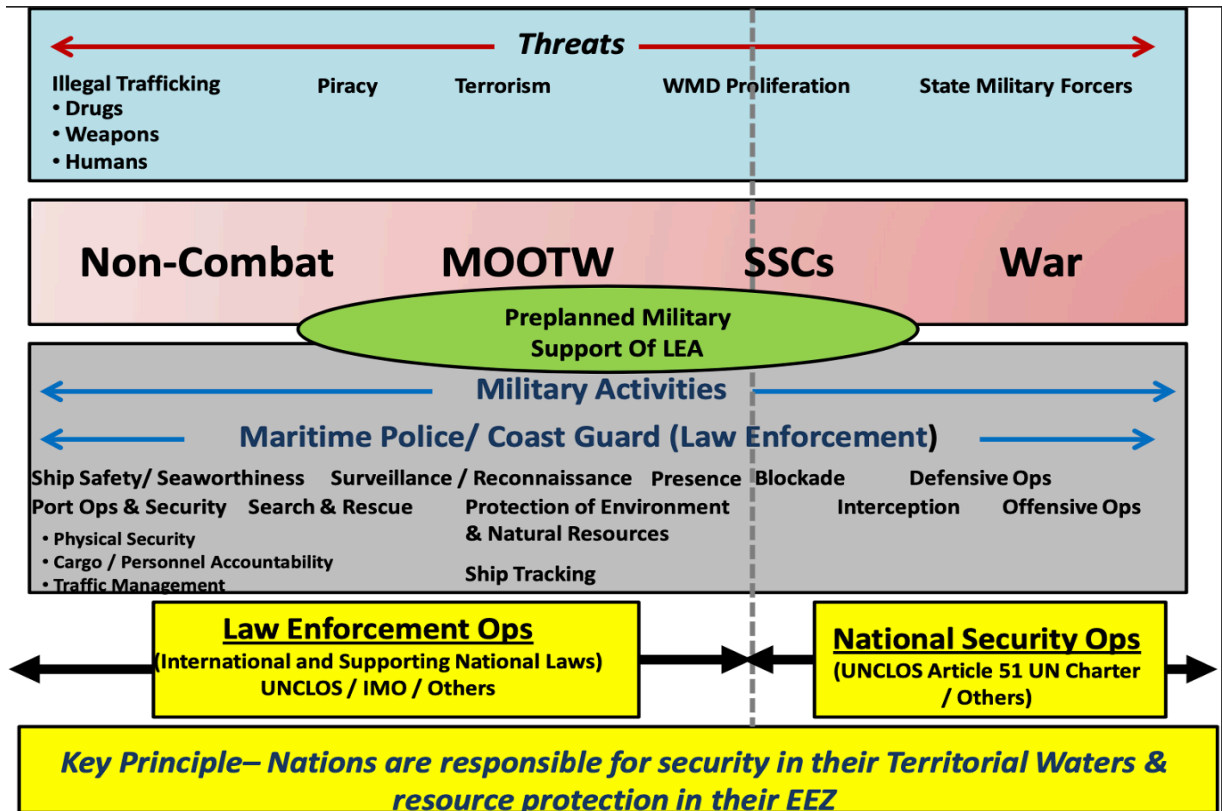


FIGURA 6 – Os Diferentes Espectros de Atuação da Segurança Marítima em Relação a Ameaças e Atividades Militares. Fonte: Multinational Forces Standing Operational Procedures. Parte D, Anexo G. p. D1 G-2.

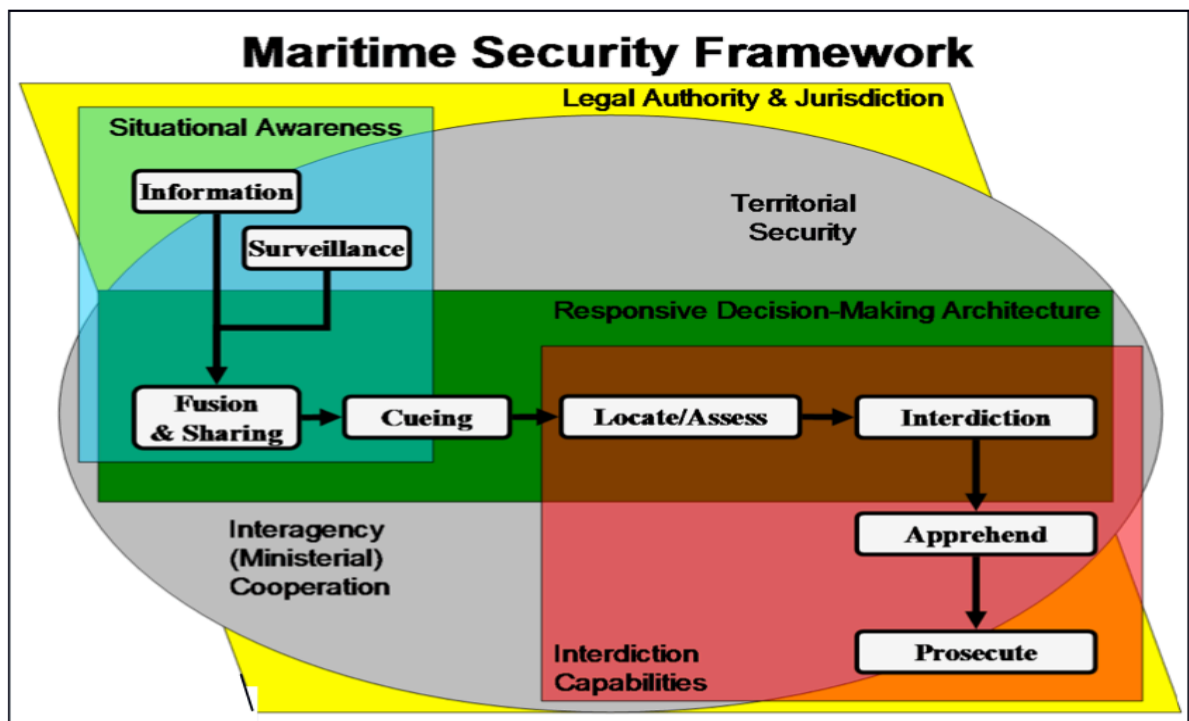


FIGURA 7 – As Diferentes Camadas a Serem Observadas para Aspectos de Planejamento Dentro de uma OSM. Fonte: Multinational Forces Standing Operational Procedures. Parte D, Anexo G. p. D1 G-3.

ANEXO G

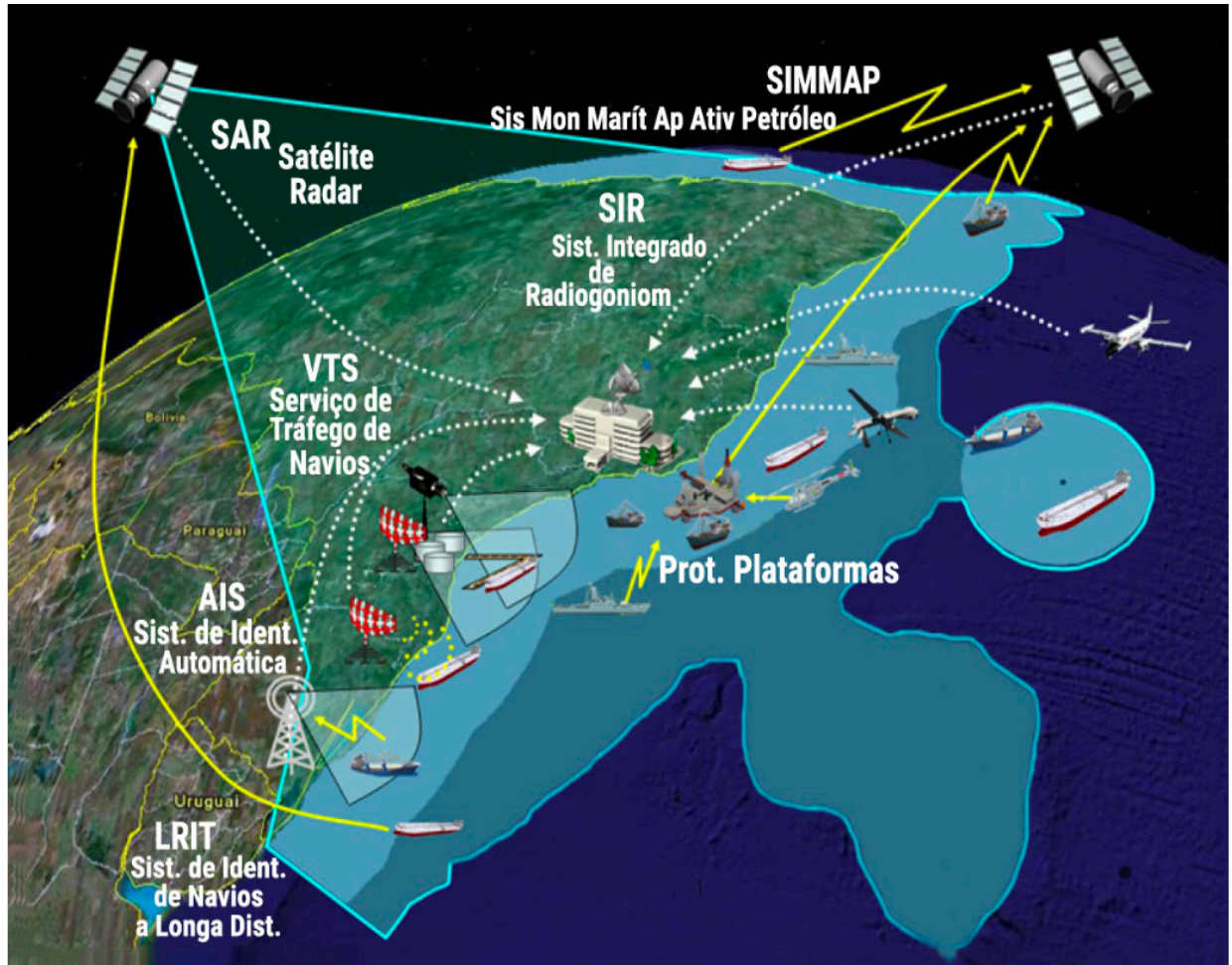


FIGURA 8 – Representação Gráfica do SisGAAz.
 Fonte: PEM 2040. p. 41.



FIGURA 9 – Representação Gráfica da Amazônia Azul. As Águas Jurisdicionais Brasileiras.
Fonte: PLANO ESTRATÉGICO DA MARINHA, 2020. p. 7.



FIGURA 10: Triângulo de Grove.
 Fonte: DOCTRINA MILITAR NAVAL, 2017, p. 2-11.

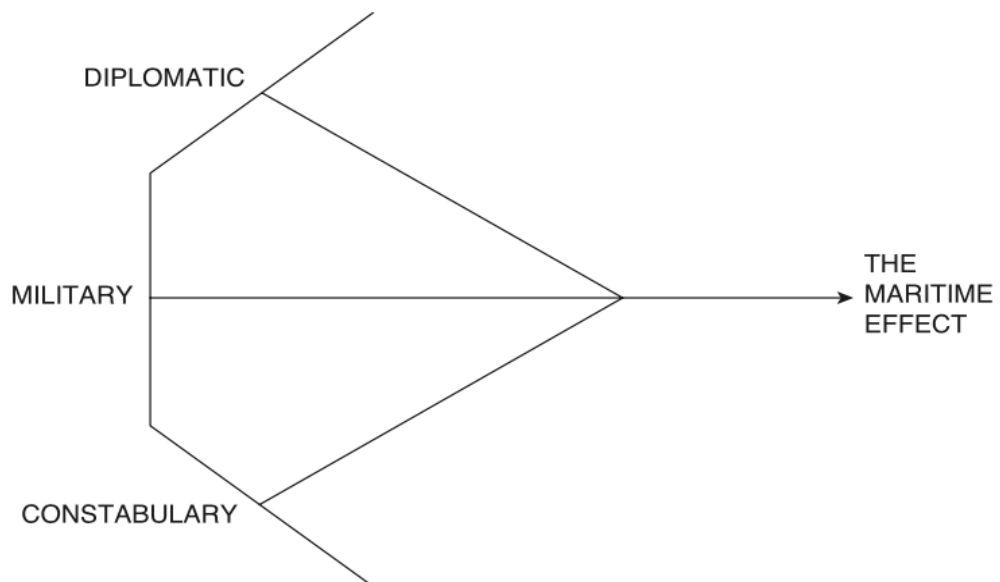


FIGURA 11 – O triângulo de Booth aberto, proposto por Geoffrey Till.
 Fonte: TILL, 2018, p. 367.

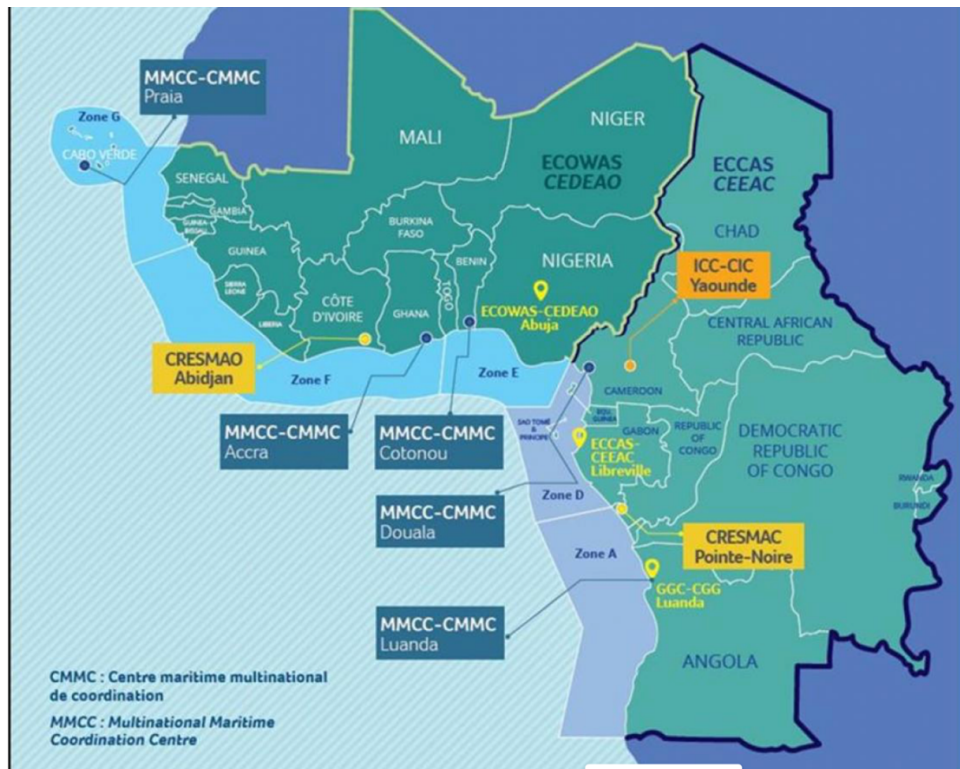


FIGURA 12 – O mapa da Arquitetura de Yaoundé. Fonte: União Disponível em: <https://www.eas.europa.eu/eas/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en#top> Acesso: 31 jul. 22.

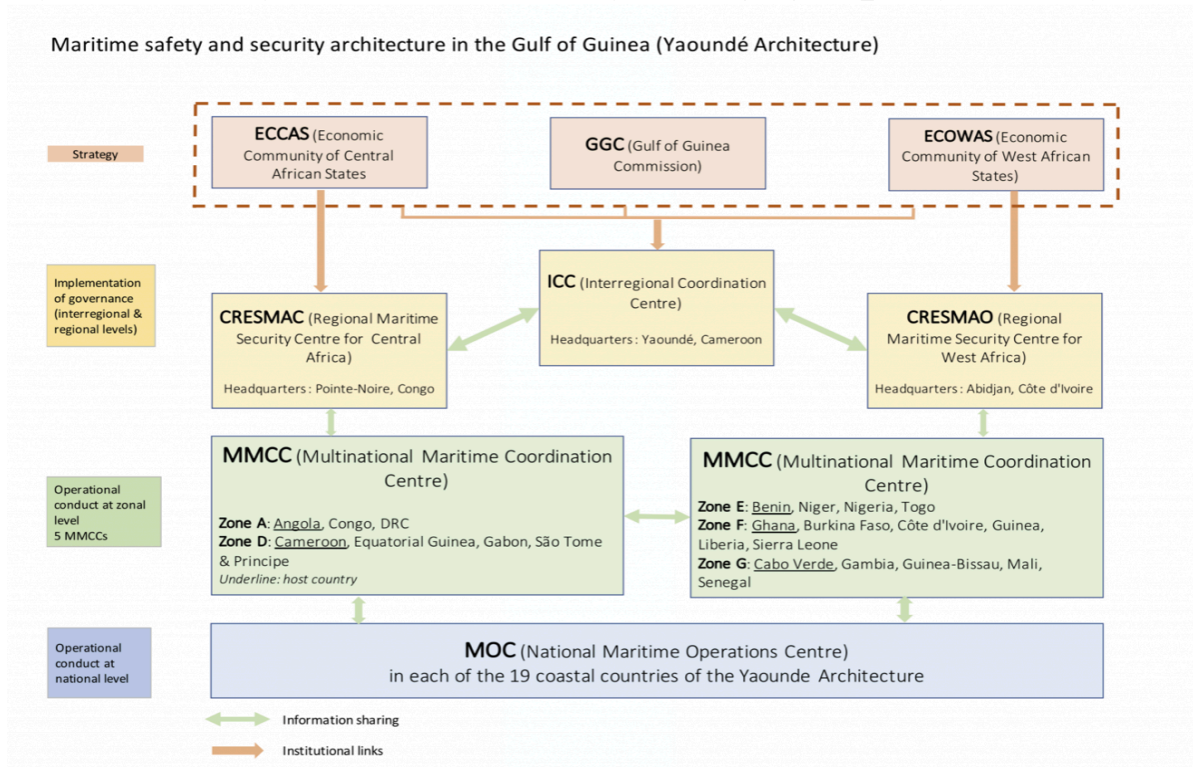


FIGURA 13 – Organograma esquemático representando a Arquitetura de Yaoundé. Fonte: A Descrição dos Papéis Principais para a Marinha do Reino Unido para 2025. Fonte: Centro de Coordenação Inter-regional <https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt>. Acesso: 31 jul. 22.

APÊNDICE

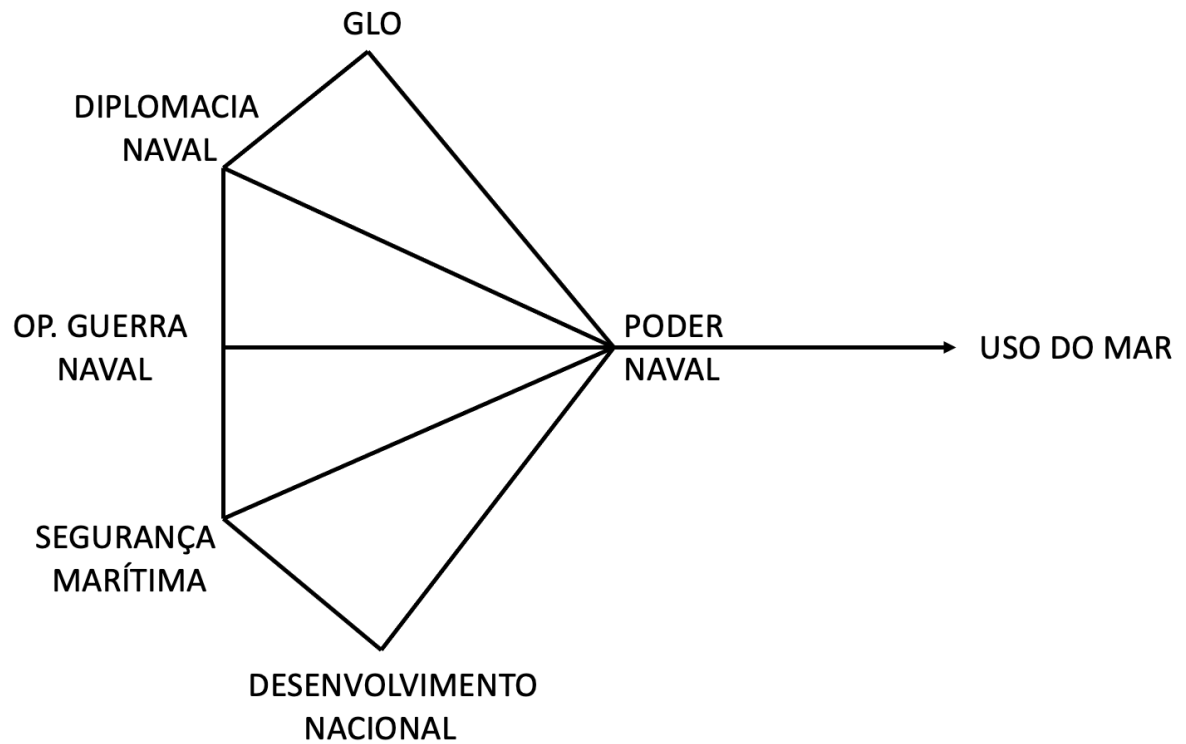


FIGURA 14: Proposta de Polígono para uso do mar pelo Poder Naval brasileiro.