

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CF PABLO EDUARDO QUINTANA SARMIENTO

O CONTROLE DO MAR EXERCIDO NA OPERAÇÃO “ATALANTA”:

Exemplo viável a ser aplicado pelos países sul-americanos da ZOPACAS?

Rio de Janeiro

2023

CF PABLO EDUARDO QUINTANA SARMIENTO

O CONTROLE DO MAR EXERCIDO NA OPERAÇÃO “ATALANTA”:

Exemplo viável a ser aplicado pelos países sul-americanos da ZOPACAS?

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

Orientador: CF Anselmo Azevedo Da Silva

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2023

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

Declaro que este trabalho acadêmico: a) corresponde ao resultado de investigação por mim desenvolvida, enquanto discente da Escola de Guerra Naval (EGN); b) é um trabalho original, ou seja, que não foi por mim anteriormente utilizado para fins acadêmicos ou quaisquer outros; c) é inédito, isto é, não foi ainda objeto de publicação; e d) é de minha integral e exclusiva autoria.

Declaro também que tenho ciência de que a utilização de ideias ou palavras de autoria de outrem, sem a devida identificação da fonte, e o uso de recursos de inteligência artificial no processo de escrita constituem grave falta ética, moral, legal e disciplinar. Ademais, assumo o compromisso de que este trabalho possa, a qualquer tempo, ser analisado para verificação de sua originalidade e ineditismo, por meio de ferramentas de detecção de similaridades ou por profissionais qualificados.

Os direitos morais e patrimoniais deste trabalho acadêmico, nos termos da Lei 9.610/1998, pertencem ao seu Autor, sendo vedado o uso comercial sem prévia autorização. É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos e ideias expressas neste trabalho acadêmico são de responsabilidade do Autor e não retratam qualquer orientação institucional da EGN ou da Marinha do Brasil.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, inicialmente, aos meus pais, William QUINTANA e Ana María SARMIENTO por me ensinarem o verdadeiro valor do esforço e da dedicação, mas acima de tudo por serem um farol de referência para todas as minhas decisões.

À minha esposa, Katherina TABÓ DE ARRASCAETA e a meus filhos, Juan Ignacio e Mathias QUINTANA, por ser o centro de gravidade da minha vida y pela paciência ao compreenderem minha abnegação e ausência durante a produção dessa dissertação.

À minha irmã, Allison QUINTANA SARMIENTO, que é minha segunda mãe, pelo apoio incondicional e ao meu cunhado e sobrinho, Rafael e Santiago HERNANDEZ, por estarem sempre presentes.

Ao meu orientador, CF Anselmo Azevedo Da Silva, pela disponibilidade irrestrita, pelas críticas sinceras e construtivas, e pela forma profissional e amiga que me dispensou ao longo desse trabalho acadêmico.

Ao meu irmão, o CC Antônio Costa Soares, pelo constante apoio emocional ao estar longe da minha família.

Aos meus colegas do CEMOS 2023 pelo apoio e demonstração de carinho constante o que me fez sentir como se estivesse em meu próprio país.

Finalmente, à Escola de Guerra Naval, bem como à Marinha do Brasil, pela oportunidade oferecida no aperfeiçoamento pessoal e profissional.

Os oceanos e mares do mundo são um ambiente cada vez mais acessível para atividades criminosas e terroristas transnacionais. A manutenção da liberdade de navegação, das rotas comerciais marítimas, das infraestruturas críticas, dos fluxos energéticos, da proteção dos recursos marinhos e da segurança ambiental são todos do interesse da segurança dos Aliados.

(OTAN, Estratégia Marítima da Aliança, 2011, p. 1-2).

RESUMO

O controle do mar consiste na capacidade de gerir determinado espaço marítimo em benefício próprio e negá-lo ao inimigo. Por isso, é considerado uma chave, pois usufruí-lo de forma favorável abre enormes possibilidades políticas, militares, econômicas e sociais oferecidas pelo oceano. O conceito nasceu sob uma concepção bélica, mas ainda é válido e foi adaptado por estrategistas marítimos contemporâneos contemplando as novas ameaças existentes e a evolução tecnológica. Dentro dessas novas ameaças, a pirataria e a pesca *IUU* são desencadeadas. Utilizando como estudo de caso a luta contra a pirataria no Golfo de Adén, através da criação da Operação Atalanta da EU NAVFOR pela comunidade internacional, o objetivo desta pesquisa foi testar a teoria do controle do mar na execução da Operação Atalanta. Por sua vez, analisar a viabilidade de executar uma operação de características semelhantes com os três países sul-americanos membros da ZOPACAS (Argentina, Brasil e Uruguai) para combater atos ilícitos no Atlântico Sudeste, com foco na principal ameaça atual, a pesca *IUU*. Para alcançar o objetivo, o desenho de pesquisa utilizado foi teoria versus realidade, e a delimitação do objeto em relação com o espaço e o tempo vai ter foco nas ações realizadas pela operação Atalanta na luta contra a pirataria ocorrida na costa da Somália no período de 2008 a 2013. O trabalho apoiou-se nos fundamentos do pensamento estratégico de Almirante Raoul Castex (1878-1968) e o Dr. Geoffrey Till (1945) e sua visão sobre a teoria do controle do mar. A relevância do tema fundamenta-se na oportunidade da verificação da correspondência da teoria do controle marítimo aplicada ao conceito da operação Atalanta na busca de similaridades e singularidades com a situação atual que enfrenta no contexto de ameaças e desafios na região. Este poderá subsidiar a formulação de futuras estratégias navais dos três países em matéria de operações regionais combinadas.

Palavras-chave: Controle do mar; Pirataria; Golfo de Adén; Operação Atalanta; ZOPACAS; Atlântico Sudeste; Pesca *IUU*; Almirante Raoul Castex; Dr. Geoffrey Till; Argentina; Brasil; Uruguai.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Área de Operações (AOO), de acordo com o novo mandato, inclui (figura): Golfo de Áden e países vizinhos, incluindo o porto e a cidade de Mascate (Omã), Bacia da Somália, Mar Vermelho, Golfo de Suez e Golfo de Aqaba.....	72
Figura 2 - Quartel General Operativo (OHQ) em Rota, Cádiz (Espanha).....	73
Figura 3 - Organograma da operação Atalanta. Controle político, direção estratégica e estrutura de comando.....	74
Figura 4 - Dados estatísticos sobre a luta contra a pirataria pela Operação Atalanta.....	75
Figura 5 - Amazonia Azul.....	77
Figura 6 - Os novos territórios abissais reconhecidos à Argentina pela CNUDM, Agência de fronteira submarina das Nações Unidas.....	78
Figura 7 - Pradera Azul. Águas Jurisdicionais do Uruguai.....	79
Tabela 1 - Estatísticas de casos de pirataria.....	76
Gráfico 1 - Dados estatísticos sobre a luta contra a pirataria pela Operação Atalanta.....	76

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AOO -	Área de Operações
CMUE -	Comité Militar da União Europeia
HR/VP -	Alto Representante da União para os Assuntos Estrangeiros e a Política de Segurança/Vice-Presidente da Comissão Europeia
CPS -	Comité Político e de Segurança da UE
CSNU -	Conselho de Segurança das Nações Unidas
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
C2 -	Comando e Controle
DCOM -	Subcomandante de Operações
EUA -	Estados Unidos da América
EU NAVFOR -	Força Naval da União Europeia
EMUE -	Estado-Maior da União Europeia
FAO -	Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura
FHQ -	Quartel-General da Força
IMB -	<i>International Maritime Boureau</i>
IUU -	<i>Illegal, unreported and unregulated</i>
LCM -	Linhas de Comunicações Marítimas
MN -	Milha Náutica
MSCHOA -	Centro de Segurança Marítima para o Chifre da África
MPRA -	Aeronaves de patrulha e reconhecimento marítimo
OMI -	Organização Marítima Internacional
Op Comd -	Comandante Operacional
OHQ -	Quartel-General Operativo

ONG -	Organizações não governamentais
ORGP -	Organização regional de gestão pesqueira
PAI -	Plano de Ação Internacional
PAM	Programa Alimentar Mundial
PC -	Plataforma continental
ROCRAM -	Rede de Cooperação Operacional Regional de Autoridades Marítimas das Américas
SEAFO -	<i>South East Atlantic Fisheries Organisation</i>
UAS	Sistemas aéreos não tripulados
UE -	União Europeia
ZC -	Zona Contígua
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva
ZOPACAS -	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	12
2	FUNDAMENTAÇÃO CONCEITUAL E TEÓRICA	15
2.1	Mar e controle do mar	15
2.1.1	O mar e seu controle	16
2.1.2	Controle do mar em tempos de paz	17
2.2	Teoria do controle do mar do Almirante Raoul CASTEX	18
2.3	Teoria do controle do mar do Dr. Geoffrey TILL	19
2.4	Considerações parciais	22
3	OPERAÇÃO ATALANTA, MOTIVOS E PROCESSO DE SUA CRIAÇÃO	23
3.1	Pirataria no Golfo de Adén.....	23
3.2	Criação da Operação Atalanta	26
3.3	Considerações parciais.....	29
4	SITUAÇÃO ATUAL DO ATLÂNTICO SUDOESTE E DA ZOPACAS	31
4.1	Situação no Atlântico Sudoeste, principais ameaças e desafios	31
4.2	Contexto de cada país sul-americano membro da ZOPACAS	36
4.2.1	O Brasil e a Amazônia Azul	36
4.2.2	Argentina e a Pampa Azul.....	37
4.2.3	Uruguai e a Pradera Azul	38
4.3	Criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e sua situação atual	39

SUMÁRIO

4.4	Considerações parciais	41
5	ANÁLISE COMPARATIVA	42
5.1	Aplicação da Teoria do Controle do Mar na Operação Atalanta	42
5.2	Conceito da Operação Atalanta aplicado no Atlântico Sudoeste	45
5.3	Considerações parciais	48
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	49
	REFERÊNCIAS	52
	ANEXOS	57

-

1 INTRODUÇÃO

O mar representa, hoje, não apenas um dos espaços comuns mais dinâmicos, mas é a área onde o sistema se reproduz através da troca de comunicações e comércio e onde, portanto, as disputas pelo controle se manifestam de forma mais visível, especificamente em termos da projeção de poder e da capacidade de negar, ou não, o acesso ao adversário.

O controle do mar é o foco iluminador da estratégia marítima, que tem como principal objetivo encontrar o caminho para alcançá-lo. Em termos muito sintetizados, consiste na capacidade de gerir determinado espaço marítimo em benefício próprio e negá-lo ao inimigo. Esse controle é a chave, pois usufruí-lo de forma favorável abre enormes possibilidades políticas, militares, econômicas e sociais oferecidas pelo oceano.

Esse conceito, que nasceu sob uma concepção bélica, ainda é válido e foi adaptado por estrategistas marítimos contemporâneos contemplando as novas ameaças existentes e a evolução tecnológica.

Dentro dessas novas ameaças, a pirataria é apresentada. Embora esteja presente na história desde a antiguidade, ressurge no século XX, devido à intensificação do comércio marítimo internacional e à importância econômica da carga, o que a torna mais atraente pensando em termos de pedido de resgate.

Ao largo da costa da Somália, a partir de 2004, navios começaram a ser atacados em número alarmante por piratas que iniciam ataques no mar e desenvolvem suas bases no continente como resultado da situação no país.

Em consonância com a nota da adoção pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) da Resolução 1816 (2008), que expressa preocupação com os relatórios trimestrais recebidos da Organização Marítima Internacional (OMI) desde 2005, fornece evidências de pirataria contínua e assaltos à mão armada em águas ao largo da costa da Somália.

Esta situação representava uma ameaça para a comunidade internacional, que exigia uma resposta dos Estados. Neste contexto, é criada a operação Atalanta, onde surgem forças navais multinacionais com a missão de reduzir e combater este crime.

Por outro lado, a situação atual no Atlântico Sudoeste é de grande relevância internacional. Em termos de recursos naturais, se destacam as reservas de petróleo localizadas ao largo da costa sul-americana, a presença de nódulos polimetálicos de alto valor estratégico

e os recursos pesqueiros que despertam interesse de frotas pesqueiras de cerca de 20 países, destacando-se a chinesa.

É também para destacar os desafios do potencial da região, em termos de forças eólicas, que permitem a realização de projetos, como a instalação de plataformas offshore para a produção de hidrogênio verde, junto com a relevância das linhas de comunicações marítimas (LCM) dentro do comércio mundial.

Nesse contexto, os três países sul-americanos (Argentina, Brasil e Uruguai) integrantes da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) têm o desafio de enfrentar as ameaças existentes e as que podem advir produto do desenvolvimento regional.

Nesse sentido, procurando fornecer opções eficientes contra as ameaças atuais e futuras na região do Atlântico Sudoeste, este trabalho tem por propósito testar a teoria do controle do mar na execução da operação Atalanta realizada pela Força Naval Europeia (EU NAVFOR), bem como, verificar a viabilidade de execução de uma operação de características semelhantes pelos três países sul-americanos, membros da ZOPACAS, para combater atos ilícitos na região.

Por esta razão, o desenho de pesquisa a ser utilizado será teoria versus realidade, e a delimitação do objeto em relação com o espaço e o tempo vai ter foco nas ações realizadas pela operação Atalanta na luta contra a pirataria ocorrida na costa da Somália no período de 2008 a 2013.

Assim, coloca-se a seguinte questão de pesquisa, visando balizar o estudo: O controle de área marítima exercido na operação Atalanta seria um exemplo viável a ser aplicado pelos países sul-americanos membros da ZOPACAS?

A relevância do tema fundamenta-se na oportunidade da verificação da correspondência da teoria do controle marítimo aplicada ao conceito de operação Atalanta na busca de similaridades e singularidades com a situação atual que enfrenta Argentina, Brasil e Uruguai no contexto de ameaças e desafios na região. Este poderá subsidiar a formulação de futuras estratégias navais dos três países em matéria de operações regionais combinadas.

Para atingir o propósito mencionado, o trabalho está estruturado em seis capítulos incluindo a introdução. No segundo capítulo, será apresentada a teoria de controle do mar, para o qual, será utilizada a concepção de dois autores, o Almirante Raoul Castex (1878-1968) e o Dr. Geoffrey Till (1945). Ambos os estrategistas apresentaram concepções diferentes, típicas da época em que as fizeram, mas com pontos em comum. No capítulo, nos apoiaremos,

primariamente, nas obras *“Teorias Estratégicas, Tomo I”*, de 1938, do Almirante Raoul CASTEX e *“Poder Marítimo: um guia para o século XXI”*, de 2007, do Dr. Geoffrey Till.

No terceiro capítulo, será abordado o estudo da operação Atalanta, no período de 2008 a 2013, identificando o impacto da pirataria, as diferenças jurídicas e os compromissos internacionais assumidos pelos Estados para enfrentar o problema e os resultados obtidos a partir de suas ações.

No quarto capítulo, será analisada a situação atual do Atlântico Sudoeste em termos dos principais desafios, ameaças e vulnerabilidades, a fim de identificar possíveis cenários com características semelhantes às apresentadas nas costas da Somália. Da mesma forma, poder visualizar a situação e posição dos países sul-americanos membros da ZOPACAS e a atuação desta organização no momento com uma visão prospectiva da mesma.

O quinto capítulo, testará a teoria do controle do mar, anteriormente desenvolvida na execução da operação Atalanta. Finalmente, será analisada a viabilidade de realizar uma operação de características semelhantes em termos de estrutura e operacionalidade pelos três países sul-americanos membros da ZOPACAS (Argentina, Brasil e Uruguai) para enfrentar as ameaças da região.

Por fim, no último capítulo, serão manifestadas as considerações finais acerca do trabalho, visando responder a questão de pesquisa proposta, por meio de um estudo analítico.

2 FUNDAMENTAÇÃO CONCEITUAL E TEÓRICA

Neste capítulo, será apresentada a teoria de controle do mar, com o objetivo de determinar quais são seus aspectos principais, que condições propiciaram seu desenvolvimento e as reações mais significativas por ela geradas.

O mesmo será dividido em quatro seções. Na primeira, será especificado o significado dos termos "mar" e "controle do mar" e, assim, será estabelecida a inter-relação entre os dois. Na segunda e terceira seções será analisado o conceito da teoria do controle do mar para o qual será utilizada a concepção de dois autores, o Almirante Raoul Castex (1878-1968)¹ e o Dr. Geoffrey Till (1945)². Ambos os estrategistas apresentaram concepções diferentes, típicas da época em que as fizeram, mas com pontos em comum. Por fim, na quarta seção, serão feitas conclusões parciais sobre os conceitos analisados por ambos os autores.

2.1 Mar e controle do mar

Como preâmbulo da análise a seguir, é imprescindível especificar o significado dos termos "mar" e "controle do mar" e, assim, estabelecer a inter-relação entre os dois. O significado do termo mar tem um conceito amplo de sua própria relevância e as implicações que gera.

Por sua vez, o mar:

... oferece aos povos que sabem se servir de sua vasta extensão e das grandes vias que ele abre à coragem, à indústria e à perseverança, o meio de desenvolver-se em enormes proporções, as quais ultrapassam, de uma

¹ Depois de Mahan (1840 – 1914) e Colomb (1831 – 1899), na França, anos depois, o almirante Castex (1878-1968) desenvolveu uma obra admirável: *Teorias Estratégicas*, em cinco volumes, escrita em 1927 e publicada em segunda edição dez anos depois, em 1937. Analisa o pensamento de seus principais antecessores no estudo da guerra naval e aproveita os fatos da Grande Guerra (1914-18).

² Nasceu em Londres, Inglaterra, em 14 de janeiro de 1945. Ele avançou seus estudos superiores no King's College London, obtendo grau de bacharel em Letras em 1966, Mestre em Artes em 1968 e Doutor em Filosofia em 1976. Em 1979, ele escreveu a obra *Royal Air and Marine Power* e em 1983 o King's College London o nomeou acadêmico em reconhecimento ao seu sólido e profundo conhecimento. Em 1987, foi nomeado professor da Escola de Pós-Graduação Naval em Monterey, Califórnia, nos Estados Unidos. Em 2006, recebeu a mais alta distinção concedida pelo King's College.

maneira maravilhosa, seu primeiro ponto de partida (LAPEYROUSSE-BONFILS, 2014, p.69, tradução nossa)³.

Till (2007) enfatizava que a humanidade não recorreu ao mar por uma razão particular, mas por múltiplas razões ligadas aos seus quatro atributos, a saber, como recurso, como transporte, como meio de informação e como meio de dominação.

O mar é aquilo que liga os continentes, os países, as culturas e os povos, assim como as ideias, as indústrias e os mercados. Assim, o mar é uma condição prévia à globalização e sua importância é proporcional a amplitude deste. Em outros termos, a globalização traz consigo uma maritimização do mundo (WEDDIN, 2015).

Quanto ao desenvolvimento do significado de controle do mar, devemos começar explicando a relação que ele tem com a estratégia, que em geral pode ser vista como um controle. De acordo com Villalobos (1989) isso é obter certo grau de controle sobre uma situação, ou área, para alcançar o efeito desejado de acordo com os objetivos da política.

O fim do controle é criar um efeito que deve contribuir para o alcance de um objetivo, que é alcançado por meio de ações táticas específicas. Portanto, estratégia lida com os efeitos que o controle pode produzir através do alcance de objetivos, mediante ações táticas. Por sua vez, a estratégia marítima consiste em controlar os mares para alcançar resultados econômicos e militares (VILLALOBOS, 1989).

2.1.1 O mar e seu controle

Segundo Villalobos (1989), considerando que o mar constitui um caminho e que, virtualmente, todos os interesses marítimos e objetivos estratégicos que a potência naval deve defender, atacar ou conquistar estão, em última análise, especificados nas LCM, podemos dizer que a estratégia marítima procura o controle dessas linhas. Ou seja, controle marítimo é sinônimo de controle das LCM.

Obviamente, dado que o mar é quase infinito e os meios sempre limitados, os esforços

³ Original em francês: *La mer offre aux peuples qui savent se servir de sa vaste étendue et des larges voies qu'elle ouvre au courage, à la persévérance, le moyen de se développer dans d'énormes proportions, qui dépassent, d'une manière merveilleuse, leur premier point de départ* (LAPEYROUSSE-BONFILS, 2014).

se concentrarão na busca de controle apenas das LCM principais. O controle do mar é exercido em uma grande área, com limites mal definidos, sem obstáculos, indivisíveis e que não podem ser cercados ou autorizados a erguer fortificações. Como se não bastasse, o poder naval carrega sobre seus ombros a dupla responsabilidade, econômica e militar, que representam as LCM (VILLALOBOS, 1989).

2.1.2 Controle do mar em tempos de paz

Para Till (2007), o conceito de controle do mar é essencialmente bélico e tem sido usado nesse sentido até agora. No entanto, não requer um esforço muito grande para esticar a realidade e incorporar atividades de paz. As tarefas de uma marinha não se esgotam na guerra; pelo contrário, há uma vasta gama que se desenvolve a partir e para a paz, tais como a dissuasão e a presença naval, a promoção dos interesses marítimos, o apoio às áreas isoladas, os levantamentos hidrográficos, marcação das águas restritas, segurança da vida humana no mar e vigilância e controle das jurisdições marítima e lacustre.

De acordo com Villalobos (1989), essa última atividade ganhou nos últimos anos particular validade, considerando o imenso território marítimo incorporado às jurisdições nacionais em decorrência das 200 milhas náuticas (MN) de zona econômica exclusiva (ZEE)⁴ internacionalmente aceitas. É precisamente nessa zona que o controle do mar é plenamente aplicável, porque se trata de monitorar e controlar cada engenho que navega acima ou abaixo dessa superfície, para evitar a depredação das nossas riquezas, a contaminação das águas ou a subversão vinda do mar.

Para Villalobos (1989), a grande diferença entre o tempo de paz e a guerra no que diz respeito ao controle do mar é que não é possível afundar navios. Pelo menos, não sem antes realizar uma análise aprofundada da ameaça representada pelo navio sob inspeção. Por outro lado, os meios necessários também devem ser especializados, ainda que a versatilidade e a permanência das forças organizadas permitam sua utilização nessas missões, especialmente

⁴ Faixa situada para além das águas territoriais, sobre a qual cada país costeiro tem prioridade para a utilização dos recursos naturais do mar, tanto vivos como não-vivos, e responsabilidade na sua gestão ambiental. Estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay, a Zona Econômica Exclusiva se estende por até 200 milhas náuticas.

além das 24 MN da zona contígua (ZC)⁵.

De acordo com Till (2007), as 200 MN de território marítimo, a crescente atividade piscatória e a futura exploração mineira do solo e subsolo marinhos sugerem que o controle do mar nesta extensa área será cada vez mais urgente e necessário. Sua conquista não se efetuará pela batalha como expressavam os estrategistas marítimos do século passado, mas pela capacidade e disposição de exercer vigilância contínua e permanente.

Após a análise, na seção 2.1, dos aspectos relacionados ao mar e seu controle, passaremos a abordar as considerações do Almirante Castex na próxima seção.

2.2 Teoria do controle do mar do Almirante Raoul CASTEX

Deve-se ter em mente que o desenvolvimento da teoria do controle do mar realizada por Castex é posterior à Primeira Guerra Mundial (1914-18), o que é fundamental para entender dois aspectos. Em primeiro lugar, que o conceito de controle marítimo tem um caráter bélico e, em segundo lugar, temos de ter em conta o nível de desenvolvimento tecnológico da época, e analisar se este conceito é plenamente aplicável aos tempos atuais.

As comunicações marítimas têm um valor considerável em tempo de guerra no que diz respeito à natureza das hostilidades. Por isso, é importante poder exercer domínio sobre elas. Quem o exerce, mantém suas comunicações abertas e interrompe as do adversário (CASTEX, 1939).

Para Castex (1938), a missão das forças marítimas não é, portanto, outro, senão o domínio das comunicações, que permite obter uma série de vantagens que se podem esperar do mar. Se essa situação puder ser estabelecida, o que foi acordado para ser chamado de domínio do mar terá sido obtido.

De acordo com Castex (1938), a expressão domínio do mar dá, por si só, a impressão

⁵ De acordo com a Convenção de 1982, é o espaço marítimo contíguo ao mar territorial de um Estado onde ele pode tomar as medidas necessárias para prevenir e punir violações de suas leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, de imigração ou sanitários cometidos em seu território ou mar territorial. A zona contígua não pode exceder 24 milhas náuticas a partir das linhas de base a partir das quais se mede a largura do mar territorial.

de que aquele que o exerce goza do privilégio de possuir exclusivamente a imensa extensão dos oceanos, de rodeá-la de uma espécie de barreira e de excluir totalmente dos mares aqueles que os utilizam em tempo de paz. Muitos leigos, de fato, têm essa opinião, o que dá origem a inúmeros mal entendidos.

Para alcançar o domínio sobre o mar em todas as suas partes, todas as frotas do mundo reunidas não seriam suficientes. Além disso, é necessário ter em mente os neutros, que não podem ser facilmente removidos da navegação. O teatro de operações no mar, ao contrário do que acontece em terra, é constantemente percorrido por navios que não fazem parte do conflito.

O domínio do mar, portanto;

...não é **absoluto, é apenas relativo, incompleto e imperfeito**. Mesmo com uma superioridade por vezes avassaladora, aqueles que exerciam o domínio das comunicações, nunca desalojaram totalmente o inimigo do mar. A história oferece muitos exemplos desse fato, o mesmo tendo acontecido mesmo após eventos que pareciam dar a um dos beligerantes o domínio absoluto do mar (CASTEX,1938, p.121-122, tradução nossa) ⁶.

Após a abordagem do Almirante Castex, passamos, na próxima seção com a análise do estrategista marítimo contemporâneo Dr. Geoffrey Till.

2.3 Teoria do controle do mar do Dr. Geoffrey TILL

O Dr. Geoffrey Till é um autor experiente e professor de estratégia marítima e história. Em sua obra *Poder Marítimo: um guia para o século XXI* destaca, no capítulo 10⁷, a relevância do bom uso do mar, de seus recursos naturais e, principalmente, de suas LCM, uma vez que demonstra como 90% do comércio global e da informação transitam hoje por esse meio. Por isso, destaca a importância do cuidado que deve ser dado ao ambiente marinho e à segurança do comércio, através de um verdadeiro controle do mar (TILL, 2007).

⁶ Original em espanhol: ...no es **absoluto, es sólo relativo, incompleto e imperfecto**. Incluso con una superioridad a veces abrumadora, aquellos que ejercieron el dominio de las comunicaciones nunca desalojaron totalmente al enemigo del mar. La historia ofrece muchos ejemplos de este hecho, lo mismo que sucedió incluso después de eventos que parecían dar a uno de los beligerantes el dominio absoluto del mar (CASTEX,1938).

⁷ Capítulo 10: Boa ordem no mar.

Till (2007) realiza, no capítulo 5⁸ de sua obra, uma análise do conceito de domínio do mar lançado por vários estrategistas marítimos tradicionais, onde o pragmatismo se destaca sobre sua concepção e o que ele concede. Em sentido amplo, é apenas um meio para atingir um fim. Em essência, o valor de dominar o mar não repousa em sua conquista ou posse física (como é na guerra terrestre), mas no uso que pode ser feito ao obtê-lo.

Neste ponto, Till (2007) se refere a Castex, expressando que ele era o mais claro de todos os estrategistas marítimos no assunto do domínio do mar. Sobre o qual, ele disse que a supremacia não é absoluta, mas relativa, incompleta e imperfeita. Ao mesmo tempo, os conceitos de tempo e lugar se destacam dentro dessa relatividade.

Continuando com sua análise, Till (2007) aborda um aspecto interessante de como o conceito de domínio evoluiu para o que conhecemos hoje como controle. Por essa razão, muitos estrategistas marítimos modernos consideravam que o termo domínio do mar tinha um tom muito absoluto e, por isso, este começou a ser substituído por controle do mar, conforme estabelecido pelo almirante Stansfield Turner (1923 – 2018), da Marinha dos EUA:

A mudança na terminologia pode parecer pequena, mas é uma tentativa deliberada de reconhecer as limitações ao controle do oceano geradas pelo submarino e pelo avião. O novo termo "controle do mar" tenta expressar um controle mais realista sobre áreas limitadas e por períodos de tempo definidos [...] não é mais concebível, exceto no sentido mais restrito, controlar os mares totalmente para uso próprio ou negá-los totalmente ao inimigo (TILL, 2007, p. 204, tradução nossa)⁹.

Continuando com a análise realizada pelo Almirante Turner, Till (2007) aponta que ele argumentou que o controle do mar não deve ser considerado um fim em si mesmo que não seja o domínio do mar.

Da mesma forma, Till (2007) destaca a posição do historiador naval britânico Julián Corbett (1854 - 1922) a esse respeito, na qual ele aponta que o objetivo da guerra naval deve ser sempre, direta ou indiretamente, garantir o domínio do mar ou impedir que o inimigo o obtenha.

Com esse conceito, Till (2007) ressalta que Corbett tentou esclarecer a relação entre

⁸ Capítulo 5: O domínio do mar.

⁹ Original em espanhol: *El cambio en la terminología puede parecer pequeño, pero es un intento deliberado de reconocer las limitaciones en el control del océano generadas por el submarino y el avión. El nuevo término "control del mar" intenta expresar un control más realista sobre áreas limitadas y por períodos definidos de tiempo [...] ya no es concebible, excepto en el sentido más estricto, controlar los mares completamente para el propio uso o negarlos por completo al enemigo* (TILL, 2007).

fins e meios, uma vez que as marinhas devem lutar pelo controle do mar, pois isso facilitou a realização de objetivos navais que, por sua vez, contribuiriam para a realização de objetivos nacionais em uma campanha ou guerra marítima.

Para Till (2007), o principal objetivo é proteger o que ele chama de ciclo marítimo virtuoso¹⁰, dissuadindo agentes transnacionais ilegais ou outras forças navais interessadas em perturbar seus próprios interesses ou que ameacem os interesses e a política global.

Consequentemente, Till (2007) afirma que, para conseguir o uso do mar em todo o mundo, para fins de subsistência, é necessário, direta ou indiretamente, garantir o controle do mar. Sustenta, ainda que esta condição só é alcançada com capacidades críveis como plataformas navais, aviação naval e submarinos. Ou seja, todos aqueles meios e armas que são cada vez mais desenvolvidos e modernizados, graças ao aparecimento e desenvolvimento de novas tecnologias, para a proteção das LCM.

Em seu último capítulo¹¹, Till (2007) destaca novamente a crescente importância do controle marítimo devido à sua estreita relação com o comércio mundial e suas respectivas LCM. Por isso, é necessário ter um sistema de defesa coletivo marítimo que contemple os interesses de cada região, e que seja a base fundamental para a estrutura das futuras marinhas.

De acordo com Till (2007) esse sistema deve ser apoiado por operações combinadas com as marinhas dos países vizinhos, por meio de ações marítimas multilaterais para combater as ameaças do século XXI (tráfico de drogas, terrorismo, pirataria, tráfico de escravos, venda de armas, poluição marítima e contrabando). Estas operações terão um efeito dissuasor contra novas ameaças e deverão cumprir as leis do sistema jurídico internacional.

Após a abordagem, na seção 2.3, dos aspectos relacionados a concepção da teoria do controle do mar do estrategista marítimo contemporâneo, Dr. Geoffrey Till, algumas considerações parciais a esse respeito serão feitas na última seção.

¹⁰ O mar contribui para o desenvolvimento humano como fonte de poder, como provedor de recursos, como meio de transporte e relações comerciais, como meio de troca de informações e do meio ambiente, no que tem sido chamado de círculo marítimo virtuoso, ou seja, uma visão integral, inclusiva e articuladora de todas as atividades marítimas e seu impacto na vida cotidiana (TILL, 2007).

¹¹ Capítulo 11: Futuro poder marítimo.

2.4 Considerações parciais

Após a análise dos conceitos mencionados e das visões que Castex e Till têm sobre eles, principalmente no que diz respeito ao controle, serão apresentadas algumas conclusões parciais.

Ambos os autores concordam que o controle do mar não é absoluto, é apenas relativo, incompleto e imperfeito, e que este não deve ser considerado um fim em si mesmo. As marinhas devem lutar pelo controle do mar, pois isso facilitou a realização de objetivos navais que, por sua vez, contribuiriam para a realização de objetivos nacionais em uma campanha ou guerra marítima.

Em suma, o objetivo da guerra naval deve ser sempre, direta ou indiretamente, assegurar o domínio do mar ou impedir que o inimigo o obtenha, enfatizando que se trata sempre de seu uso e não de sua posse.

A diferença entre ambos os autores é típica da época em que cada um desenvolve sua teoria. Por um lado, Castex aplica o termo de domínio do mar com uma concepção bélica, enquanto Till adapta o conceito aos atuais, identificando as novas ameaças existentes no século XXI e a evolução tecnológica.

Till expressa que o controle do mar é uma condição que só é alcançada com capacidades críveis, ou seja, todos aqueles meios e armas que são cada vez mais desenvolvidos e modernizados para garantir a proteção das LCM. Estas capacidades permitirão recorrer à dissuasão, acordo e à aplicação da lei, de modo que o mar adquira grande relevância na segurança e no desenvolvimento dos países.

3 OPERAÇÃO “ATALANTA”, MOTIVOS E PROCESSO DE SUA CRIAÇÃO

O desenvolvimento deste capítulo consiste em uma análise da operação Atalanta da EU NAVFOR¹², realizada na região ao largo da costa da Somália desde 2008 e integrado maioritariamente pelos países membros da União Europeia (UE).

O mesmo será dividido em três seções. Na primeira, será abordado o estudo da situação na Somália que produziu um aumento significativo da pirataria na primeira década de 2000.

A segunda seção será sobre a Operação Atalanta, que constitui o estudo de caso que será desenvolvido a seguir. Tais aspectos corroboram com a necessidade do sistema internacional de garantir segurança das LCM que estão no Golfo de Áden¹³, diante da crescente ameaça representada pela pirataria nesta área do planeta, onde circula anualmente quase 30% do petróleo mundial e por onde passam aproximadamente 21.000 navios.

Essa situação será apresentada no período de 2008 a 2013, identificando o impacto dessa atividade criminosa, as diferenças jurídicas e os compromissos internacionais assumidos pelos Estados para enfrentar o problema e os resultados obtidos a partir de suas ações.

Por fim, na terceira seção, serão feitas conclusões parciais sobre as análises realizadas a fim de sintetizar as principais ideias.

3.1 Pirataria no Golfo de Adén

Como resultado da Guerra Civil de 1990 e da derrubada do ditador Mohamed Siad Barre (1919-1995) em 1991, a Somália tornou-se o que é conhecido internacionalmente como

¹² Força Naval da União Europeia.

¹³ Também conhecido como **Golfo da Somália**, é um golfo no Oceano Índico, localizado entre a região do Chifre da África e a península Arábica, portanto, localizado entre os continentes da África e da Ásia. Sua forma é semelhante a um funil e faz fronteira com os estados do Iêmen, Djibuti e norte da Somália. Seu comprimento é de 1000 km e sua largura varia entre 150 e 440 km. O Golfo de Áden é uma rota muito importante para o trânsito da produção de petróleo do Golfo Pérsico, o que lhe confere uma notável relevância mundial.

um estado falido¹⁴, caracterizado por completa instabilidade, fragmentação política e várias crises econômicas (REBOLLO TERRACE, 2016).

Para Diaz (2009), essa situação, somada à falta de autoridade governamental e de sua posição estratégica, fez da Somália um *choque point*¹⁵ para a realização de diferentes atividades criminosas como pirataria, tráfico de pessoas, armas e drogas, que vêm de países como Irã ou Paquistão.

É necessário entender o conceito de pirataria principalmente para deduzir as implicações jurídicas que ele acarreta. Por essa razão, será utilizada a definição estabelecida no artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)¹⁶, onde está indicada na alínea (a). que a pirataria só pode ser cometida em alto mar ou num local que não esteja sob a jurisdição de qualquer Estado.

Para Diaz (2009), a principal diferença entre a pirataria na Somália e em outras áreas é que a Somália é direcionada para obter um resgate para os navios e suas tripulações, enquanto no resto do mundo o objetivo principal é o roubo (para as tripulações e até mesmo do próprio navio).

De acordo com Rebollo (2016), a pirataria não era um novo modo de vida, pois era preocupação da comunidade internacional há muito tempo. Embora até a primeira década do ano 2000 as reações para neutralizar seus efeitos sempre tenham sido locais ou unilaterais, sem que houvesse uma reação multinacional para erradicá-la ou mitigá-la no mundo.

Vale ressaltar que o artigo 100 da CNUDM¹⁷ prevê que todos os Estados cooperarão na maior medida possível na repressão à pirataria. A necessidade da cooperação de todos os

¹⁴ Um Estado falido é um governo que se tornou incapaz de fornecer as funções e responsabilidades básicas de uma nação soberana, como defesa militar, aplicação da lei, justiça, educação ou estabilidade econômica.

¹⁵ Um *Choque point* o ponto de estrangulamento, é um lugar onde uma rota se estreita por razões geográficas, dando a esse ponto um alto valor estratégico.

¹⁶ Constituem pirataria qualquer um dos seguintes atos:

1. Qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação cometido para fins pessoais pela tripulação ou passageiros de uma embarcação particular ou aeronave privada e dirigido;
2. Contra um navio ou aeronave em alto mar ou contra pessoas ou bens a bordo;
3. Contra um navio ou aeronave, pessoas ou bens em um lugar não sujeito à jurisdição de qualquer Estado;
4. Qualquer ato de participação voluntária na utilização de um navio ou aeronave, quando a pessoa que o faz tiver conhecimento de factos que tornem o navio ou aeronave um navio ou aeronave pirata;
5. Qualquer ato destinado a incitar ou facilitar intencionalmente os atos definidos nas alíneas a) ou b)" (CNUDM, 1982).

¹⁷ "Cada Estado cooperará na repressão da pirataria no alto mar, na medida do possível, ou em qualquer outro lugar sob a jurisdição de qualquer Estado." (CNUDM, 1982).

Estados para enfrentar urgentemente a luta contra este crime era, portanto, evidente.

Em 2007, houve 263 casos de pirataria em todo o mundo, dos quais 58 ocorreram na Somália. Mas em 2008 o número de atos de pirataria naquele país foi de 98 (em 1º de dezembro). Assim como no resto das áreas tradicionais a pirataria diminuiu. Na Somália, como resultado de sua situação, houve um aumento sem precedentes (EUNAVFOR, 2023).

De acordo com Diaz (2009), o valor pago por resgates de navios sequestrados na Somália durante 2008 é estimado em aproximadamente US\$ 150 milhões. É por isso que muitas companhias de navegação começaram a considerar o trânsito do Oeste para o Oceano Índico através do Cabo da Boa Esperança em vez de usar o Canal de Suez.

De acordo com Guedes (2019), em 2010, a pirataria no Golfo de Áden custou cerca de 7 a 12 bilhões de dólares. Esses valores correspondem a tudo o que contribuem para minimizar essa atividade criminosa (pagamento de resgates, aumento de seguros, consumo de combustível, pagamento de empresas de segurança privada, estrutura de defesa de navios). Outrossim, em 2012, graças às iniciativas da comunidade marítima internacional, os custos da luta foram reduzidos entre 5.7 e 6.1 bilhões de dólares.

Sobre essa situação Till (2007) afirma que;

A pirataria moderna ameaça à segurança de algumas das mais importantes linhas de comunicação do mundo, restringe a passagem livre e ordenada do comércio marítimo que sustenta a atual ordem mundial, aumenta os custos dos seguros, aumenta as tensões locais e coloca a vida das pessoas em risco. Embora a pirataria e o terrorismo possam muitas vezes ser combatidos através do trabalho normal da polícia em terra, as respostas navais a estas ameaças ao tráfego marítimo são importantes (TILL, 2007, p. 391, tradução nossa)¹⁸.

Dentro deste aumento no número de casos de sequestros na área do Corno da África por piratas somalis destacam-se; a do navio de cruzeiro de luxo francês Le Ponnant; a do comerciante ucraniano Faina (carregado com tanques e munições); a do superpetroleiro Sirius Star e a do navio pesqueiro espanhol Playa de Bakio (DÍAZ DEL RÍO JÁUDENES, 2009).

De acordo com EU NAVFOR (2023), essa situação provocou a reação da comunidade internacional (liderada por países europeus), em 2008, com a aprovação das resoluções 1816,

¹⁸ Original em espanhol: *La piratería moderna amenaza la seguridad de algunas de las líneas de comunicación más importantes del mundo, restringe el pasaje libre y ordenado del comercio marítimo que sostiene el orden mundial actual, eleva los costos de los seguros, aumenta las tensiones locales y ponen en riesgo la vida de las personas[...]* Aunque la piratería y el terrorismo puedan atacarse con frecuencia mediante trabajo policial normal en tierra, son importantes las respuestas navales a estas amenazas al tráfico marítimo (TILL, 2007).

1838, 1846 e 1851 pelo Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) (ANEXO A).

Isso permitiu visualizar a necessidade de instar todos os Estados, em cooperação com a Organização Marítima Internacional (OMI), a combater ativamente a pirataria e os assaltos à mão armada. Ações como as resoluções da ONU legitimaram a ação das forças navais multinacionais, a partir de 2008, no combate à pirataria.

Para Diaz (2009), dentre as medidas tomadas, a Resolução 1816, entre outras, tem grande significado pois permite que navios de guerra entrem em águas territoriais somalis, localizadas ao largo do Golfo de Áden. Bem como, utilizem os meios necessários para combater estes atos. Isso permite que os Estados tenham ferramentas jurídicas sólidas para basear e adaptar suas leis internas para apoiar as ações de suas instituições na luta contra a pirataria.

Após a análise, na seção 3.1, dos aspectos relacionados ao surgimento da pirataria no Golfo de Adén, na próxima seção será abordada a criação da Operação Atalanta pela comunidade internacional.

3.2 Criação da Operação Atalanta

De acordo com a OMI (2023), em 29 de janeiro de 2009, 20 países assinaram o Código de Conduta do Djibuti¹⁹ para adotar um instrumento para reprimir a pirataria e o assalto à mão armada contra navios no Oceano Índico Ocidental, Golfo de Áden e área do Mar Vermelho. O código reconheceu o problema entre os Estados signatários e declarou suas intenções de compartilhar informações por meio de um sistema de pontos focais e centros de informação, e de promover a cooperação para deter navios suspeitos de pirataria.

A área de operações, de acordo com a EU NAVFOR (2023), compreende o sul do Mar Vermelho, o Golfo de Áden e grande parte do Oceano Índico (incluindo as Seychelles, Maurícias e Comores) e a costa da Somália, incluindo suas águas territoriais e interiores. Isso

¹⁹ Trata-se de um código de conduta relativo à repressão da pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden. O Código foi assinado por um total de 20 países dos 21 elegíveis para assinar. Desde a sua adoção, o Código evoluiu para se tornar um ponto focal para facilitar a comunicação, a coordenação, a cooperação e reforçar a capacidade de luta contra a pirataria.

representa uma área total de cerca de 4.700.000 milhas náuticas quadradas (MN²) (aproximadamente 8.700.000 quilômetros quadrados) (FIG. 1, ANEXO B).

Ao longo do tempo, o mandato da EU NAVFOR foi adaptado em função da evolução da situação no mar na região, garantindo uma maior presença da comunidade internacional nas costas da Somália. Desta forma, a operação atingiu o objetivo inicialmente estabelecido de se tornar um provedor de segurança marítima no noroeste do Oceano Índico (MINISTÉRIO DA DEFESA ESPANHOL, 2023).

No que diz respeito à estrutura da Operação Atalanta, o Comité Político e de Segurança da UE (CPS) exerce o controlo político e a direção estratégica sob a autoridade do Conselho da UE e do Alto Representante da União para os Assuntos Estrangeiros e a Política de Segurança/Vice-Presidente da Comissão Europeia (HR/VP), Sr. Josep Borrell Fontelles²⁰.

De acordo com EU NAVFOR (2023), o Comandante Operacional (Op Comd) responde diretamente ao CPS. O Comité Militar da União Europeia (CMUE) é o fórum de consulta militar e de cooperação entre os estados membros da UE no domínio da prevenção de conflitos e da gestão de crises. Fornece ao CPS conselhos e recomendações sobre questões militares. O CMUE supervisiona a boa execução da Operação ATALANTA levada a cabo sob a autoridade do Op Comd. O Presidente do CMUE atua como o principal ponto de contato para o Op Comd.

Diretamente ligado ao HR/VP, o Estado-Maior da União Europeia (EMUE) contribui para os aspectos militares e apoia, a pedido do HR/VP ou do CPS, a Operação ATALANTA. O EMUE também realiza análises estratégicas em colaboração com a Op Comd.

Op Comd comanda a EU NAVFOR desde o Quartel General Operativo (OHQ) em Rota, Cádiz (Espanha) (FIG. 2, ANEXO B). Lá, ele planeja e dirige a Operação em conjunto com as autoridades políticas e militares da UE. Por sua vez, o seu Centro de Segurança Marítima para o Corno de África (MSCHOA), localizado em Brest (França) presta aconselhamento e assistência aos marítimos e monitoriza os navios que operam no Oceano Índico, permitindo uma resposta militar combinada a qualquer ato de pirataria. O Subcomandante de Operações (DCOM) exerce o comando na ausência do Op Comd (EUNAVFOR, 2023).

De acordo com EU NAVFOR (2023), dentro da estrutura orgânica, o Comandante da Força exerce o comando e o controle de todas as forças militares na área de operações a partir

²⁰ Josep Borrell Fontelles (24 de abril de 1947) é um político espanhol, que desde 1 de dezembro de 2019 ocupa o cargo de Alto Representante da União para os Assuntos Estrangeiros e a Política de Segurança e Vice-Presidente da Comissão Europeia.

do Quartel-General da Força (FHQ) num navio capitânia contribuído por um Estado-Membro. Ele é responsável pelo planejamento, orquestração e execução das atividades militares táticas, e contribui para o planejamento operacional (FIG.3, ANEXO C).

No auge da pirataria na Somália, em janeiro de 2011, os piratas mantiveram 736 reféns e 32 navios. De acordo com informações oficiais da Operação, dados obtidos desde 2008 mostram que a EUNAVFOR, em cooperação com seus parceiros antipirataria, tem sido muito eficaz na prevenção de ataques (MINISTÉRIO DA DEFESA ESPANHOL, 2023).

Desde o seu lançamento em 2008 até 2013, teve uma taxa de sucesso de 100% na proteção dos navios do Programa Alimentar Mundial (PAM) que entregam ajuda alimentar à população somali e dos envios da ONU, essenciais para o sucesso da operação da União Africana na Somália; contribuiu para a dissuasão, prevenção e repressão da pirataria e assaltos à mão armada no mar ao largo da costa da Somália; e transferiu suspeitos de pirataria para as autoridades competentes para serem processados e condenados como resultado de sua estreita cooperação com governos regionais, como os da República das Seychelles, Maurício e Quênia (EU NAVFOR, 2023).

Em conjunto, de acordo com a EU NAVFOR (2023), as operações lideradas por inteligência, a presença proativa de forças navais, bem como os esforços contínuos para apoiar a indústria e a comunidade marítima na implementação de medidas de autoproteção, diminuíram a taxa de sucesso dos ataques piratas. Navios de guerra e aeronaves de patrulha e reconhecimento marítimo (MPRA) realizam operações de reconhecimento e vigilância. Ocasionalmente, as equipes de abordagem realizam visitas a embarcações suspeitas e realizam verificações visuais ou físicas para prender suspeitos de pirataria (FIG. 4, TAB. 1, GRAF.1, ANEXO D).

A EUNAVFOR é majoritariamente composta por Estados-Membros da UE. A Noruega foi o primeiro país não pertencente à UE a contribuir para a operação com um navio de guerra, em 2009. Posteriormente, Montenegro, Sérvia e Ucrânia forneceram oficiais para a sede da Operação. Ucrânia e Nova Zelândia também contribuíram com recursos navais. Os países participantes eventualmente contribuem com vários meios navais para contribuir com a missão da operação, como navios de guerra, MPRA, sistemas aéreos não tripulados (UAS) e pessoal. Normalmente, cerca de 600 pessoas, 1 a 3 navios de guerra e 1 a 2 MPRA patrulhando a área de operações, estão permanentemente envolvidos (EU NAVFOR, 2023).

Um relatório do International Maritime Bureau (IMB)²¹ recomendou que os navios militares permaneçam na região, já que a ameaça de pirataria resultante da situação anteriormente desenvolvida permanece latente.

Após a análise, na seção 3.2, dos aspectos relacionados a criação da Operação Atalanta pela comunidade internacional, algumas considerações parciais a esse respeito serão feitas na última seção.

3.3 Considerações parciais

De acordo com a CNUDM, a pirataria ocorre em áreas marítimas que não são soberanas com um Estado e onde são incapazes de lidar com a situação. Isso torna a luta complexa devido à necessidade de cooperação entre os países que fazem fronteira ou não com a área afetada.

As iniciativas da ONU, a partir de 2008, instando os Estados a cooperarem por meio de resoluções, foram o motor para que as forças navais multinacionais agissem legitimamente na luta contra a pirataria.

A cooperação internacional é necessária e tem sido amplamente divulgada pela ONU por meio da OMI e registrada em resoluções com iniciativas legais para solucionar esse crime. Assim, os Estados passam a dispor de ferramentas jurídicas sólidas para fundamentar e adaptar suas leis internas para apoiar as ações de suas instituições na luta contra a pirataria.

A formação de uma força naval combinada requer um esforço político e econômico por parte dos países participantes, bem como o reconhecimento de um marco legal internacional que legitime sua finalidade.

A pirataria no Golfo de Áden, antes de 2008, teve um impacto econômico significativo na comunidade marítima internacional, a tal ponto que muitas companhias de navegação começaram a considerar o trânsito do Oeste para o Oceano Índico através do Cabo da Boa Esperança em vez de usar o Canal de Suez.

Esta situação teve um considerável retrocesso a partir da criação da Operação Atalanta,

²¹ O IMB é uma divisão especializada da Câmara de Comércio Internacional (ICC). O IMB é uma organização sem fins lucrativos, criada em 1981 para atuar como um ponto focal na luta contra todos os tipos de crimes marítimos e negligências.

uma vez que houve um decréscimo significativo nos custos relacionados com o combate à pirataria, passando de entre 7 e 12 bilhões de dólares, em 2010, a ter uma redução de entre 5.7 e 6.1 bilhões de dólares, em 2012.

A ação da força naval combinada com forte presença dissuade, previne e reprime a pirataria e o assalto à mão armada no mar na área de operações, tornando-se um provedor de segurança marítima no noroeste do Oceano Índico.

Desde o seu lançamento em 2008 até 2013, teve uma alta taxa de sucesso em vários aspectos como a redução do número de atos de pirataria e custos associados e a presença ininterrupta até hoje.

Este elevado nível de desempenho é demonstrado pelo pedido da comunidade marítima internacional para que a operação Atalanta continue atuando no Golfo de Adén.

4 SITUAÇÃO ATUAL DO ATLÂNTICO SUDOESTE E DA ZOPACAS

Neste capítulo, será realizado a análise da situação atual do Atlântico Sudoeste em relação aos três países da América do Sul, Brasil, Argentina e Uruguai, e o funcionamento da ZOPACAS.

O mesmo será dividido em quatro seções. Na primeira, será abordada a situação atual do Atlântico Sudoeste em termos dos principais desafios, ameaças e vulnerabilidades, a fim de identificar possíveis cenários com características semelhantes às descritas acima.

A segunda seção será desenvolvida o contexto de cada país sul-americano membro da ZOPACAS. Na terceira seção será abordada a criação e a atuação desta organização no momento com uma visão prospectiva da mesma.

Por fim, na quarta seção, serão feitas conclusões parciais sobre as análises realizadas a fim de sintetizar as principais ideias.

4.1 Situação no Atlântico Sudoeste, principais ameaças e desafios

A fim de traçar um paralelo com a situação no Golfo de Áden, entre 2008 e 2013, com o surgimento das atividades criminosas descritas no capítulo anterior e as ações da comunidade internacional para eliminá-las, é necessário realizar uma análise da situação atual no Atlântico Sudoeste, identificando as principais ameaças e desafios futuros em termos de desenvolvimento nesta região. Por essa razão, esta análise limita-se aos três países sul-americanos membros da ZOPACAS.

Se pensarmos no Atlântico Sudoeste como um recurso, Bertotto (2014) aponta que a primeira coisa que se destaca é sua importância em matéria ictícola. Esta área é cada vez mais importante no negócio pesqueiro mundial devido ao esgotamento deste recurso como resultado da sobre-exploração. Especialmente na Ásia-Pacífico, onde, centrada na China, é o núcleo fundamental da demanda global.

Antes de 1980, Abdenur y De Souza Neto (2013) argumentam que a área era um mar vazio, em termos geopolíticos, com um único centro de tensão e conflito causado pela

histórica disputa de soberania entre Argentina e Grã-Bretanha sobre as Ilhas Malvinas. Este mesmo mar, tornou-se hoje uma complexa rede de interesses estratégicos internacionais, decorrentes do despejo das frotas pesqueiras de cerca de 20 países da Ásia, Europa e América Latina para o Atlântico Sudoeste. Destacam-se, os do Japão, Coreia do Sul, Taiwan, China, Estônia, Lituânia, Polônia, Espanha, Chile e Noruega.

Segundo dados da Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), a China é o maior consumidor e, por sua vez, o maior produtor de pescado do mundo. Seus quase 1,5 bilhão de habitantes consomem em média 29 quilos de produtos de pescado per capita por ano (a taxa média de crescimento anual do consumo de alimentos aquáticos per capita está projetada para atingir 21,4 quilos em 2030). Só a China consumiu 36% de todos os alimentos aquáticos disponíveis para consumo alimentar em 2019 (FAO, 2023).

Neste contexto, o Atlântico Sudoeste é cada vez mais importante no negócio pesqueiro mundial. Para Bertotto (2014), é a última e maior reserva de peixes que resta para o desenvolvimento em larga escala da atividade pesqueira. O impulso da procura desta atividade por parte da China/Ásia-Pacífico revela-se no crescimento do comércio mundial de produtos da pesca. A FAO prevê que a produção total pesqueira aumentará em 24 milhões de toneladas, ou 14%, para atingir 202 milhões de toneladas até 2030, ameaçando diretamente nossos estoques pesqueiros. A presença de embarcações estrangeiras, instaladas próximas ao limite permitido, cresceu 50% nos últimos três anos, sendo atualmente um número aproximado de 350 embarcações.

Para Altieri (2018), o *boom* dos caldeirões de pesca no Atlântico Sudoeste devido às condições geográficas do fundo do mar e das correntes oceanográficas, onde se reúne uma extraordinária biodiversidade que é explorada e super explorada sem controle por navios, traz consigo o aumento da pesca ilegal, e da predação, tanto em alto mar, como na fronteira com mares territoriais não devidamente protegidos.

De acordo com a FAO (2023), a pesca *IUU*²² é uma ameaça multidimensional que tem despertado a atenção da comunidade internacional, uma vez que representa riscos em diversas áreas: (i) ao próprio ecossistema marinho, como a conservação das espécies e principalmente a exploração sustentável dos estoques pesqueiros; (ii) ao exercício dos direitos exclusivos dentro das águas jurisdicionais do país costeiro e da soberania; (iii); à atividade

²² *Illegal, unreported and unregulated*. Não declarada e não regulamentada (tradução nossa).

pesqueira local e, portanto, a economia do país; e, (iv) à associação a outras ameaças transnacionais, como tráfico de armas, de drogas, de pessoas e violações aos Direitos Humanos (principalmente na frota pesqueira chinesa).

Dessa forma, cabe compreender a responsabilidade e o interesse da comunidade internacional na mitigação desta problemática, uma vez que ela pode ocorrer tanto em alto-mar, como dentro do espaço marítimo do Estado costeiro, o que implicaria nas respostas legais já consolidadas dentro do Plano de Ação Internacional (PAI) criado em 2 de março de 2001 na CNUDM.

O objetivo deste plano é prevenir, dissuadir e eliminar a pesca *IUU*. Abrange as responsabilidades dos Estados de pavilhão, reitor do porto, costeiros e de mercado. Prevê uma ampla participação e coordenação entre os Estados, com representantes da indústria, comunidades piscatórias e organizações não governamentais (ONG), bem como a utilização de uma abordagem global integrada que abrange todos os impactos da pesca *IUU*.

Dentro do espaço marítimo da ZOPACAS, existe um mecanismo de regulação do estoque pesqueiro para além das águas jurisdicionais da costa africana: a *SEAFO*²³, uma organização intergovernamental criada em 2001 e composta atualmente por África do Sul, Angola, Coreia do Sul, Japão, Namíbia, Noruega e UE. De acordo com dados fornecidos pela FAO (2023) esta organização fez progressos na proteção de numerosas espécies submarinas e habitats marinhos vulneráveis contra impactos adversos significativos, causados pela pesca *IUU* (BOLETIM GEOCORRENTE, 2021, P. 9).

De acordo com Goldaracena (2021), não existe na costa sul-americana uma organização regional de gestão pesqueira (ORGP), desde que os três Estados costeiros não chegaram a um acordo sobre uma fórmula de gestão e governança para as águas internacionais no que diz respeito ao controle das frotas estrangeiras.

Jaime Coronel, diretor nacional de recursos aquáticos do Uruguai, afirma que as ORGP existem, na maioria das zonas do alto mar, com grandes pescarias ou ecossistemas complexos. Facilitam a cooperação entre os governos e ajudam a melhorar as perspectivas de espécies sob pressão contínua de pesca. Eles são responsáveis por avaliar recursos, monitorar embarcações e adotar medidas de conservação, entre outras coisas. Muitos têm poderes para gerir os recursos de acordo com uma "abordagem ecossistêmica" (GOLDARACENA, 2021).

²³ *South East Atlantic Fisheries Organisation*. Organização das Pescarias do Atlântico Sudeste (tradução nossa).

Nesse sentido, Goldaracena (2021) diz que o Ministério das Relações Exteriores do Uruguai tem conversado com o Brasil sobre a criação de uma ORGP do Atlântico Sudoeste, com a premissa que os países devem organizar-se para regular as capturas fora das águas nacionais. Na última reunião do Comitê de Pesca da FAO, em fevereiro de 2021, a Argentina disse que não estava disposta a negociar sobre a ORGP, mas que seria se o modelo fosse diferente. Ainda está à espera da Argentina propor um sistema de governança alternativo para áreas fora da jurisdição nacional.

Dentro da análise do Atlântico Sudeste como recurso, Isbell (2013) destaca que também deve ser incluída a crescente relevância global do Atlântico Sudeste em matéria energética, o que é claramente visto no setor de hidrocarbonetos.

De acordo com o Statista (2023), o Brasil, no que diz respeito às reservas, está posicionado apenas atrás da Venezuela em nível regional. Isso é consequência dos constantes leilões de recursos petrolíferos e da contratação de empresas de exploração pelo Estado nos últimos anos, que levaram, por exemplo, à descoberta do pré-sal²⁴ entre 2010 e 2014.

No caso da Argentina, segundo dados publicados pelo Ministério de Energia e Minerais (2023), atualmente 17 a 20% do gás consumido pela população diariamente vem de plataformas localizadas nas costas de Santa Cruz e Tierra del Fuego. Em relação à exploração no mar argentino, de 1979 até hoje foram feitos mais de 400 mil km de linhas sísmicas no fundo do mar; e foram perfurados 187 poços, dos quais 36 são produtivos.

Por fim, o Uruguai é o único dos três países que ainda não possui plataformas de petróleo. Atualmente, a estatal de combustíveis, ANCAP, decidiu adjudicar três blocos no mar uruguaio para a exploração de gás e petróleo às empresas Shell e APA Corporation (INFOBAE, 2022).

Para Isbell (2013), as recentes descobertas de recursos naturais (incluindo petróleo e gás) nas plataformas continentais dos países do Atlântico Sudeste, e a revalorização como área de pesca internacional, contribuem para o surgimento de novos polos de crescimento econômico. A isso se soma o potencial da região em termos de forças eólicas que permitem a

²⁴ O termo foi escolhido para caracterizar a descoberta da acumulação de Tupi, na Bacia de Santos. O petróleo está localizado na camada pré-sal, isto é, a cinco quilômetros abaixo do solo do oceano na plataforma continental brasileira.

realização de projetos como a instalação de Plataformas Offshore para a produção de Hidrogênio Verde, bem como o que o Uruguai projetou para o ano de 2024.

Em síntese, conforme estabelecido por Eller e Quintana (2017), em termos de recursos naturais o Atlântico Sul tem grande relevância onde se destacam as reservas de petróleo localizadas ao largo da costa sul-americana, a presença de nódulos polimetálicos de alto valor estratégico, o potencial eólico e os recursos pesqueiros.

Analisando a relevância do Atlântico Sul sob o ponto de vista das LCM, Altieri (2018) aponta que ele tem grande importância dentro do comércio mundial, e principalmente intra-atlântico. Um grande fluxo do Pacífico entra no Atlântico ao redor do Cabo da Boa Esperança, ou cruzando o Canal do Panamá. Embora seja verdade que este tráfego está principalmente orientado para o norte, o Atlântico Sudeste continua a se conectar com o Pacífico através dos estreitos de Drake e Magalhães ou do Canal de Beagle.

Analisando essa área como espaço de domínio, Bertotto (2014) afirma que o Brasil possui o maior litoral (4.300 km), o que dificulta a vigilância e permanência no mar, o Uruguai é a saída da hidrovia Paraguai-Paraná e a entrada para o Rio da Prata, sendo um ponto estratégico de vital interesse para a região e a Argentina a foz oriental de 3 passagens bioceânicas (Magalhães, Beagle e Drake) sendo a união dos oceanos Pacífico e Atlântico e a rota para o continente Antártico.

Sobre este tema o ex-ministro da defesa do Brasil, Celso Amorim (2012) diz:

“Às vezes as pessoas esquecem que o Brasil tem a maior costa atlântica do mundo, que precisa ser guardada. Não há como delegar isso, não só em relação a potenciais agressores ou à defesa do pré-sal, mas também em relação a temas como pirataria ou pesca predatória” (EM DISCUSSAO, 2012, p. 42).

De acordo com as informações estatísticas sobre registro de casos de pirataria realizadas pelo IMB (2023), no Atlântico Sudoeste nos últimos 6 anos houve descocho casos de pirataria no litoral do Brasil, quatro em 2018, dois em 2019, quatro em 2020, três em 2021 e cinco em 2022. Esse número total de casos inclui tentativas não consumadas, sendo os navios ancorados e atracados os mais acometidos.

Nesse contexto, Bertotto (2014) destaca que esses países têm como principal interesse o controle e a segurança das LCM, apontando que em esta região, os países legitimamente limítrofes do Atlântico Sul têm interesses que lhes são comuns e, portanto, têm a mesma necessidade de exercer o controle do espaço marítimo para sua proteção. Estes amplos

espaços exigem uma presença ativa, efetiva e dominante para a preservação, controle e proteção dos recursos naturais marítimos estratégicos, a vigilância das LCM e o pleno exercício da soberania nacional.

Após a análise, na seção 4.1, dos aspectos relacionados a situação atual do Atlântico Sudoeste, abordaremos na próxima seção, o contexto de cada país sul-americano membro da ZOPACAS.

4.2 Contexto de cada país sul-americano membro da ZOPACAS

4.2.1 O Brasil e a Amazônia Azul

De acordo com Altieri (2018), o Brasil, país com a maior costa atlântica do mundo, tem, por todas as razões citadas acima, um interesse especial pela paz e segurança do Atlântico Sul. Este oceano é um corredor estratégico que o conecta com a África, a Europa e o Oceano Índico. A forte dependência do tráfego marítimo das atividades de comércio exterior é um grande desafio para a defesa.

Nos últimos anos, o Oceano Atlântico tornou-se ainda mais crucial para o país devido às riquezas encontradas na ZEE e na plataforma continental (PC), conforme expressa o Livro Branco de Defesa, dá necessidade de intensificar as medidas para acomodar, monitorar e controlar o tráfego marítimo, bem como dos incidentes na área de vigilância marítima de responsabilidade do Brasil (Ministério da Defesa Nacional do Brasil 2020, p. 30).

Para Altieri (2018) vale destacar a significativa importância das reservas petrolíferas existentes na plataforma continental brasileira. O petróleo é um dos recursos estrategicamente mais valiosos nesta área, principalmente tendo em conta que mais de 90% da extração de petróleo brasileira está concentrada nessa parte do Atlântico Sul. A isso temos que somar os depósitos minerais como fosforita, ouro, manganês entre outros. Colocando esta área em uma fonte de grande riqueza e valor estratégico para o Brasil (FIG. 5, ANEXO E).

Daí a ênfase dos documentos oficiais na negação do mar:

A intensificação das ocorrências de atos ilícitos no mar, na forma de pirataria,

tráfico de pessoas e de drogas, contrabando, pesca ilegal, crimes ambientais e outros demandam a presença estatal nos mares e nas vias navegáveis. Daí decorre que o Poder Naval deve dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas águas jurisdicionais brasileiras, e manter a segurança nas linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais, nos termos do direito internacional (Ministério de Defesa de Brasil, Estratégia Nacional de Defesa, 2016, p. 42-43).

Deixando claro que o Brasil busca o fortalecimento de uma marinha de alto mar que compartilhe responsabilidades globais e seja capaz de assegurar sozinha as linhas de comunicação o tráfego marítimo do Atlântico Sudeste e a proteção das áreas de interesse estratégico, sempre atuando sob os termos do direito internacional. Vale ressaltar neste documento as novas ameaças identificadas na atualidade.

4.2.2 Argentina e a Pampa Azul

A Argentina tem um litoral de 5 mil quilômetros e uma projeção de sua ZEE que pode se estender, em alguns pontos, até a milha 350 e até 370, medida a partir da costa. Ao mesmo tempo, a Argentina tem uma imensa plataforma continental com a possibilidade de exploração sustentável de recursos valiosos e adequada para o uso prático de energias renováveis inovadoras (FIG 6, ANEXO F).

No âmbito dessas diretrizes, é plausível argumentar que a Argentina mantém um interesse histórico e estratégico no Atlântico Sul. As suas preocupações centram-se no controle e na segurança das suas LCM.

Nesse contexto, o conceito de Pampa Azul é uma iniciativa interministerial do Governo da Argentina que articula ações de pesquisa científica, desenvolvimento tecnológico e inovação para fornecer bases científicas para as políticas oceânicas nacionais, incluindo o fortalecimento da soberania nacional sobre o mar, conservação, bem como o uso sustentável dos ativos marinhos, incluindo a criação e gestão de áreas marinhas protegidas (PAMPA AZUL, 2023).

A principal ameaça que a Argentina enfrenta hoje é a pesca *IUU*, evidenciada pela presença permanente de embarcações, a maioria de origem chinesa, na milha 201. De acordo

com Almada e De Santis Solla (2023), o cenário atual é resultado da falta de decisão e vontade política dos Estados cujas frotas pescam naquela área, bem como da própria Argentina, em seu papel de Estado costeiro, para ordenar tal atividade extrativa além da jurisdição nacional.

Altieri (2018) aponta que a Argentina mantém uma certa aspiração de desempenhar um papel regional e defende abertamente o multilateralismo no sistema internacional. No entanto, não é uma potência naval, nem está desenvolvendo, pelo menos durante o período analisado, ações tendendo a se tornar uma.

Nenhuma outra ação foi realizada para buscar algum grau de controle do mar na área, nem foram feitos investimentos para ter um desenvolvimento que no futuro o permita.

4.2.3 Uruguai e a Pradera Azul

Após árduo trabalho e várias apresentações à ONU dos correspondentes estudos geológicos, batimétricos e sísmicos, este órgão aprovou em 2016 o limite exterior da plataforma continental até quase 350 MN, acessando assim os direitos de soberania sobre o leito e subsolo em uma área de 83.000 KM², que inclui, entre outros, minerais e organismos vivos de espécies que se movem ao longo do fundo, bem como todas as riquezas minerais ou outras que possam existir no subsolo (DIAZ, 2022).

Em suma, o Uruguai passou a ter quase 20% mais territórios marítimo do que terrestre, o que em números significa 206.000 KM² de território submerso em comparação com 176.000 KM² em terra (FIG. 7, ANEXO G).

De acordo com Diaz (2022), o Uruguai reconhece a necessidade imperiosa de proteger a riqueza no que então se chamava Pradera Azul e vem reiterando isso há anos. Para tanto, deve ser ciente da importância e da necessidade urgente de dispor de meios marítimos e aeronavais para sua proteção e controle para evitar a predação, a pesca ilegal, a poluição, bem como a vital importância de incorporar pelo menos um navio de pesquisa científica de bandeira nacional e não depender de outros, acompanhados de políticas públicas que promovam a integração e o desenvolvimento dos diversos setores marítimos.

Nesse contexto, para Visión Marítima (2022), o conceito de Pradera Azul tem uma natureza político-estratégica, que visa comunicar à sociedade e às demais instituições nacionais sobre a importância desse espaço marítimo de jurisdição nacional.

Após a análise, na seção 4.2 do contexto de cada país sul-americano membro da ZOPACAS, passaremos a abordar na próxima seção, a criação da ZOPACAS e sua situação atual frente as ameaças atuais e os desafios futuros.

4.3 Criação da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e sua situação atual

A ZOPACAS surgiu em 1986, por iniciativa do Brasil e visa a cooperação em segurança e defesa, mas também a colaboração para o desenvolvimento endógeno da região. É uma organização consultiva transcontinental, composta por 24 países de ambos os lados do Atlântico e endossada pela Assembleia das Nações Unidas por meio da resolução 41/11 (Palacios, 2019).

De acordo com Palacios (2019), a organização foi constituída na reta final da Guerra Fria, período em que alguns países buscaram formas de cooperação fora da distribuição bipolar de poder entre os Estados Unidos e a União Soviética. Nasceu também numa altura em que Angola e Brasil se tornavam importantes actores regionais devido à elevada presença de hidrocarbonetos nos seus territórios. Daí a necessidade de criar maiores condições de segurança na região, de modo a que as operações económicas por mar possam ser realizadas com o mínimo de incerteza possível.

Para palácios (2019), no curto prazo, a ZOPACAS fez progressos significativos em favor da paz e da segurança no Atlântico Sul. Uma das mais notáveis diz respeito à assinatura, em 1996, do Tratado de Pelindaba (Tratado Africano para a Formação de uma Zona Livre de Armas Nucleares), que tornou a África, após a adesão da África do Sul²⁵, a terceira zona livre de armas nucleares do mundo. A mudança seguiu o Tratado de Tlatelolco, de 1967, que tornou a América Latina e o Caribe a primeira região livre de armas nucleares.

²⁵ O caso sul-africano é interessante, pois é o primeiro e único país até hoje que, após ter desenvolvido a bomba nuclear, decretou o desmantelamento completo de seu programa nuclear após a assinatura do Tratado de Não-Proliferação Nuclear, em 1991.

Embora a capacidade de desenvolvimento da ZOPACAS seja clara, Palacios (2019) observa que se deve ter em mente que a organização não possui atualmente uma estrutura institucional capaz de promover tais sinergias e práticas cooperativas de forma eficaz. De fato, alguns analistas argumentam que, ao contrário do que deveria estar acontecendo, os países estão se interessando cada vez menos pelo projeto, como evidenciado pela frequente ausência de presidentes de país nas reuniões da organização.

Como mencionado, as aspirações de ressurgimento da organização baseiam-se em uma maior importância do comércio marítimo, na exploração dos novos campos de petróleo em águas profundas do Brasil (pré-sal) e na necessidade de proteger o transporte marítimo contra a pesca *IUU* e a pirataria. O diretor do Colégio Sul-Americano de Defesa, Antonio Jorge Ramalho, diz que tudo isso está aumentando a importância geopolítica da região do Atlântico Sul, o que transformaria o ZOPACAS em uma "ferramenta pronta para ser usada caso haja uma percepção de ameaça na área" que coloque em risco a extração e o comércio de matérias-primas da região (SPUTNIK, 2021, p. 1).

Assim, pode-se concluir que, tanto pela falta de recursos materiais quanto pelo caráter consultivo da organização, a ZOPACAS não tem sido capaz de projetar influência suficiente para se tornar uma organização de referência internacional.

Para Palacios (2019), a organização é um fórum interessante para abordar problemas comuns que têm sido mais bem sucedidos no curto prazo na área de paz e segurança, mas está lutando para estabelecer uma cooperação econômica de longo prazo, faltando até mesmo maturidade no nível institucional.

Por conseguinte, é necessário um maior empenho por parte dos Estados-Membros, a fim de solidificar um projeto necessário não só para a paz e a segurança na região, mas também para a independência política, econômica e energética dos Estados do Atlântico Sul.

Após a análise, na seção 4.3, dos aspectos relacionados a criação da ZOPACAS e sua situação atual frente as ameaças atuais e os desafios futuros, algumas considerações parciais a esse respeito serão feitas na última seção.

4.4 Considerações parciais

O Atlântico Sudoeste adquiriu nas últimas décadas uma grande relevância geopolítica mundial devido às suas riquezas pesqueiras, aos seus recursos energéticos e à importância de suas LCM.

A principal ameaça atualmente é a pesca *IUU*, principalmente nas águas ao largo da costa argentina, que é percebida com a presença de frotas pesqueiras de cerca de 20 países da Ásia, Europa e América Latina para o Atlântico Sul, onde se destaca a presença de aproximadamente 350 embarcações chinesas.

As recentes descobertas de recursos naturais (incluindo petróleo e gás) nas plataformas continentais dos países da América do Sul, o potencial da região em termos de forças eólicas que permitem a realização de projetos como a instalação de Plataformas Offshore para a produção de Hidrogênio Verde, bem como o que o Uruguai projetou para o ano de 2024 e o aumento do tráfego comercial nas LCM da região, contribuem para o surgimento de novos polos de crescimento econômico.

Embora os casos de pirataria não representem uma ameaça atual significativa no Atlântico Sudoeste, devido ao aumento das atividades decorrentes da situação mencionada, requer atenção especial para garantir a segurança e o bom uso do mar.

Estes amplos espaços exigem uma presença ativa, efetiva e dominante para a preservação, controle e proteção dos recursos naturais marítimos estratégicos, a vigilância das LCM e o pleno exercício da soberania nacional.

Em este contexto, apesar de suas notáveis conquistas em paz e segurança, ZOPACAS está atualmente em um estado de falta de impulso. Alguns analistas dizem que, para que a organização ressurgisse mais cedo, ela precisa passar por uma reestruturação institucional que lhe permita enfrentar melhor as ameaças e os desafios impostos pelas novas realidades geopolíticas.

5 ANÁLISE COMPARATIVA

Este capítulo testará a teoria do Controle do Mar, anteriormente desenvolvida na execução da Operação Atalanta e realizada pela EU NAVFOR. Finalmente, será analisada a viabilidade de utilização de sua estrutura para realizar uma operação de características semelhantes com os países sul-americanos, membros da ZOPACAS.

O mesmo será dividido em duas seções. Primeiro, será abordada a aplicação da teoria de controle do mar desenvolvida pelo Almirante Raoul Castex e pelo Dr. Geoffrey Till na Operação Atalanta.

Na segunda seção será analisada a viabilidade da realização de uma operação de características semelhantes, em termos de estrutura e operacionalidade, pelos três países do Atlântico Sudoeste (Argentina, Brasil e Uruguai).

Por fim, na terceira seção, serão feitas conclusões parciais sobre as análises realizadas a fim de sintetizar as principais ideias.

5.1 Aplicação da Teoria do Controle do Mar na Operação Atalanta

A teoria do controle do mar foi desenvolvida por vários estrategistas marítimos em contextos temporais bem diferenciados. Embora seja um conceito que nasceu sob uma concepção bélica, segundo estrategistas marítimos contemporâneos, ele permanece válido e se adapta tanto à evolução tecnológica atual quanto às novas ameaças.

O aumento da atividade marítima internacional e a dependência dos Estados em relação a ela traz consigo o que se convencionou chamar de “maritimização do mundo”. Isso faz com que o controle do mar e, mais especificamente, das LCM se torne uma prioridade dos Estados ao desenvolver suas estratégias marítimas e, assim, atingir seus objetivos econômicos e militares.

O Dr. Geoffrey Till concorda com o que foi desenvolvido pelo Almirante Raoul Castex em um ponto relevante quando aponta que o controle do mar não é absoluto, é apenas relativo, incompleto e imperfeito.

Essas características aplicadas ao conceito da operação da Atalanta serão analisadas a seguir. Em primeiro lugar, ao apontar que o controle do mar não é absoluto e apenas relativo, refere-se ao fato de que ele é objeto de uma relatividade que lhe confere seu caráter de estar limitado em espaço (local) e tempo, pois não pode ser exercido ininterruptamente. Por outras palavras, o controle do mar não é total e existem limitações à capacidade dos Estados exercerem o seu controle sobre o mar.

Neste ponto, a Operação Atalanta foi criada pela comunidade internacional em resposta à incapacidade da Somália de exercer soberania em suas águas territoriais, o que levou a um aumento exponencial de casos de pirataria no Golfo de Adén durante 2007. Isso demonstra, não apenas limitações, mas uma manifesta incapacidade de exercer o controle do mar em suas águas territoriais.

Em segundo lugar, é imperfeito devido à heterogeneidade e complexidade da atividade marítima, que pode ser percebida no Golfo de Áden por ser uma região por onde circula anualmente quase 30% do petróleo mundial e por onde passam aproximadamente 21.000 navios de várias atividades principalmente comerciais. Dentro desta complexidade podemos encontrar, por exemplo, a dificuldade de identificação de cargas ilícitas em navios mercantes e as limitações impostas pelo Direito Internacional.

Finalmente, é incompleto, dada a vastidão do mar, tornando difícil eliminar completamente a ameaça aos oceanos. Isso se deve à necessidade de exercer controle em um determinado espaço e por um período específico. Este ponto é plenamente verificável no caso da Operação Atalanta, ao observar o relatório que o IMB fez recomendando que os navios militares, pertencentes à EU NAVFOR, permaneçam na região. Esta organização sustenta que como a situação política na Somália não foi modificada e continua a ser um Estado falido, a ameaça de pirataria permanece ainda latente.

Till introduz o conceito de novas ameaças à teoria do controle do mar e destaca a importância que isso tem por sua estreita relação com o comércio mundial e suas respectivas LCM. Por isso, é necessário ter um sistema de defesa coletivo marítimo que contemple os interesses de cada região e que seja a base fundamental para a estrutura das futuras marinhas. O objetivo deve ser sempre garantir aquilo a que chama um círculo marítimo virtuoso, ou seja, uma visão integral, inclusiva e articuladora de todas as atividades marítimas e seu impacto na vida cotidiana.

Este conceito é plenamente aplicável à concepção da Operação Atalanta porque como

resultado da atividade criminosa de pirataria em 2007, o comércio mundial e as LCM foram afetados de tal forma que as companhias de navegação desistiram de navegar nessas águas devido ao risco latente e ao aumento dos custos associados.

É por isso que a comunidade internacional concedeu aos Estados ferramentas jurídicas sólidas para combater a pirataria. Isso permitiu que a EU NAVFOR exercesse o que Till chama de um sistema de defesa marítima coletiva, apoiado por operações combinadas com as marinhas dos países membros da UE, através de ações marítimas multilaterais para combater esta ameaça. Estas operações tiveram, à luz dos resultados obtidos, um efeito dissuasor contra a pirataria no Golfo de Áden, além de cumprir as leis do sistema internacional.

Um ponto importante a destacar é a evolução tecnológica. Isso eleva a inovação e o desenvolvimento em todas as facetas do ser humano, obriga os estrategistas a modificarem sua estratégia e repensar as definições para evoluir em conceitos como controle do mar. Isso permite um combate eficaz a criatividade e capacidade de adaptação dos atores híbridos (no caso, os piratas) às mudanças que ocorrem no entorno operacional.

Sem dúvida, esses avanços facilitam a realização dessa tarefa, reduzindo as limitações que os Estados têm para realizar um controle mais eficiente da área. A incorporação de novas tecnologias permite obter um quadro situacional completo e alcançar uma resposta mais rápida e eficaz sem a necessidade de uma base operacional permanente na área de operações, o que reduz consideravelmente os custos.

Um exemplo concreto dessa situação é que o Op Comd comanda a EU NAVFOR desde o OHQ em Rota, Cádiz (Espanha) onde ele planeja e dirige a Operação em conjunto com as autoridades políticas e militares da UE. Por sua vez, o MSCHOA, localizado em Brest (França) presta aconselhamento e assistência aos marítimos e monitoriza os navios que operam no Oceano Índico, permitindo uma resposta militar combinada a qualquer ato de pirataria. O Comandante da Força exerce o comando e o controle de todas as forças militares na área de operações a partir do FHQ (num navio-capitânia). Esta estrutura permite ter um controle situacional em tempo real com uma resposta imediata a qualquer ameaça.

Após a abordagem, na seção 5.1, de testar a aplicação da teoria do controle do mar desenvolvida pelo Almirante Raoul Castex e o Dr. Geoffrey Till na Operação Atalanta, na última seção, será analisada a viabilidade de utilização de sua estrutura para realizar uma operação de características semelhantes com os países sul-americanos membros da ZOPACAS.

5.2 Conceito da Operação Atalanta aplicado no Atlântico Sudoeste

Após a análise das principais ameaças existentes no Atlântico Sudoeste, determinou-se que a pesca *IUU* é a mais destacada. Além disso, deve-se levar em conta, os desafios futuros que a região tem em termos de exploração de recursos naturais e projetos existentes devido ao potencial em energia eólica.

Diante dessa situação, os três países sul-americanos, Argentina, Brasil e Uruguai, enfrentam o dilema atual de conseguir enfrentar com eficiência essa ameaça e os novos desafios que se avizinham.

Considerando que, embora a pesca *IUU* seja um fenômeno que pode ocorrer em qualquer segmento da frota, seu maior impacto se manifesta na pesca de profundidade, que opera preferencialmente em águas internacionais e plataformas continentais dos três países, principalmente ao largo da costa argentina onde há poucos meios de controle. Então, a ação para combatê-lo deve ser concentrada nessas áreas e naquele segmento de frota.

Tendo em conta a amplitude da pesca *IUU*, a diversidade de fatores que contribuem para a mesma e a vasta gama de instrumentos jurídicos, logísticos e financeiros necessários para a combatê-la, são tais que exigem a cooperação a todos os níveis (meios diplomáticos e ministeriais), a ZOPACAS apresenta-se como um organismo com a estrutura necessária para abordar a luta contra a pesca *IUU* de forma mais eficaz.

Sob este conceito e tendo em conta os resultados obtidos pela Operação Atalanta na luta contra a pirataria, é pertinente considerar a utilização da sua estrutura operacional como base para a realização de uma operação de características semelhantes.

Desta forma, de acordo com o que foi expresso por Till (2007) através de operações navais combinadas entre os três países, alcançar o efeito dissuasor para combater esta ameaça, para o qual é necessário garantir a manutenção da presença de meios na área (navios de superfície e aeronaves de patrulha), como foi conseguido na Operação Atalanta que ainda hoje opera.

Há fatores que se apresentam como desvantagens para a criação de tal operação, ao contrário da Operação Atalanta. Em primeiro lugar, a EU NAVFOR contou com o apoio de mais de 20 países da UE, enquanto aqui há apenas três.

Outro ponto transcendental são as diferenças existentes em termos de meios, sendo o

Brasil o país com maior capacidade naval militar na região, bem acima da Argentina e do Uruguai.

Entre os aspectos positivos, vale destacar a experiência que as Marinhas dos três países têm em relação à interoperabilidade como resultado de um histórico de operações combinadas como as seguintes: Fraternal, Atlantis e Atlasur. Além do fato de operar em uma área conhecida e próxima ao continente, ao contrário do que aconteceu no Golfo de Áden.

É importante destacar que para realizar uma operação dessa magnitude, é necessário contar com o apoio da comunidade internacional representada pela ONU e, em especial, pela OMI. Isso fornecerá os instrumentos jurídicos necessários para garantir a ação da força dentro do quadro legislativo internacional, como aconteceu com a operação de Atlanta e a criação de resoluções da ONU, que, com base nos artigos da CNUDM, permitiram que a EU NAVFOR operasse dentro de um quadro legislativo atual.

Outro ponto a destacar seria a necessidade urgente de ter um sistema de troca de informações que permita uma consciência situacional marítima em tempo real e, assim, garantir uma resposta imediata. Neste caso, a estrutura de monitoramento da operação da Atlanta através do seu OHQ localizado na Rota (Espanha) e do MSCHOA em Brest (França) serve de referência.

Atualmente, na região do Atlântico Sudoeste, no que diz respeito ao intercâmbio de dados e os esforços para lidar com essa atividade, são feitos apenas por países individualmente. Nota-se que houveram abordagens entre os três países para criar uma plataforma digital onde os Estados possam reunir informações sobre todas as embarcações, incluindo aquelas que realizam ou apoiam a pesca *IUU*.

Uma vez operacional, a plataforma fornecerá informações sobre o tráfego marítimo, especialmente as embarcações que transportam peixe, combustível ou outras cargas de navio para navio. Por isso, é uma vantagem contar com a estrutura oferecida pela Rede de Cooperação Operacional Regional de Autoridades Marítimas das Américas (ROCRAM).

A questão logística e o Comando e Controle (C2) são apresentados como as maiores dificuldades no que diz respeito à interoperabilidade e à manutenção permanente de meios navais na área. Por esta razão, deve ser projetada uma estrutura que permita atender essas exigências, principalmente em termos de bases de apoio que permitam a implantação, fornecimento e reparo de unidades em caso de avaria dos navios ou aeronaves.

Nesse sentido, os Estados que contribuem com meios para a operação Atlanta

comprometem-se a que estejam 100% operacionais e, em caso de eventual defeito que ocorra na área de operações, esta unidade será imediatamente aliviada sem comprometer o desempenho normal da operação.

No que diz respeito ao controle político, direção estratégica e estrutura de comando, note-se que é viável utilizar a estrutura apresentada pela operação da Atalanta tendo em conta o seu carácter descentralizado e com a vantagem de serem apenas três países com uma excelente relação histórica, a tomada de decisão a nível político em tese resultariam mais simples.

Por fim, é necessário esclarecer que todas as ações realizadas por uma operação regional diante dessa ameaça devem ser acompanhadas em paralelo com políticas estaduais e regionais que contribuam para mitigá-la.

A este respeito, a Operação Atalanta foi acompanhada de políticas para acabar com a pirataria no Golfo de Áden e contribuir para o desenvolvimento da região. O empenhamento multifacetado da UE no Corno de África é orientado pelo seu “Quadro Estratégico para o Corno de África”. Identifica cinco prioridades para a ação da UE:

- Construir estruturas políticas fortes e responsáveis;
- Contribuição para a resolução e prevenção de conflitos;
- Mitigação das ameaças à segurança que emanam da região;
- Promover o crescimento económico;
- E apoiar a cooperação económica regional.

Para coordenar estes esforços, a UE nomeou um Representante Especial para o Corno de África, cujo mandato consiste em contribuir ativamente para os esforços regionais e internacionais, com vista a alcançar uma paz, segurança e desenvolvimento duradouros na região.

Um exemplo dessas políticas seria a criação de uma ORGP que permita ter um sistema de controle na região, como os que existem em outras partes do mundo.

Existem organizações regionais de gestão das pescas na maioria das zonas de alto mar com grandes pescarias ou ecossistemas complexos que facilitam a cooperação entre os governos e ajudam a melhorar as perspectivas de espécies sob pressão de pesca contínua, como o atum e o espadarte. Eles são responsáveis por avaliar recursos, monitorar embarcações e adotar medidas de conservação, entre outras funções.

5.3 Considerações parciais

Após análise da teoria de controle do mar desenvolvida por Castex e Till, comprova-se que os conceitos da mesma são aplicáveis à execução da operação Atalanta na luta contra a pirataria no Golfo de Áden. Mesmo tendo em conta as novas ameaças que Till inclui no conceito, juntamente com a evolução dos avanços tecnológicos que permitem lidar de forma mais eficaz com este tipo de crime.

Tendo em conta os excelentes resultados obtidos pela operação Atalanta, é pertinente pensar na viabilidade da utilização de uma estrutura semelhante para a criação de uma operação envolvendo os três países do Atlântico Sudoeste (Argentina, Brasil e Uruguai) contra a pesca *IUU* e ameaças futuras que possam surgir com o desenvolvimento regional.

Para tanto, foram verificados alguns pontos fundamentais para a realização de uma operação conjunta pelos três países. Em primeiro lugar, a utilização de um organismo existente, como o ZOPACAS, constituiria uma base jurídica para a sua ação.

Em segundo lugar, o acompanhamento da operação, em conjunto com as políticas estaduais e regionais, como a criação de uma ORGP e o intercâmbio de informações através da cooperação da ROGRAM.

Finalmente, um apoio logístico e uma estrutura de C2 que permita o normal desenvolvimento da operação, tendo em conta a sua duração, as dimensões da área de operações e as diferenças de meios entre os três países.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como propósito responder à seguinte questão: O controle de área marítima exercido na operação Atalanta seria um exemplo viável a ser aplicado pelos países sul-americanos membros da ZOPACAS?

Em princípio, foi realizada uma análise da teoria do controle do mar desenvolvida por dois estrategistas navais, o Almirante Raoul Castex (1878-1968) e o Dr. Geoffrey Till (1945).

A diferença entre ambos os autores é típica da época em que cada um desenvolve sua teoria. Por um lado, Castex aplica o termo de controle do mar com uma concepção bélica, enquanto Till adapta o conceito aos atuais, identificando as novas ameaças existentes no século XXI e a evolução tecnológica.

Ambos os autores concordam que o controle do mar não é absoluto, é apenas relativo, incompleto e imperfeito, e que este não deve ser considerado um fim em si mesmo.

Por sua vez, Till expressa que o controle do mar é uma condição que só é alcançada com capacidades críveis. Ou seja, todos aqueles meios e armas que são cada vez mais desenvolvidos e modernizados para garantir a proteção das LCM. Estas capacidades permitirão recorrer à dissuasão, acordo à aplicação da lei, de modo que o mar adquira grande relevância na segurança e no desenvolvimento dos países.

Entre essas novas ameaças, encontra-se a pirataria que, embora não seja uma atividade nova, a partir de 2004 teve um crescimento exponencial devido, entre outras causas, ao aumento da atividade marítima e do valor das cargas. Esse ato criminoso ocorre principalmente em áreas marítimas que não são soberanas com um Estado e onde são incapazes de lidar com a situação, como é o caso de Somália. Isso torna a luta complexa devido à necessidade de cooperação entre os países que fazem fronteira ou não com a área afetada.

Diante dessa situação, as iniciativas da ONU, a partir de 2008, instando os Estados a cooperarem por meio de resoluções, foram o motor para que as forças navais multinacionais agissem legitimamente na luta contra a pirataria.

A cooperação internacional é necessária e tem sido amplamente divulgada pela ONU por meio da OMI, e registrada em resoluções com iniciativas legais para solucionar esse crime. Assim, os Estados passam a dispor de ferramentas jurídicas e sólidas para fundamentar e adaptar suas leis internas para apoiar as ações de suas instituições na luta contra a pirataria.

A formação de uma força naval combinada requer um esforço político e econômico por parte dos países participantes, bem como o reconhecimento de um marco legal internacional que legitime sua finalidade. Nessas condições, com uma forte presença, gera o efeito dissuasor desejado para intervir e atingir seus objetivos.

Sob este conceito, é criada a operação Atalanta da EU NAVFOR, que desde o seu lançamento em 2008 até 2013, teve uma taxa de sucesso de 100% na proteção de navios que fornecem ajuda alimentar à população somali, contribuiu para a dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e assaltos à mão armada no mar ao largo da costa da Somália.

Por outro lado, o Atlântico Sudoeste adquiriu nas últimas décadas uma grande relevância geopolítica mundial devido às suas riquezas pesqueiras, aos seus recursos energéticos e à importância de suas LCM.

A principal ameaça atualmente é a pesca *IUU*, principalmente nas águas ao largo da costa argentina, que é percebida com a presença de frotas pesqueiras de cerca de 20 países da Ásia, Europa e América Latina para o Atlântico Sul, onde se destaca a presença de aproximadamente 350 embarcações chinesas.

As recentes descobertas de recursos naturais (incluindo petróleo e gás) nas plataformas continentais dos países ribeirinhos da América do Sul, o potencial da região em termos de forças eólicas que permitem a realização de projetos como a instalação de Plataformas Offshore para a produção de Hidrogênio Verde, bem como o que o Uruguai projetou para o ano de 2024, e o aumento do tráfego comercial nas LCM da região contribuem para o surgimento de novos polos de crescimento econômico.

Embora os casos de pirataria não representem uma ameaça atual significativa no Atlântico Sudoeste, devido ao aumento das atividades marítimas, requer atenção especial para garantir a segurança e o bom uso do mar.

Este amplo espaço exige uma presença ativa, efetiva e dominante para a preservação, controle e proteção dos recursos naturais marítimos estratégicos, a vigilância das LCM e o pleno exercício da soberania nacional.

Neste contexto, apesar de suas notáveis conquistas em paz e segurança, a ZOPACAS está atualmente em um estado de falta de impulso. Alguns analistas dizem que, para que a organização ressurgisse mais cedo, ela precisa passar por uma reestruturação institucional que lhe permita enfrentar melhor as ameaças e os desafios impostos pelas novas realidades geopolíticas.

Neste contexto, e após a realização da análise da teoria de controle do mar desenvolvida por Castex e Till, comprova-se que os conceitos da mesma são aplicáveis à execução da operação Atalanta na luta contra a pirataria no Golfo de Áden. Mesmo tendo em conta as novas ameaças que Till inclui no conceito, juntamente com a evolução dos avanços tecnológicos que permitem lidar de forma mais eficaz com este tipo de crime.

Por sua vez, tendo em conta os excelentes resultados obtidos pela operação Atalanta, é pertinente pensar na viabilidade da utilização de uma estrutura semelhante para a criação de uma operação envolvendo os três países do Atlântico Sudoeste (Argentina, Brasil e Uruguai) contra a pesca *IUU* e ameaças futuras que possam surgir como produto do desenvolvimento regional.

Por esta razão, foram verificados alguns pontos fundamentais para a realização de uma operação conjunta pelos três países. Em primeiro lugar, a utilização de um organismo existente, como o ZOPACAS, constituiria uma base jurídica para a sua ação.

Em segundo lugar, o acompanhamento da operação em conjunto com as políticas estaduais e regionais, como a criação de uma ORGP e o intercâmbio de informações através da cooperação da ROCRAM.

Finalmente, um apoio logístico e uma estrutura de C2 que permita o desenvolvimento normal da operação, tendo em conta a sua duração, as dimensões da área de operações e as diferenças de meios entre os três países.

Sem dúvida representa um grande desafio para os três países sul-americanos, tendo em vista a complexidade da criação, execução e manutenção de uma operação de tal magnitude para combater a pesca *IUU* e outras ameaças que possam surgir no Atlântico Sudoeste.

Por isso, utilizando como referência a estrutura da operação Atalanta, levando em conta os excelentes resultados obtidos em termos de números (diminuição de casos de pirataria) e o nível alcançado do ponto de vista operacional, representa um insumo excepcional a ser considerado.

Por sua vez, com uma visão prospectiva para a região, isso serviria para revitalizar a ZOPACAS, levando em conta a relevância do Atlântico Sul no contexto geopolítico global.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, A. E.; MARCONDES DE SOUZA NETO, D. La creciente influencia de China en el Atlántico Sur. **CIDOB d'Afers Internacionals**, Num. 102-103, p. 169–197, set. 2013.

ALMADA, S.; DE SANTIS SOLLA, L. **Pesca ilegal no declarada y no reglamentada (INDNR) en Argentina**. Disponível em: <<https://www.globalports.com.ar/pesca-ilegal-no-declarada-y-no-reglamentada-indnr-en-argentina/>>. Acesso em: 4 jul. 2023.

ALTIERI, M. A. Poder Naval en el Atlántico Sur occidental del Siglo XXI: nuevo escenario mundial y competencia por el control del espacio marítimo entre los años 2002 y 2015. **Boletín del Departamento de Seguridad Internacional y Defensa**; Num. 24, p. 1–11, jun. 2018.

BERTOTTO, J. **La Isla de los Estados (RA) un lugar para el control de navegación (aérea y marítima) del Mar Argentino, que permitiría el ejercicio responsable de la soberanía nacional**. Thesis—Universidad del Salvador: [s.n.].

BOLETIM GEOCORRENTE. **A Pesca IUU**. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/egn/sites/www.marinha.mil.br.egn/files/Boletim%20Especial%20ZOPACAS%202021.pdf>>. Acesso em: 2 jul. 2023.

CASTEX, R. **Teorías Estratégicas, Tomo Primero: Generalidades sobre estrategia. La misión de las Fuerzas Marítimas. La conducción de las Operaciones**. Buenos Aires: Escuela de Guerra Naval (Argentina), 1938. v. 1.

CBN. **CBN - Home CBN**. Disponível em: <<https://cbn.globoradio.globo.com>>. Acesso em: 23 jun. 2023.

COMTE, L.; DE BONFILS, L. **Histoire de la marine française, extrato em Martin Motte (Ed), Les Larmes de nos souverains. La pensée stratégique navale française**. PARIS: Centre d'études stratégiques de la Marine, 2014. v. 6.p. 69.

DBPEDIA. **About: Golfo de Adén**. Disponível em: <https://es.dbpedia.org/page/Golfo_de_Ad%C3%A9n>. Acesso em: 4 abr. 2023.

DÍAZ DEL RÍO JÁUDANES, E. La Piratería en el Cuerno de África. **Revista General de Marina**, p. 217–228, mar. 2009.

DIAZ, B. **Pradera azul: sobre el desarrollo y explotación productiva de las riquezas marinas | La Mañana**. Disponível em: <<https://www.xn--lamaana-7za.uy/actualidad/pradera-azul-sobre-el-desarrollo-y-explotacion-productiva-de-las-riquezas-marinas/>>. Acesso em: 10 jun. 2023.

ELLER, M. J.; QUINTANA, P. **Malvinas y la construcción de un reclamo soberano, pasado, presente y futuro. La Importancia Geopolítica del Atlántico Sur. A 50 años de la resolución 2065**. La Plata: Universidad Nacional de la Plata, 2017. p. 113–138

EM DISCUSSÃO. Piratas Podem Ser Novo Risco No Atlântico Sul. **Revista De Audiências Públicas Do Senado Federal**, n. 10, p. 42, 1 mar. 2012.

EU NAVFOR. **European Union Naval Force - Operation Atalanta**. Disponível em: <<https://eunavfor.eu/>>. Acesso em: 23 jun. 2023.

FAO. **Relatórios De Gestão Das Pescas 2021. Atlântico Sudeste SEAFO Pesca Em Alto Mar. FIRMS**. [s.l.: s.n.]. Disponível em: <<https://firms.fao.org/firms/fishery/758/enntic%20SEAFO%20High%20seas%20fisheries>>. Acesso em: 20 jun. 2023.

FAO. **Yearbook Of Fishery And Aquaculture Statistics 2019 (Trilingual Edition)**. S.L.: Food & Agriculture Org, 2022.

FAO. **What is IUU fishing? | Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) fishing | Food and Agriculture Organization of the United Nations**. Disponível em: <<https://www.fao.org/iuu-fishing/background/what-is-iuu-fishing/en/>>.

FERREIRA NETO, W. B. **Fronteira Marítima brasileira: Mar Territorial, Zona...** Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/17519/o-direito-do-mar-e-a-fronteira-maritima-brasileira#Resumo>>. Acesso em: 20 jun. 2023.

GEOGRAFIA.LA GUIA 2000. **Choke Points Del Tráfico Marítimo Mundial | La Guía De Geografía**. Disponível em: <<https://geografia.laguia2000.com/economia/choke-points-del-trafico-maritimo-mundial>>. Acesso em: 4 abr. 2023.

GOLDARACENA, S. **Uruguay, Argentina and Brazil Consider Regional Fix for IUU Fishing**. Disponível em: <<https://www.maritime-executive.com/editorials/uruguay-argentina-and-brazil-consider-regional-fix-for-iuu-fishing>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

GUEDES, H. P. Pirataria Marítima alavanca arquitetura de segurança marítima na África Ocidental e Central. **Revista Marítima Brasileira**. Vol. 117, Num. 01/03., p. 61–71, jan. 2017.

GUEDES, H. P. Quanto tem custado manter a pirataria marítima controlada. **Revista Marítima Brasileira**. Vol. 139. Num. 01/03., p. 91–96, jan. 2019.

ICC. **International Maritime Bureau**. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/icc/imb>>. Acesso em: 31 maio. 2023.

ICC-IMB. **Piracy and armed robbery against ships**. Londres: International Maritime Bureau, out. 2022.

IMO. **International Maritime Organization Home Page**. Disponível em: <<https://www.imo.org>>. Acesso em: 8 maio. 2023.

INFOBAE. **La Uruguay ANCAP Adjudicó Tres Áreas Offshore Para La Explotación De Gas Y Petróleo**. Disponível em: <<https://www.infobae.com/america/america-latina/2022/06/24/la-uruguay-ancap-adjudico-tres-areas-offshore-para-la-explotacion-de-gas-y-petroleo/>>. Acesso em: 2 jul. 2023.

ISBELL, P. La energia en el Atlantico y el Horizonte Estrategico. **Revista CIDOB d'Afers Internacionals**, Num. 102-103, p. 73–100, set. 2013.

JUS.COM.BR. **Fronteira marítima brasileira: Mar Territorial, Zona...** Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/17519/o-direito-do-mar-e-a-fronteira-maritima-brasileira#Resumo>>. Acesso em: 2 abr. 2023.

JUS.COM.BR. **Zona Econômica Exclusiva: requisitos e importância**. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/62454/zona-economica-exclusiva>>. Acesso em: 2 abr. 2023.

MAINO, V. El mar como eje del sistema de comunicación. **Revista de Marina de Chile**. Vol. 116. Num. 851, p. 362–367, jul. 1999.

MINISTERIO DA DEFESA. **Estratégia Nacional de Defesa**. Disponível em: <https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/estrategia-nacional-de-defesa>. Acesso em: 5 jul. 2023.

MINISTERIO DA DEFESA ESPANHOL. **EUNAVFOR “Operación Atalanta” - Ministerio De Defensa De España**. Disponível em: <https://www.defensa.gob.es/misiones/en_exterior/actuales/listado/atalanta.html>. Acesso em: 28 jun. 2023.

O QUE É. **O Que É Estado Falido**. Disponível em: <<https://oque-e.com/o-que-e-estado-falido>>. Acesso em: 4 abr. 2023.

ONU. **RESOLUÇÃO Nro. 1816**, 2 jun. 2008a. Disponível em: <<https://digitallibrary.un.org/record/627953>>. Acesso em: 2 jul. 2023

ONU. **RESOLUÇÃO Nro. 1838**, 7 out. 2008b. Disponível em: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/538/87/PDF/N0853887.pdf?OpenElement>>. Acesso em: 3 jul. 2023

ONU. **RESOLUÇÃO Nro. 1846**, 2 dez. 2008c. Disponível em: <<https://www.un.org/securitycouncil/s/res/1846-%282008%29>>. Acesso em: 2 jul. 2023

ONU. **RESOLUÇÃO Nro. 1851**, 16 dez. 2008d. Disponível em: <<https://www.un.org/securitycouncil/es/s/res/1851-%282008%29>>. Acesso em: 2 jul. 2023

OTAN. **Estratégia Marítima Da Aliança**. Disponível em: <https://www.nato.int/nato_static/assets/pdf/pdf_2011_03/20110318_alliance_maritime-strategy_CM_2011_23.pdf>. Acesso em: 3 jul. 2023.

PALACIOS, A. **Atlantico Sur Zona De Cooperacion Entre America Latina Y Africa**. Disponível em: <<https://www.unav.edu/en/web/global-affairs/detalle1/-/blogs/atlantico-sur-zona-de-cooperacion-entre-america-latina-y-africa>>. Acesso em: 20 jun. 2023.

PRESIDENCIA ARGENTINA. **El debate sobre la explotación de hidrocarburos costa afuera (offshore)**. Disponível em: <<https://www.argentina.gob.ar/noticias/el-debate-sobre-la-explotacion-de-hidrocarburos-costa-afuera-offshore>>. Acesso em: 4 jul. 2023.

PRESIDENCIA ARGENTINA. **Qué es Pampa Azul - Pampa Azul**. Disponível em: <<https://www.pampazul.gob.ar/que-es-pampa-azul/>>. Acesso em: 10 jul. 2023.

RESEARCHGATE. **Estrategia Marítima, Evolución Y Prospectiva**. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/345038808_Estrategia_Maritima_Evolucion_y_Prospectiva>. Acesso em: 28 mar. 2023.

STATISTA. **Tema: El petróleo en América Latina**. Disponível em: <<https://es.statista.com/temas/9738/el-petroleo-en-america-latina/#topicOverview>>. Acesso em: 8 jul. 2023.

TERRAZA REBOLLO, A. **Aproximación al concepto de estado fallido. El caso de Somalia**. Thesis—Universidad de La Laguna: [s.n.].

TILL, G. **Poder Marítimo. Una Guía para el siglo XXI**. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 2007.

UE. **Josep Borrell Fontelles**. Disponível em: <https://commissioners.ec.europa.eu/josep-borrell-fontelles_es>. Acesso em: 29 maio. 2023.

UN. **UNCLOS and Agreement on Part XI - Preamble and Frame Index**. Disponível em: <https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/closindx.htm>. Acesso em: 4 abr. 2023.

UN. **Treaty of Pelindaba | United Nations Platform for Nuclear-Weapon-Free Zones**. Disponível em: <<https://www.un.org/nwzf/content/treaty-pelindaba>>. Acesso em: 23 jun. 2023.

URIBE, S.; CHAVEZ, L.; OSORIO, L. **Estrategia Marítima, Evolución y Prospectiva**. Primera ed. [s.l.] Escuela Superior de Guerra, 2017. p. 120–288.

VISIÓN MARITIMA, U. **Pradera azul: sobre el desarrollo y explotación productiva de las riquezas marinas**. Disponível em: <<https://www.visionmaritima.com.uy/pradera-azul-sobre-el-desarrollo-y-explotacion-productiva-de-las-riquezas-marinas/>>. Acesso em: 20 jun. 2023.

WEDIN, L. **ESTRATÉGIAS MARÍTIMAS NO SÉCULO XXI. A contribuição do Almirante Castex**. Rio de Janeiro: NUVIS (Escola de Guerra Naval), 2015. p. 77.

ANEXO A

United Nations

S/RES/1816 (2008)*



Security Council

Distr.: General
2 June 2008

Resolution 1816 (2008)

Adopted by the Security Council at its 5902nd meeting on
2 June 2008*The Security Council,**Recalling* its previous resolutions and the statements of its President concerning the situation in Somalia,*Gravely concerned* by the threat that acts of piracy and armed robbery against vessels pose to the prompt, safe and effective delivery of humanitarian aid to Somalia, the safety of commercial maritime routes and to international navigation,*Expressing* its concerns at the quarterly reports from the International Maritime Organization (IMO) since 2005, which provide evidence of continuing piracy and armed robbery in particular in the waters off the coast of Somalia,*Affirming* that international law, as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 ("the Convention"), sets out the legal framework applicable to combating piracy and armed robbery, as well as other ocean activities,*Reaffirming* the relevant provisions of international law with respect to the repression of piracy, including the Convention, and *recalling* that they provide guiding principles for cooperation to the fullest possible extent in the repression of piracy on the high seas or in any other place outside the jurisdiction of any state, including but not limited to boarding, searching, and seizing vessels engaged in or suspected of engaging in acts of piracy, and to apprehending persons engaged in such acts with a view to such persons being prosecuted,*Reaffirming* its respect for the sovereignty, territorial integrity, political independence and unity of Somalia,*Taking into account* the crisis situation in Somalia, and the lack of capacity of the Transitional Federal Government (TFG) to interdict pirates or patrol and secure either the international sea lanes off the coast of Somalia or Somalia's territorial waters,

* Reissued for technical reasons.



Deplores the recent incidents of attacks upon and hijacking of vessels in the territorial waters and on the high seas off the coast of Somalia including attacks upon and hijackings of vessels operated by the World Food Program and numerous commercial vessels and the serious adverse impact of these attacks on the prompt, safe and effective delivery of food aid and other humanitarian assistance to the people of Somalia, and the grave dangers they pose to vessels, crews, passengers, and cargo,

Noting the letters to the Secretary-General from the Secretary-General of the IMO dated 5 July 2007 and 18 September 2007 regarding the piracy problems off the coast of Somalia and the IMO Assembly resolution A.1002 (25), which strongly urged Governments to increase their efforts to prevent and repress, within the provisions of international law, acts of piracy and armed robbery against vessels irrespective of where such acts occur, and *recalling* the joint communiqué of the IMO and the World Food Programme of 10 July 2007,

Taking note of the Secretary-General's letter of 9 November 2007 to the President of the Security Council reporting that the Transitional Federal Government of Somalia (TFG) needs and would welcome international assistance to address the problem,

Taking further note of the letter from the Permanent Representative of the Somali Republic to the United Nations to the President of the Security Council dated 27 February 2008, conveying the consent of the TFG to the Security Council for urgent assistance in securing the territorial and international waters off the coast of Somalia for the safe conduct of shipping and navigation,

Determining that the incidents of piracy and armed robbery against vessels in the territorial waters of Somalia and the high seas off the coast of Somalia exacerbate the situation in Somalia which continues to constitute a threat to international peace and security in the region,

Acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations,

1. *Condemns and deplors* all acts of piracy and armed robbery against vessels in territorial waters and the high seas off the coast of Somalia;

2. *Urges* States whose naval vessels and military aircraft operate on the high seas and airspace off the coast of Somalia to be vigilant to acts of piracy and armed robbery and, in this context, *encourages*, in particular, States interested in the use of commercial maritime routes off the coast of Somalia, to increase and coordinate their efforts to deter acts of piracy and armed robbery at sea in cooperation with the TFG;

3. *Urges* all States to cooperate with each other, with the IMO and, as appropriate, with the relevant regional organizations in connection with, and share information about, acts of piracy and armed robbery in the territorial waters and on the high seas off the coast of Somalia, and to render assistance to vessels threatened by or under attack by pirates or armed robbers, in accordance with relevant international law;

4. *Further urges* States to work in cooperation with interested organizations, including the IMO, to ensure that vessels entitled to fly their flag receive appropriate guidance and training on avoidance, evasion, and defensive techniques and to avoid the area whenever possible;

5. *Calls upon* States and interested organizations, including the IMO, to provide technical assistance to Somalia and nearby coastal States upon their request to enhance the capacity of these States to ensure coastal and maritime security, including combating piracy and armed robbery off the Somali and nearby coastlines;

6. *Affirms* that the measures imposed by paragraph 5 of resolution 733 (1992) and further elaborated upon by paragraphs 1 and 2 of resolution 1425 (2002) do not apply to supplies of technical assistance to Somalia solely for the purposes set out in paragraph 5 above which have been exempted from those measures in accordance with the procedure set out in paragraphs 11 (b) and 12 of resolution 1772 (2007);

7. *Decides* that for a period of six months from the date of this resolution, States cooperating with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, for which advance notification has been provided by the TFG to the Secretary-General, may:

(a) Enter the territorial waters of Somalia for the purpose of repressing acts of piracy and armed robbery at sea, in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law; and

(b) Use, within the territorial waters of Somalia, in a manner consistent with action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law, all necessary means to repress acts of piracy and armed robbery;

8. *Requests* that cooperating states take appropriate steps to ensure that the activities they undertake pursuant to the authorization in paragraph 7 do not have the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage to the ships of any third State;

9. *Affirms* that the authorization provided in this resolution applies only with respect to the situation in Somalia and shall not affect the rights or obligations or responsibilities of member states under international law, including any rights or obligations under the Convention, with respect to any other situation, and underscores in particular that it shall not be considered as establishing customary international law, and affirms further that this authorization has been provided only following receipt of the letter from the Permanent Representative of the Somalia Republic to the United Nations to the President of the Security Council dated 27 February 2008 conveying the consent of the TFG;

10. *Calls upon* States to coordinate their actions with other participating States taken pursuant to paragraphs 5 and 7 above;

11. *Calls upon* all States, and in particular flag, port and coastal States, States of the nationality of victims and perpetrators of piracy and armed robbery, and other States with relevant jurisdiction under international law and national legislation, to cooperate in determining jurisdiction, and in the investigation and prosecution of persons responsible for acts of piracy and armed robbery off the coast of Somalia, consistent with applicable international law including international human rights law, and to render assistance by, among other actions, providing disposition and logistics assistance with respect to persons under their jurisdiction and control, such victims and witnesses and persons detained as a result of operations conducted under this resolution;

12. *Requests* States cooperating with the TFG to inform the Security Council within 3 months of the progress of actions undertaken in the exercise of the authority provided in paragraph 7 above;

13. *Requests* the Secretary-General to report to the Security Council within 5 months of adoption of this resolution on the implementation of this resolution and on the situation with respect to piracy and armed robbery in territorial waters and the high seas off the coast of Somalia;

14. *Requests* the Secretary-General of the IMO to brief the Council on the basis of cases brought to his attention by the agreement of all affected coastal states, and duly taking into account the existing bilateral and regional cooperative arrangements, on the situation with respect to piracy and armed robbery;

15. *Expresses* its intention to review the situation and consider, as appropriate, renewing the authority provided in paragraph 7 above for additional periods upon the request of the TFG;

16. *Decides* to remain seized of the matter.

United Nations

S/RES/1838 (2008)



Security Council

Distr.: General
7 October 2008

Resolution 1838 (2008)

**Adopted by the Security Council at its 5987th meeting, on
7 October 2008**

The Security Council,

Recalling its resolutions 1814 (2008) and 1816 (2008),

Gravely concerned by the recent proliferation of acts of piracy and armed robbery at sea against vessels off the coast of Somalia, and by the serious threat it poses to the prompt, safe and effective delivery of humanitarian aid to Somalia, to international navigation and the safety of commercial maritime routes, and to fishing activities conducted in conformity with international law,

Noting with concern also that increasingly violent acts of piracy are carried out with heavier weaponry, in a larger area off the coast of Somalia, using long-range assets such as mother ships, and demonstrating more sophisticated organization and methods of attack,

Reaffirming that international law, as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 ("the Convention"), sets out the legal framework applicable to combating piracy and armed robbery at sea, as well as other ocean activities,

Commending the contribution made by some States since November 2007 to protect the World Food Programme ("WFP") maritime convoys, and, the establishment by the European Union of a coordination unit with the task of supporting the surveillance and protection activities carried out by some member States of the European Union off the coast of Somalia, and the ongoing planning process towards a possible European Union naval operation, as well as other international or national initiatives taken with a view to implementing resolutions 1814 (2008) and 1816 (2008),

Noting recent humanitarian reports that as many as three-and-a-half million Somalis will be dependent on humanitarian food aid by the end of the year, and that maritime contractors for the WFP will not deliver food aid to Somalia without naval warship escorts, *expressing its determination* to ensure long-term security of WFP deliveries to Somalia and *recalling* that it requested the Secretary-General in resolution 1814 (2008) to provide his support for efforts to protect WFP maritime convoys,



Reaffirming its respect for the sovereignty, territorial integrity, political independence and unity of Somalia,

Taking note of the letter dated 1 September 2008 of the President of Somalia to the Secretary-General of the United Nations expressing the appreciation of the Transitional Federal Government ("TFG") to the Security Council for its assistance and expressing the TFG's willingness to consider working with other States, as well as regional organizations, to provide advance notifications additional to those already provided, in accordance with paragraph 7 of resolution 1816 (2008), to combat piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia,

Recalling that in the statement of its President dated 4 September 2008 (S/PRST/2008/33) it welcomed the signing of a peace and reconciliation agreement in Djibouti and commended the Special Representative of the Secretary-General for Somalia, Mr. Ahmedou Ould-Abdallah, for his ongoing efforts, and *emphasizing* the importance of promoting a comprehensive and lasting settlement in Somalia,

Recalling also that in the statement of its President dated 4 September (S/PRST/2008/33) it took note of the parties' request in the Djibouti Agreement that the United Nations, within a period of 120 days, authorize and deploy an international stabilization force and *looking forward* to the Secretary-General's report due 60 days from its passage, in particular a detailed and consolidated description of a feasible multinational force, as well as a detailed concept of operations for a feasible United Nations peacekeeping operation,

Emphasizing that peace and stability, the strengthening of State institutions, economic and social development and respect for human rights and the rule of law are necessary to create the conditions for a full eradication of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia,

Determining that the incidents of piracy and armed robbery against vessels in the territorial waters of Somalia and the high seas off the coast of Somalia exacerbate the situation in Somalia which continues to constitute a threat against international peace and security in the region,

Acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations,

1. *Reiterates that it condemns and deplores* all acts of piracy and armed robbery at sea against vessels off the coast of Somalia;

2. *Calls upon* States interested in the security of maritime activities to take part actively in the fight against piracy on the high seas off the coast of Somalia, in particular by deploying naval vessels and military aircraft, in accordance with international law, as reflected in the Convention;

3. *Calls upon* States whose naval vessels and military aircraft operate on the high seas and airspace off the coast of Somalia to use on the high seas and airspace off the coast of Somalia the necessary means, in conformity with international law, as reflected in the Convention, for the repression of acts of piracy;

4. *Urges* States that have the capacity to do so to cooperate with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea in conformity with the provisions of resolution 1816 (2008);

5. *Urges also* States and regional organizations, in conformity with the provisions of resolution 1814 (2008), to continue to take action to protect the World

Food Programme maritime convoys, which is vital to bring humanitarian assistance to the affected populations in Somalia;

6. *Urges* States, as requested in particular by International Maritime Organization resolution ("IMO") A-1002(25), to issue to ships entitled to fly their flag, as necessary, advice and guidance on appropriate precautionary measures to protect themselves from attack or actions to take if under attack or the threat of attack when sailing in waters off the coast of Somalia;

7. *Calls upon* States and regional organizations to coordinate their actions pursuant to paragraphs 3, 4 and 5 above;

8. *Affirms* that the provisions in this resolution apply only with respect to the situation in Somalia and shall not affect the rights or obligations or responsibilities of member States under international law, including any rights or obligations under the Convention, with respect to any situation, and *underscores* in particular that this resolution shall not be considered as establishing customary international law;

9. *Looks forward* to the report of the Secretary-General requested in paragraph 13 of resolution 1816 (2008) and *expresses* its intention to review the situation with respect to piracy and armed robbery at sea against vessels off the coast of Somalia with a view, in particular, upon the request of the TFG, to renewing the authority provided in paragraph 7 of resolution 1816 (2008) for an additional period;

10. *Decides* to remain seized of the matter.



Resolution 1846 (2008)

**Adopted by the Security Council at its 6026th meeting, on
2 December 2008**

The Security Council,

Recalling its previous resolutions concerning the situation in Somalia, especially resolutions 1814 (2008), 1816 (2008) and 1838 (2008),

Continuing to be gravely concerned by the threat that piracy and armed robbery at sea against vessels pose to the prompt, safe and effective delivery of humanitarian aid to Somalia, to international navigation and the safety of commercial maritime routes, and to other vulnerable ships, including fishing activities in conformity with international law,

Reaffirming its respect for the sovereignty, territorial integrity, political independence and unity of Somalia,

Further reaffirming that international law, as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 ("the Convention"), sets out the legal framework applicable to combating piracy and armed robbery at sea, as well as other ocean activities,

Taking into account the crisis situation in Somalia, and the lack of capacity of the Transitional Federal Government ("TFG") to interdict pirates or patrol and secure either the international sea lanes off the coast of Somalia or Somalia's territorial waters,

Taking note of the requests from the TFG for international assistance to counter piracy off its coasts, including the 1 September 2008 letter from the President of Somalia to the Secretary-General of the United Nations expressing the appreciation of the TFG to the Security Council for its assistance and expressing the TFG's willingness to consider working with other States and regional organizations to combat piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, the 20 November 2008 letter conveying the request of the TFG that the provisions of resolution 1816 (2008) be renewed, and the 20 November request of the Permanent Representative of Somalia before the Security Council that the renewal be for an additional 12 months,

Further taking note of the letters from the TFG to the Secretary-General providing advance notification with respect to States cooperating with the TFG in



the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia and from other Member States to the Security Council to inform the Council of their actions, as requested in paragraphs 7 and 12 of resolution 1816 (2008), and encouraging those cooperating States, for which advance notification has been provided by the TFG to the Secretary-General, to continue their respective efforts,

Expressing again its determination to ensure the long-term security of World Food Programme (WFP) maritime deliveries to Somalia,

Recalling that in its resolution 1838 (2008) it commended the contribution made by some States since November 2007 to protect (WFP) maritime convoys, and the establishment by the European Union (EU) of a coordination unit with the task of supporting the surveillance and protection activities carried out by some member States of the European Union off the coast of Somalia, as well as other international and national initiatives taken with a view to implementing resolutions 1814 (2008) and 1816 (2008),

Emphasizing that peace and stability within Somalia, the strengthening of State institutions, economic and social development and respect for human rights and the rule of law are necessary to create the conditions for a full eradication of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia,

Welcoming the signing of a peace and reconciliation Agreement ("the Djibouti Agreement") between the TFG and the Alliance for the Re-Liberation of Somalia on 19 August 2008, as well as their signing of a joint ceasefire agreement on 26 October 2008, *noting* that the Djibouti Agreement calls for the United Nations to authorize and deploy an international stabilization force, and *further noting* the Secretary-General's report on Somalia of 17 November 2008, including his recommendations in this regard,

Commending the key role played by the African Union Mission to Somalia (AMISOM) in facilitating delivery of humanitarian assistance to Somalia through the port of Mogadishu and the contribution that AMISOM has made towards the goal of establishing lasting peace and stability in Somalia, and *recognizing* specifically the important contributions of the Governments of Uganda and Burundi to Somalia,

Welcoming the organization of a ministerial meeting of the Security Council in December 2008 to examine ways to improve international coordination in the fight against piracy and armed robbery off the coast of Somalia and to ensure that the international community has the proper authorities and tools at its disposal to assist it in these efforts,

Determining that the incidents of piracy and armed robbery against vessels in the territorial waters of Somalia and the high seas off the coast of Somalia exacerbate the situation in Somalia which continues to constitute a threat to international peace and security in the region,

Acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations,

1. *Reiterates* that it condemns and deplores all acts of piracy and armed robbery against vessels in territorial waters and the high seas off the coast of Somalia;

10. *Decides* that for a period of 12 months from the date of this resolution States and regional organizations cooperating with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, for which advance notification has been provided by the TFG to the Secretary-General, may:

(a) Enter into the territorial waters of Somalia for the purpose of repressing acts of piracy and armed robbery at sea, in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law; and

(b) Use, within the territorial waters of Somalia, in a manner consistent with such action permitted on the high seas with respect to piracy under relevant international law, all necessary means to repress acts of piracy and armed robbery at sea;

11. *Affirms* that the authorizations provided in this resolution apply only with respect to the situation in Somalia and shall not affect the rights or obligations or responsibilities of Member States under international law, including any rights or obligations under the Convention, with respect to any other situation, and underscores in particular that this resolution shall not be considered as establishing customary international law; and *affirms further* that such authorizations have been provided only following the receipt of the 20 November letter conveying the consent of the TFG;

12. *Affirms* that the measures imposed by paragraph 5 of resolution 733 (1992) and further elaborated upon by paragraphs 1 and 2 of resolution 1425 (2002) do not apply to supplies of technical assistance to Somalia solely for the purposes set out in paragraph 5 above which have been exempted from those measures in accordance with the procedure set out in paragraphs 11 (b) and 12 of resolution 1772 (2007);

13. *Requests* that cooperating States take appropriate steps to ensure that the activities they undertake pursuant to the authorization in paragraph 10 do not have the practical effect of denying or impairing the right of innocent passage to the ships of any third State;

14. *Calls upon* all States, and in particular flag, port and coastal States, States of the nationality of victims and perpetrators of piracy and armed robbery, and other States with relevant jurisdiction under international law and national legislation, to cooperate in determining jurisdiction, and in the investigation and prosecution of persons responsible for acts of piracy and armed robbery off the coast of Somalia, consistent with applicable international law including international human rights law, and to render assistance by, among other actions, providing disposition and logistics assistance with respect to persons under their jurisdiction and control, such victims and witnesses and persons detained as a result of operations conducted under this resolution;

15. *Notes* that the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation ("SUA Convention") provides for parties to create criminal offences, establish jurisdiction, and accept delivery of persons responsible for or suspected of seizing or exercising control over a ship by force or threat thereof or any other form of intimidation; *urges* States parties to the SUA Convention to fully implement their obligations under said Convention and cooperate with the Secretary-General and the IMO to build judicial capacity for the

successful prosecution of persons suspected of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia;

16. *Requests* States and regional organizations cooperating with the TFG to inform the Security Council and the Secretary-General within nine months of the progress of actions undertaken in the exercise of the authority provided in paragraph 10 above;

17. *Requests* the Secretary-General to report to the Security Council within 11 months of adoption of this resolution on the implementation of this resolution and on the situation with respect to piracy and armed robbery in territorial waters and the high seas off the coast of Somalia;

18. *Requests* the Secretary-General of the IMO to brief the Council on the basis of cases brought to his attention by the agreement of all affected coastal States, and duly taking into account the existing bilateral and regional cooperative arrangements, on the situation with respect to piracy and armed robbery;

19. *Expresses* its intention to review the situation and consider, as appropriate, renewing the authority provided in paragraph 10 above for additional periods upon the request of the TFG;

20. *Decides* to remain seized of the matter.



Resolution 1851 (2008)

**Adopted by the Security Council at its 6046th meeting, on
16 December 2008**

The Security Council,

Recalling its previous resolutions concerning the situation in Somalia, especially resolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), and 1846 (2008),

Continuing to be gravely concerned by the dramatic increase in the incidents of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia in the last six months, and by the threat that piracy and armed robbery at sea against vessels pose to the prompt, safe and effective delivery of humanitarian aid to Somalia, and *noting* that pirate attacks off the coast of Somalia have become more sophisticated and daring and have expanded in their geographic scope, notably evidenced by the hijacking of the M/V Sirius Star 500 nautical miles off the coast of Kenya and subsequent unsuccessful attempts well east of Tanzania,

Reaffirming its respect for the sovereignty, territorial integrity, political independence and unity of Somalia, including Somalia's rights with respect to offshore natural resources, including fisheries, in accordance with international law,

Further reaffirming that international law, as reflected in the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 (UNCLOS), sets out the legal framework applicable to combating piracy and armed robbery at sea, as well as other ocean activities,

Again taking into account the crisis situation in Somalia, and the lack of capacity of the Transitional Federal Government (TFG) to interdict, or upon interdiction to prosecute pirates or to patrol and secure the waters off the coast of Somalia, including the international sea lanes and Somalia's territorial waters,

Noting the several requests from the TFG for international assistance to counter piracy off its coast, including the letter of 9 December 2008 from the President of Somalia requesting the international community to assist the TFG in taking all necessary measures to interdict those who use Somali territory and airspace to plan, facilitate or undertake acts of piracy and armed robbery at sea, and the 1 September 2008 letter from the President of Somalia to the Secretary-General of the UN expressing the appreciation of the TFG to the Security Council for its assistance and expressing the TFG's willingness to consider working with other



States and regional organizations to combat piracy and armed robbery off the coast of Somalia,

Welcoming the launching of the EU operation Atalanta to combat piracy off the coast of Somalia and to protect vulnerable ships bound for Somalia, as well as the efforts by the North Atlantic Treaty Organization, and other States acting in a national capacity in cooperation with the TFG to suppress piracy off the coast of Somalia,

Also welcoming the recent initiatives of the Governments of Egypt, Kenya, and the Secretary-General's Special Representative for Somalia, and the United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) to achieve effective measures to remedy the causes, capabilities, and incidents of piracy and armed robbery off the coast of Somalia, and *emphasizing* the need for current and future counter-piracy operations to effectively coordinate their activities,

Noting with concern that the lack of capacity, domestic legislation, and clarity about how to dispose of pirates after their capture, has hindered more robust international action against the pirates off the coast of Somalia and in some cases led to pirates being released without facing justice, and *reiterating* that the 1988 Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation ("SUA Convention") provides for parties to create criminal offences, establish jurisdiction, and accept delivery of persons responsible for or suspected of seizing or exercising control over a ship by force or threat thereof or any other form of intimidation,

Welcoming the report of the Monitoring Group on Somalia of 20 November 2008 (S/2008/769), and *noting* the role piracy may play in financing embargo violations by armed groups,

Determining that the incidents of piracy and armed robbery at sea in the waters off the coast of Somalia exacerbate the situation in Somalia which continues to constitute a threat to international peace and security in the region,

Acting under Chapter VII of the Charter of the United Nations,

1. *Reiterates* that it condemns and deplores all acts of piracy and armed robbery against vessels in waters off the coast of Somalia;

2. *Calls* upon States, regional and international organizations that have the capacity to do so, to take part actively in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, in particular, consistent with this resolution, resolution 1846 (2008), and international law, by deploying naval vessels and military aircraft and through seizure and disposition of boats, vessels, arms and other related equipment used in the commission of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, or for which there are reasonable grounds for suspecting such use;

3. *Invites* all States and regional organizations fighting piracy off the coast of Somalia to conclude special agreements or arrangements with countries willing to take custody of pirates in order to embark law enforcement officials ("shipriders") from the latter countries, in particular countries in the region, to facilitate the investigation and prosecution of persons detained as a result of operations conducted under this resolution for acts of piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, provided that the advance consent of the TFG is obtained for the

exercise of third state jurisdiction by shipriders in Somali territorial waters and that such agreements or arrangements do not prejudice the effective implementation of the SUA Convention;

4. *Encourages* all States and regional organizations fighting piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia to establish an international cooperation mechanism to act as a common point of contact between and among states, regional and international organizations on all aspects of combating piracy and armed robbery at sea off Somalia's coast; and *recalls* that future recommendations on ways to ensure the long-term security of international navigation off the coast of Somalia, including the long-term security of WFP maritime deliveries to Somalia and a possible coordination and leadership role for the United Nations in this regard to rally Member States and regional organizations to counter piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia are to be detailed in a report by the Secretary-General no later than three months after the adoption of resolution 1846;

5. *Further encourages* all states and regional organizations fighting piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia to consider creating a centre in the region to coordinate information relevant to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia, to increase regional capacity with assistance of UNODC to arrange effective shiprider agreements or arrangements consistent with UNCLOS and to implement the SUA Convention, the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and other relevant instruments to which States in the region are party, in order to effectively investigate and prosecute piracy and armed robbery at sea offences;

6. In response to the letter from the TFG of 9 December 2008, *encourages* Member States to continue to cooperate with the TFG in the fight against piracy and armed robbery at sea, *notes* the primary role of the TFG in rooting out piracy and armed robbery at sea, and *decides* that for a period of twelve months from the date of adoption of resolution 1846, States and regional organizations cooperating in the fight against piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia for which advance notification has been provided by the TFG to the Secretary-General may undertake all necessary measures that are appropriate in Somalia, for the purpose of suppressing acts of piracy and armed robbery at sea, pursuant to the request of the TFG, provided, however, that any measures undertaken pursuant to the authority of this paragraph shall be undertaken consistent with applicable international humanitarian and human rights law;

7. *Calls on* Member States to assist the TFG, at its request and with notification to the Secretary-General, to strengthen its operational capacity to bring to justice those who are using Somali territory to plan, facilitate or undertake criminal acts of piracy and armed robbery at sea, and *stresses* that any measures undertaken pursuant to this paragraph shall be consistent with applicable international human rights law;

8. *Welcomes* the communiqué issued by the International Conference on Piracy around Somalia held in Nairobi, Kenya, on 11 December 2008 and *encourages* Member States to work to enhance the capacity of relevant states in the region to combat piracy, including judicial capacity;

9. *Notes* with concern the findings contained in the 20 November 2008 report of the Monitoring Group on Somalia that escalating ransom payments are fuelling the growth of piracy in waters off the coast of Somalia, and that the lack of enforcement of the arms embargo established by resolution 733 (1992) has permitted ready access to the arms and ammunition used by the pirates and driven in part the phenomenal growth in piracy;

10. *Affirms* that the authorization provided in this resolution apply only with respect to the situation in Somalia and shall not affect the rights or obligations or responsibilities of Member States under international law, including any rights or obligations under UNCLOS, with respect to any other situation, and underscores in particular that this resolution shall not be considered as establishing customary international law, and *affirms further* that such authorizations have been provided only following the receipt of the 9 December 2008 letter conveying the consent of the TFG;

11. *Affirms* that the measures imposed by paragraph 5 of resolution 733 (1992) and further elaborated upon by paragraphs 1 and 2 of resolution 1425 (2002) shall not apply to weapons and military equipment destined for the sole use of Member States and regional organizations undertaking measures in accordance with paragraph 6 above;

12. *Urges* States in collaboration with the shipping and insurance industries, and the IMO to continue to develop avoidance, evasion, and defensive best practices and advisories to take when under attack or when sailing in waters off the coast of Somalia, and *further urges* States to make their citizens and vessels available for forensic investigation as appropriate at the first port of call immediately following an act or attempted act of piracy or armed robbery at sea or release from captivity;

13. *Decides* to remain seized of the matter.

ANEXO B



Figura 1 – Área de Operações (AOO), de acordo com o novo mandato, inclui (figura): Golfo de Áden e países vizinhos, incluindo o porto e a cidade de Mascate (Omã), Bacia da Somália, Mar Vermelho, Golfo de Suez e Golfo de Aqaba. Fonte: EU NAVFOR, 2023.



Figura 2 – Cuartel General Operativo (OHQ) em Rota, Cádiz (Espanha). Fonte: EU NAVFOR, 2023.

ANEXO C

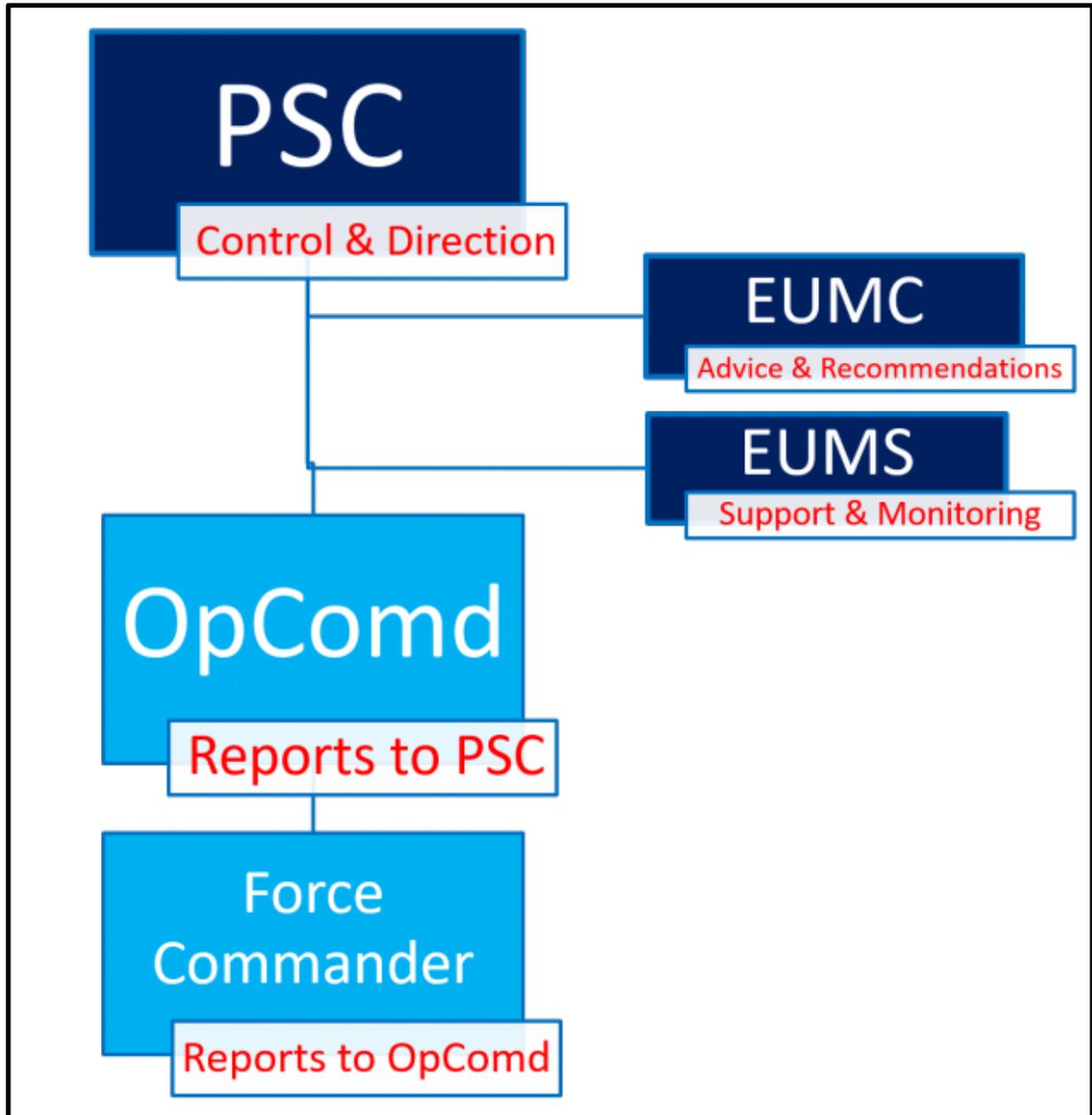


Figura 3 – Organograma da operação Atalanta. Controle político, direção estratégica e estrutura de comando. Fonte: EU NAVFOR, 2023.

ANEXO D

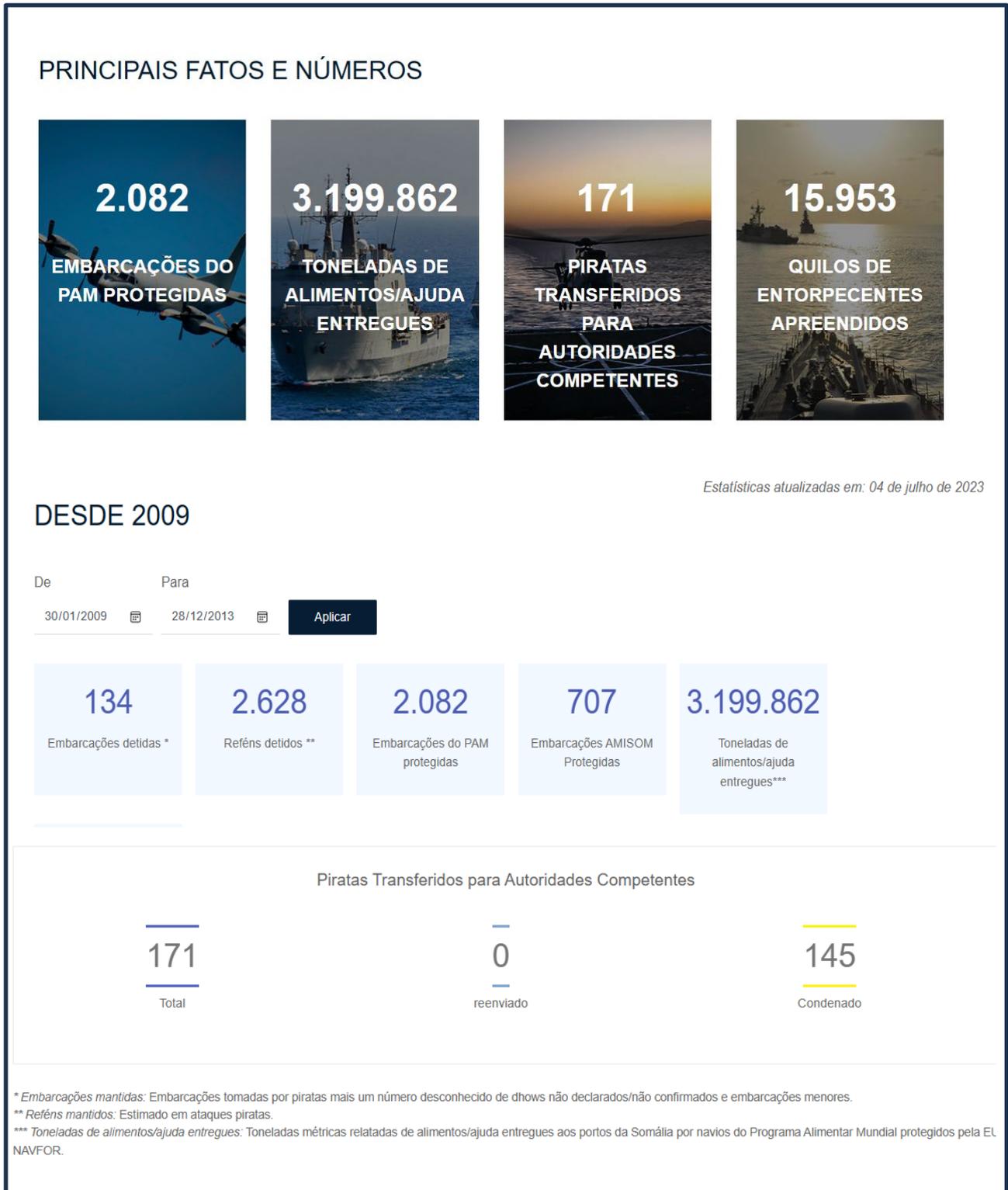


Figura 4 – Dados estatísticos sobre a luta contra a pirataria pela Operação Atalanta.
 Fonte: EU NAVFOR, 2023

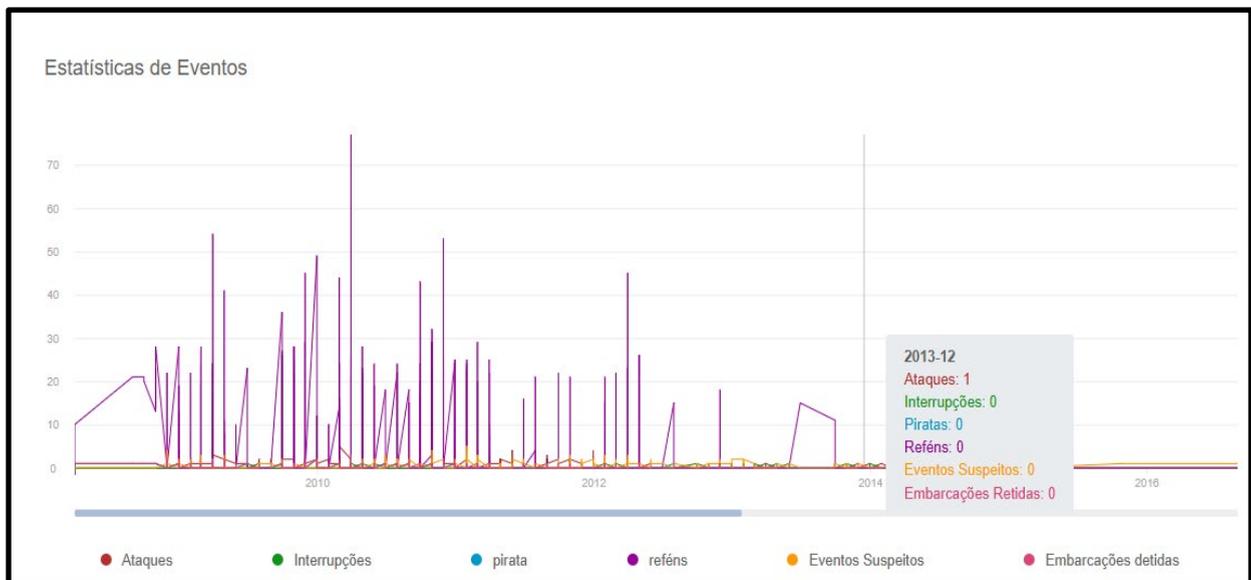
TABELA 1 – Estatísticas de casos de pirataria (2008 – 2023).

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Eventos Suspeitos	8	59	99	166	74	vinte	5	1	3	6	4	vinte e um	32	6	1	onze
Total de Ataques*	23	199	203	212	42	10	3	0	1	9	2	1	0	0	0	1
Dos Quais Pirata	13	40	49	29	6	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Interrupções**	0	14	65	28	16	10	1	0	0	2	0	1	0	0	0	0

* Ataques totais: é o número combinado de todos os ataques montados por piratas suspeitos; aqueles repelidos/abortados e aqueles que levam a navios nas mãos de piratas e tripulações feitas reféns.

** Perturbação: Uma ação que torna um grupo pirata incapaz de continuar a operação pirata.

Fonte: EU NAVFOR, 2023.

Gráfico 1 – Dados estatísticos sobre a luta contra a pirataria pela Operação Atalanta.

Fonte: EU NAVFOR, 2023.

ANEXO E



Figura 5 – Amazonia Azul. Fonte: <https://www.worldvidi.com>, 2023.

ANEXO F

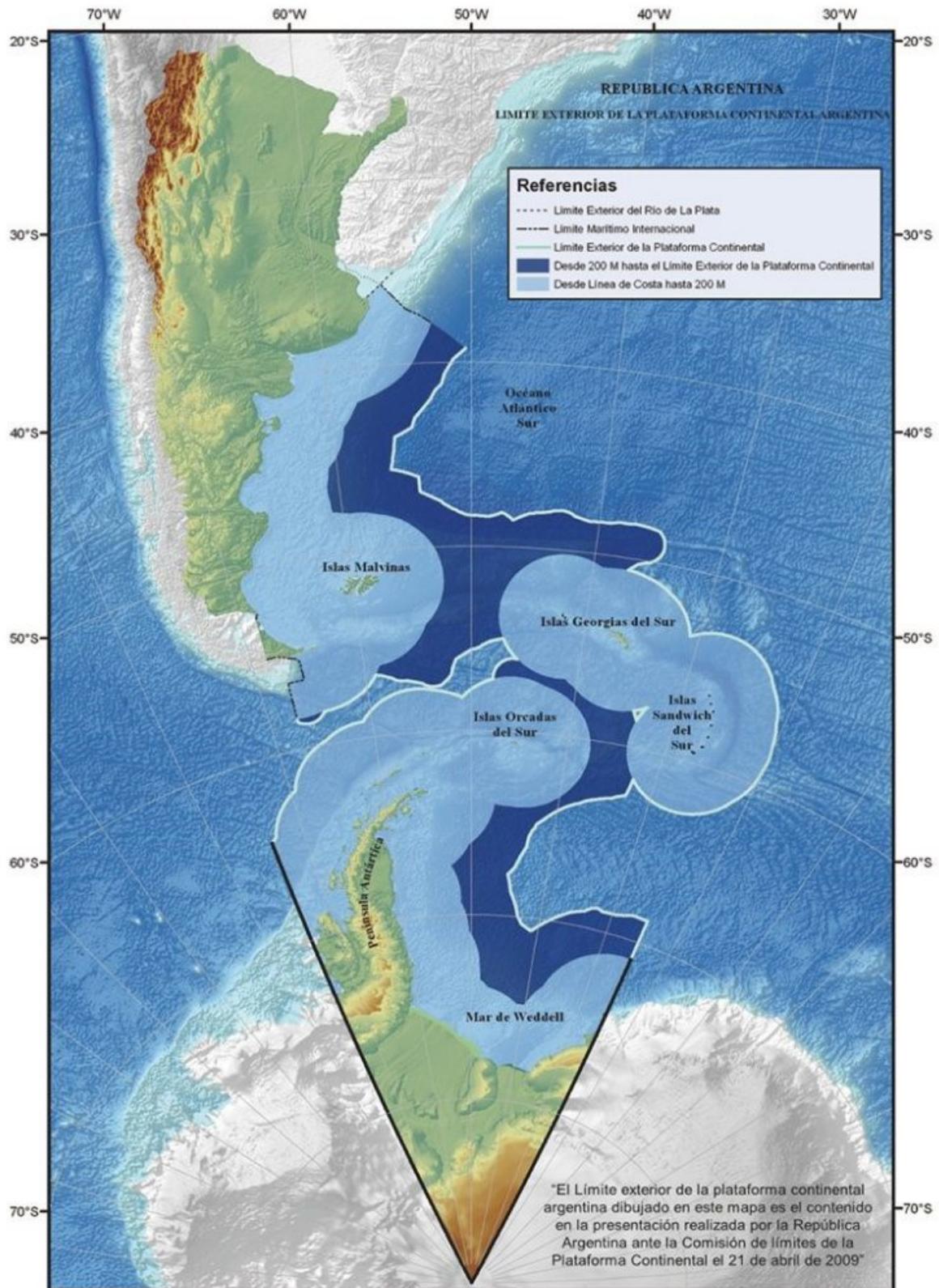


Figura 6 – Os novos territórios abissais reconhecidos à Argentina pela CNUDM, Agência de fronteira submarina das Nações Unidas.
 Fonte: <https://agendarweb.com.ar>, 2023.

ANEXO G



Figura 7 – Pradera Azul. Ampliação das Águas Jurisdicionais do Uruguai.

Fonte: <http://www.visionmaritima.com.uy>, 2023.