

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CEMOS 2023

SEGURANÇA DAS LINHAS DE COMUNICAÇÕES NO SÉCULO XXI:
o emprego dos grupos de trânsito de navios mercantes no Golfo de Aden.

Rio de Janeiro

2023

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CEMOS 2023

SEGURANÇA DAS LINHAS DE COMUNICAÇÕES NO SÉCULO XXI:
o emprego dos grupos de trânsito de navios mercantes no Golfo de Aden.

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

Orientador: CEMOS-2023

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

Em primeiro lugar, agradeço a Deus por me guiar nessa caminhada de conhecimento.

À minha família, em especial, à minha esposa Liliane e nosso pequeno Miguel, pelo apoio incondicional durante o período necessário para a conclusão deste trabalho.

Ao meu orientador, CEMOS-2023, por todo empenho e dedicação dado a mim ao longo da elaboração deste trabalho.

Àqueles que, direta ou indiretamente, contribuíram na minha formação.

RESUMO

O propósito dessa pesquisa é analisar se o emprego do esquema de Grupo de Trânsito de Navios Mercantes durante a Operação Atalanta contribuiu para a redução da pirataria no Golfo de Aden no período de 2008 a 2012. Para alcançar esse objetivo, realizou-se um estudo de caso buscando-se destacar e analisar os pontos de conexão entre o emprego do esquema de Grupo de Trânsito de Navios Mercantes e os principais aspectos apontados na teoria de Mahan e na doutrina *Naval Cooperation and Guidance for Shipping*. Com base nessas análises, concluiu-se que o emprego do esquema de Grupo de Trânsito na Operação Atalanta, embora diferente do sistema de comboio, permitiu o apoio mútuo entre os navios mercantes, possibilitou a navegação segura dos grupos de navios pela área de risco de ataques piratas e proporcionou o emprego eficaz dos navios escoltas na proteção do tráfego marítimo ao longo do Corredor de Trânsito Internacional Recomendado, contribuindo desta forma para a redução do número de ataques piratas.

Palavras-chave: Grupo de Trânsito de Navios Mercantes; Operação Atalanta; Pirataria; Golfo de Aden; Mahan; *Naval Cooperation and Guidance for Shipping*; Corredor de Trânsito Internacional Recomendado.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Tabela 1 - Tabela de Efeitos NCAG	51
Figura 1 - Área de Operações.....	54

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AIS -	<i>Automatic Identification System</i>
A Op -	Área de Operações
AMAS -	Área Marítima do Atlântico Sul
AWNIS -	<i>Allied Worldwide Navigational Information System</i>
BMP -	Melhores Práticas de Gestão
CMF -	<i>Combined Maritime Forces</i>
CODEFRAMI -	Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano
Cmt Op -	Comandante Operacional
CN -	Corredor de Navegação
CNTM -	Controle Naval do Tráfego Marítimo
CNTM/C -	Controle Naval do Tráfego Marítimo em Cooperação
CNTM/EMERG -	Controle Naval do Tráfego Marítimo Emergência
CNTM/O -	Controle Naval do Tráfego Marítimo em Orientação
CNTM/P -	Controle Naval do Tráfego Marítimo Pleno
CNTM/S -	Controle Naval do Tráfego Marítimo em Supervisão
CTF -	<i>Combined Task Force</i>
EUA -	Estados Unidos da América
IMB -	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO -	Organização Marítima Internacional
IRTA -	<i>Industry Releasable Threat Assessments</i>
IRTB -	<i>Industry Releasable Threat Bulletins</i>
IRTC -	Corredor de Trânsito Internacional Recomendado
HRA -	Área de Alto Risco
LCM -	Linhas de Comunicações Marítimas
LRIT -	<i>Long Range Identification and Tracking</i>
MCC -	Comandante do Componente Marítimo
MSCHOA -	Centro de Segurança Marítima
MPRA -	Patrulha Marítima e Reconhecimento
NSC -	<i>NATO Shipping Centre</i>
NCAGS -	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>
NCAGS LO -	<i>NCAGS Liaison Officer</i>
NCAPS -	<i>Naval Cooperation and Protection for Shipping</i>
NM -	Navio Mercante

ONU -	Organização das Nações Unidas
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PDTMI -	Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano
PC -	Ponto de Comunicação
PCI -	Passagem Coordenada
RPG -	Granada com Propulsão à Foguete
SHADE -	Grupo de Conscientização Compartilhada e Desconflito
SPOC -	Ponto Único de Contato
SRA -	Área de Risco ao Tráfego Marítimo
SO NCAGS -	<i>Staff Officer NCAGS</i>
TIAR -	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
TM -	Tráfego Marítimo
TTP -	Táticas, Técnicas e Procedimentos
UE -	União Europeia
UKMTO -	<i>UK Maritime Trade Operations</i>
VRA -	Área de Relatórios Voluntários
VRS -	Esquema de Relatório Voluntário
WFP -	Programa Alimentar Mundial
WRP -	Seguro de Risco de Guerra

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	ASPECTOS RELACIONADOS ÀS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS	11
2.1	Contexto Histórico	11
2.2	A importância das LCM segundo Mahan	12
2.3	Emprego do sistema de comboios nas Grandes Guerras do Século XX e o surgimento do Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM)	14
2.3.1	Tipos de Controle	16
2.3.2	Medidas de Controle	17
2.4	Conclusões Parciais	17
3	NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING - NCAGS	19
3.1	Considerações iniciais	19
3.2	Planejamento e preparação das operações	20
3.3	Táticas, Técnicas e Procedimentos no NCAGS	23
3.3.1	Roteamento	25
3.3.2	Passagem Coordenada	25
4	OPERAÇÃO ATALANTA	28
4.1	A pirataria na Somália e os interesses europeus	28
4.2	Atalanta: primeira operação naval da União Europeia (UE)	30
4.3	Centros de coleta e compartilhamento de informações	33
4.4	Emprego do Corredor de Trânsito Internacional Recomendado (IRTC) e o emprego dos Grupos de Trânsito	35
4.5	Resultados alcançados	37
5	ANÁLISE DA OPERAÇÃO ATALANTA A LUZ DA TEORIA DE MAHAN E DA DOCTRINA NCAGS	40
5.1	Aspectos relacionados à teoria de Mahan	40
5.2	Aspectos relacionados à doutrina NCAGS	41
6	CONCLUSÃO	45
	REFERÊNCIAS	47
	ANEXO A	51
	ANEXO B	54

1 INTRODUÇÃO

O Golfo de Aden está localizado na costa leste da África, entre a Somália e o Iêmen, numa região conhecida como “Chifre da África”. Por ele passa uma das Linhas de Comunicações Marítimas (LCM) mais importantes do mundo, sendo considerado um trecho estratégico para o comércio marítimo internacional.

Em 2008, devido à explosão do número de ataques piratas na região, o Golfo de Aden e grande parte do Oceano Índico foram classificados como área de risco de guerra, gerando grande preocupação em atores internacionais como a União Europeia (UE)¹ e o Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU). Diferentemente das ameaças ao tráfego marítimo enfrentadas durante as guerras mundiais, a pirataria possui um modus operandi distinto, porém sem deixar de ser vista como um risco ao comércio marítimo global. Com isso, as medidas de proteção ao tráfego marítimo (TM) utilizadas durante aquelas guerras podem não surtir efeito contra essa “nova ameaça”.

Neste mesmo ano, principalmente após ataques aos navios do Programa Alimentar Mundial (WFP, na sigla em inglês), a preocupação internacional ganha força e são aprovadas diversas resoluções do Conselho de Segurança da ONU exortando a comunidade internacional para que participassem no combate à pirataria ao largo da Costa da Somália (HOUSE OF LORDS, 2010).

Em novembro de 2008, o Conselho da União Europeia estabelece a Operação Atalanta a fim de apoiar nesse combate, junto a outras forças navais presentes na região, e após quatro anos de emprego de medidas de proteção ao TM, o número de ataques foi reduzido.

Diante disso, o objetivo deste trabalho é responder a seguinte questão principal: o emprego do esquema de Grupo de Trânsito de Navios Mercantes durante a Operação Atalanta contribuiu para a redução da pirataria no Golfo de Aden no período de 2008 a 2012?

Para a consecução do nosso objetivo, realizaremos um estudo de caso, buscando destacar e analisar os pontos de conexão entre o emprego do esquema de Grupo de Trânsito e os principais aspectos apontados na teoria de Mahan e na doutrina *Naval*

1 União econômica e política de características únicas, constituída por 27 países europeus que, em conjunto, abarcam grande parte do continente europeu (COMISSÃO EUROPEIA, 2023).

Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS).

Para atingir esse propósito o trabalho foi estruturado em seis capítulos, delineados conforme a seguir. Após esta introdução, o capítulo dois abordará alguns aspectos relacionados às LCM, importantes para o estudo do nosso objeto de pesquisa. O terceiro será composto de um capítulo teórico que discorrerá sobre a doutrina NCAGS, responsável por atuar como uma interface entre forças militares e a comunidade marítima e por proporcionar medidas proteção do TM, como o esquema de grupo de trânsito. O quarto capítulo apresentará Operação Atalanta. No quinto capítulo será feita uma análise sobre a Operação Atalanta a luz da teoria de Mahan e pela doutrina NCAGS. Por fim, o último capítulo apresentará as conclusões deste trabalho.

Assim, iniciaremos o estudo com aspectos relacionados às Linhas de Comunicações Marítimas (LCM).

2 ASPECTOS RELACIONADOS ÀS LINHAS DE COMUNICAÇÕES MARÍTIMAS

Este capítulo tem como objetivo apresentar alguns aspectos relacionados às LCM, importantes para o estudo do nosso objeto de pesquisa. Na primeira seção abordaremos um contexto histórico sobre a importância das LCM. Na seção seguinte mostraremos as LCM na visão do Contra-Almirante Alfred Thayer Mahan. Por fim, na terceira seção discorreremos sobre o emprego do sistema de comboio nas grandes guerras do século XX e o surgimento do Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM).

Iniciaremos com o contexto histórico a fim de evidenciar a importância das LCM para o desenvolvimento dos Estados

2.1 Contexto Histórico

Segundo Reis e Almeida (2012), desde a antiguidade até os dias atuais, os oceanos são utilizados para transporte dos bens necessários ao progresso do Estado. Entretanto, muitas disputas foram travadas pelo seu domínio e controle, como a que ocorreu entre forças gregas e persas em Salamina, 480 a.C, considerada a primeira batalha naval decisiva da história ocidental.

Desde a antiguidade, o transporte desses bens se dá por meio das LCM, que consistem em “rotas marítimas empregadas no comércio, logística e por **forças navais**” (KLEIN, 2007, p. 68, tradução e grifo nossos)².

Durante a Idade Média³, as LCM do Mediterrâneo, Báltico, Mar do Norte e do Canal da Mancha foram alvos de corsários e vikings que saqueavam e pilhavam embarcações que atendiam a Espanha, França, Itália e Inglaterra, causando prejuízos ao comércio marítimo. Na Idade Moderna⁴, o aparecimento de novas LCM corroborou para o aumento dessas disputas, como pôde-se observar com a Espanha ao defender seus galeões, repletos de ouro originados das Américas, contra os ataques de corsários ingleses. Décadas mais tarde,

2 No original “[...] routes used for the movement of trade, logistics and naval forces”.

3 Período que se inicia com o fim do Império Romano do Ocidente em 476 e termina com queda de Bizâncio em 1453 (LE GOFF, 2005).

4 Período que inicia no final da idade média e termina no século XVIII, com a Revolução Francesa em 1789 (SILVA, 2023).

surtem novas disputas envolvendo ingleses, holandeses e franceses onde dentre os objetivos estava sempre o controle das LCM. Ao término desse período conturbado de conflitos, a Inglaterra sagrou-se vitoriosa e consolidou-se como potência marítima (REIS; ALMEIDA, 2012).

No século XIX, a Revolução Industrial trouxe inovações na propulsão e armamento dos navios, tornando-os mais poderosos e impulsionou a discussão sobre estratégia e táticas navais. Em 1890, o oficial de marinha estadunidense Alfred Thayer Mahan (1840-1914) lança seu livro *The Influence of sea power upon history, 1660-1783*, destacando a importância do mar e das LCM para o desenvolvimento dos Estados (REIS; ALMEIDA, 2012).

A próxima seção apresentará as considerações de Mahan a respeito da importância das LCM, do emprego de comboios e da importância do controle de estreitos.

2.2 A importância das LCM segundo Mahan

Alfred Thayer Mahan foi um oficial da *US Navy*⁵ que se destacou mundialmente como historiador e estrategista naval. Escreveu a obra *The Influence of sea power upon history, 1660-1783*, clássico sobre história e estratégia navais, publicada em 1890, que continua sendo até hoje discutida no meio acadêmico e no meio militar em todo o mundo (ALMEIDA, 2015).

Para Mahan, o comércio marítimo era o alicerce da economia internacional, onde os interesses econômicos dos Estados seriam disputados por pura competição ou por mutuo benefício. As Nações utilizariam a força para atingir seus objetivos e as Marinhas de Guerra eram os melhores instrumentos para a defesa desses objetivos por ser uma força armada que tinha na mobilidade a sua maior qualidade (ALMEIDA, 2015).

Buscou demonstrar a existência de uma relação entre a grandeza nacional e o poder marítimo (*sea power*), onde este poder resulta da integração não só de elementos materiais, como uma Marinha de Guerra ou Marinha Mercante, mas também de vontades políticas que fazem do controle do mar o elo através do qual a riqueza se acumula (ALMEIDA, 2015).

A grandeza de uma nação consistia no poder marítimo e se concentrava no controle das LCM. Para isso, deveria haver uma Marinha Mercante pujante assim como desenvolver

5 Marinha dos Estados Unidos.

uma Marinha de Guerra poderosa capaz de controlar o mar e proteger o comércio marítimo crescente (ALMEIDA, 2015).

Para se obter o controle do mar era fundamental aniquilar a Esquadra adversária, por meio da batalha decisiva. A destruição de alguns navios ou até mesmo de comboios⁶ não seria suficiente para minar a economia da nação inimiga, sendo necessário ter o controle das grandes linhas de comércio e impedindo que o inimigo utilizasse-as. Ele porém, tinha consciência da dificuldade na busca dessa batalha junto a um adversário que evitasse-a e que o controle do mar por uma só nação seria improvável no século XX (ALMEIDA, 2015).

Segundo Mahan, as Marinhas de Guerra existiam para a proteção do próprio comércio marítimo bem como para destruir o comércio adversário. Na história, muitas guerras foram vencidas pelo estrangulamento do comércio marítimo inimigo como também perdidas devido falhas em destruí-lo. Ele não acreditava na guerra de corso realizada por um adversário com menor poder marítimo, como a realizada pela França contra o comércio inglês nos séculos XVII e XIX por meio da interdição dos navios mercantes (NM) em alto-mar. Na opinião dele, uma ação adequada para estrangular o comércio inimigo seria o bloqueio marítimo nas costas e portos dos próprios inimigos, pois diferente do corso, o bloqueio servia para destruir o comércio inimigo (ALMEIDA, 2015).

Além disso, considerava o estabelecimento de comboios de NM uma medida de defesa eficiente. Dizia que:

O comboio era, sem dúvida, um objeto muito maior que um navio somente e que os navios assim concentrados em espaço e tempo eram mais aptos a passar incólumes pelos corsários do que o mesmo número de navios navegando independentemente e espalhados em um grande espaço no mar, podendo assim ser muito mais facilmente detectados (ALMEIDA, 2015, p. 136-137).

Para Therezinha de Castro (1930-2000)⁷, Mahan foi um dos precursores da geopolítica. Contudo, ele não imaginou que desenvolveria uma teoria de poder que se enquadraria na geopolítica clássica. Segundo ele, fatores como posição geográfica, extensão territorial, conformação física, caráter do povo, caráter do governo e tamanho da população, apresentados em sua obra e que poderiam vir a afetar o poder marítimo, sugerem uma

6 No contexto naval, é o conjunto de navios mercantes ou de navios auxiliares da Marinha, geralmente escoltados por navios de guerra ou aeronaves, reunidos e organizados para fim de uma viagem em grupo (BRASIL, 2017).

7 Professora de história e Geografia do Colégio D. Pedro II na década de 1970. Considerada uma das predecessoras da Geopolítica no Brasil (MATTOS, 2002).

interpretação geopolítica com essência no mar (ALMEIDA, 2015).

Todavia, neste trabalho abordaremos apenas o fator “posição geográfica” por estar intimamente relacionado ao estudo do nosso objeto de pesquisa. Conforme Mahan, a posição geográfica é responsável por proporcionar grandes vantagens ao Estado. A Inglaterra era um bom exemplo uma vez que não se preocupava com defesas terrestres graças as suas características de insularidade. Ademais, seu posicionamento central em relação aos seus inimigos também permitiu o controle do Canal da Mancha, fator preponderante nas guerras anglo-holandesas, e do Estreito de Dover, que propiciava a interposição de uma força naval a qual evitaria a união da Esquadra francesa com aliados vindos do Mar do Norte (ALMEIDA, 2015).

Ainda, faz-se necessário ampliar a importância dos estreitos, com a apresentação do conceito de ponto de estrangulamento segundo a definição de Rob Bailey e Laura Wellesley:

Um “ponto de estrangulamento” é um ponto de congestionamento vulnerável ao longo de uma rota. Na guerra terrestre, isso pode consistir em uma passagem estreita ou vale que torna um exército vulnerável a ataques; os equivalentes navais são os estreitos marítimos que há muito preocupam a segurança nacional e a estratégia militar (Bailey; Wellesley, 2017, p. 20, tradução nossa)⁸.

Nesse sentido, destaca-se sua importância estratégica, principalmente devido a passagem de vultuosos volumes de matérias-primas e alimentos. Durante um conflito, esta importância cresce já que o domínio de um ponto de estrangulamento proporciona o controle do fornecimento de bens que passam por ele.

2.3 Emprego do sistema de comboios nas Grandes Guerras do Século XX e o surgimento do Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM)

Na Primeira Guerra Mundial (1914-1917), os alemães utilizaram corsários de superfície e submarinos a fim de interromper as LCM britânicas e francesas localizadas no Atlântico, tendo grande êxito. Contudo, a partir de 1917, a *Royal Navy*⁹ passou a controlar o TM com apoio do *Loyd's*¹⁰ e os aliados intensificaram o sistema de comboios, visando

8 No original: “A ‘chokepoint’ is a vulnerable point of congestion along a route. In land warfare, this might consist of a narrow pass or valley that renders an army vulnerable to attack; the naval equivalents are the maritime straits that have long been a concern for national security and military strategy”.

9 Marinha Real Britânica.

10 Companhia Britânica que atuava na área de seguros marítimos (HOUSE OF LORDS, 2010).

garantir o seu fluxo de suprimentos. Ao fim do conflito, a Alemanha pediu armistício devido falta de suprimentos causada pelo emprego de bloqueio marítimo por parte dos aliados (BRASIL, 2017).

Ao longo da Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o emprego do sistema de comboios e controle do TM por parte da *Royal Navy* e *US Navy* foi mantido. Ao término da guerra, foi desenvolvida a doutrina de CNTM dos aliados, onde evidenciou-se a necessidade se criar, em tempo de paz, uma estrutura de CNTM (BRASIL, 2017).

Durante a Guerra Fria¹¹, visando a defesa do continente americano, bem como suas LCM contra a ameaça soviética, foi firmado o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR)¹². Em 1959, cria-se o Plano de Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (PDTMI) instituindo uma estrutura de CNTM continental composta por 2 organizações: uma militar, encarregada do CNTM, e uma civil, encarregada da direção civil do transporte marítimo. Também destaca-se a criação da Zona de Segurança do TIAR, compreendendo cinco áreas marítimas (Norte, Central, Atlântico Sul, Peru e Chile) e evidenciando a importância do comércio marítimo entre América e Europa. O Brasil, acompanhado de Uruguai, Argentina e Paraguai passaram a compor a Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) (BRASIL, 2017).

O CNTM original contemplava a ameaça resultante de tensão entre Estados e o emprego de forças navais por meio de operações ou ações de guerra convencionais. Nele, a interferência do Estado no TM podia chegar até a formação de comboios. Era dividido em: Controle Naval do Tráfego Marítimo Crise (CNTM/C), enquanto não havia risco imediato para o TM; Controle Naval do Tráfego Marítimo Pleno (CNTM/P), quando o conflito era iminente ou já tinha iniciado; e Controle Naval do Tráfego Marítimo Emergência (CNTM/EMERG), quando havia uma rápida evolução do quadro, sem que houvesse tempo suficiente para que todas as etapas do CNTM fossem cumpridas (BRAGA, 2007).

Com o encerramento da Guerra fria e mudanças na postura estratégica, as áreas marítimas do TIAR foram reorganizadas e consolidadas no Plano de Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (CODEFTRAMI), passando a vigorar as áreas Atlântico

11 Conflito entre os EUA e a União das Repúblicas Socialistas Soviéticas, desde 1947, com o fim da Segunda Guerra Mundial, até o ano de 1991 (BARBOSA, 2023).

12 Tratado assinado por países americanos sob liderança dos EUA (BRASIL, 2017).

Norte, Pacífico Norte, Atlântico Sul e Pacífico Sul (BRASIL, 2017).

Em 11 de setembro de 2001, os Estados Unidos da América (EUA) sofrem um atentado terrorista, o que desperta a relevância das “novas ameaças”, identificadas como terrorismo, pirataria, tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas e como elas afetaram a segurança do TM. Essas ameaças transnacionais trouxeram uma reflexão quanto ao emprego da teoria clássica de Mahan que pregava o conflito entre Estados como propósito das forças navais. Contudo, como elas ameaçam a todos os Estados, houve a necessidade de uma cooperação internacional a fim de tornar o mar mais seguro (SILVA, 2006).

2.3.1 Tipos de Controle

A elevada complexidade das “novas ameaças” levaram à necessidade de revisão da doutrina de CNTM utilizada nas Américas visando proporcionar mais agilidade, flexibilidade e menor interferência possível no TM. Então, foi aprovada uma nova revisão do Plano CODEFRAMI onde ficou estabelecida uma nova classificação abordando três tipos de controle: o CNTM em Cooperação (CNTM/C), CNTM em Orientação (CNTM/O) e o CNTM em Supervisão (CNTM/S) (CAMAS, 2018).

O controle em Cooperação (CNTM/C) é utilizado em tempo de paz, quando não são previstas ameaças ao TM. São observados os interesses dos armadores e os navios são acompanhados pela Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM) (CAMAS, 2018).

O Controle em Orientação (CNTM/O) é utilizado quando há ameaça aos NM. Nele há um assessoramento visando contribuir para a segurança do TM, por meio medidas de controle e emissão de instruções a depender do tipo da ameaça, porém a passagem segura dos navios não é de responsabilidade da Autoridade Naval. Neste controle, a consignação¹³ pode ser feita de forma voluntária, com autorização dos armadores, ou compulsória, por disposição do governo e envolvendo navios de bandeira nacional (CAMAS, 2018).

O Controle em Supervisão (CNTM/S) é utilizado para a proteção do TM durante conflito armado e só pode ser implementado com autorização do nível político. Estabelece-

13 Ação de subordinar os NM e/ou barcos de pesca ao cumprimento das medidas de CNTM/O ou CNTM/S (CAMAS, 2018)

se um controle positivo do TM, podendo empregar o sistema de rotas ou comboios. Nesta modalidade, a segurança e o controle dos NM é responsabilidade de uma força naval e os NM consignados compulsoriamente tem prioridade sobre os consignados de forma voluntária (CAMAS, 2018).

2.3.2 Medidas de Controle

Em complemento aos tipos de controle, existem as medidas de controle. São empregadas a fim de contribuir para a segurança do TM, sem que haja correlação com os tipos de controle, com exceção das medidas de estabelecimento de rotas e sistema de comboios que estão relacionadas com o CNTM/S. Dentre as 18 existentes, apontamos as seguintes medidas por terem semelhanças com a doutrina NCAGS¹⁴, empregada pela OTAN: o estabelecimento da Área de Risco ao Tráfego Marítimo (SRA, na sigla em inglês)¹⁵, estabelecimento de Ponto de Comunicação (PC), estabelecimento de Corredor de Navegação (CN), facilitar Escolta a NM, avaliação do Nível de Ameaça ao TM, solicitação do envio das mensagens FORMAT ALFA, envio de instruções aos comandantes de NM, estabelecimento do Sistema de Rotas e implementação do Sistema de Comboios (CAMAS, 2018).

Dentre as medidas citadas acima, destaca-se a de “facilitar escolta a navio NM”, conhecida como acompanhamento, pois contribui para a segurança dos navios a medida que possibilita a presença da força naval junto ao TM. A adesão à escolta é feita de forma voluntária pelos NM a fim de passarem por áreas de risco em companhia de unidades militares que estejam acompanhando o grupo ou dispostas ao longo da derrota. Nesses casos, os NM não estarão sob comando ou controle das unidades militares, sendo o comandante do NM responsável pela segurança da navegação do seu navio (CAMAS, 2018).

2.4 Conclusões Parciais

Esta breve abordagem nos permite observar aspectos relevantes sobre a importância

14 NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING (NCAGS). Doutrina que visa a segurança do TM.

15 No original: “Shipping Risk Area (SRA)”.

das LCM e do surgimento do CNTM.

Primeiro constatamos que o histórico do TM revela a constante necessidade de proteção das Linhas de LCM ao longo dos séculos devido sua importância para o desenvolvimento dos Estados.

Em seguida, vimos que Alfred Thayer Mahan ganhou notoriedade entre as potências navais da época ao destacar a importância das Marinhas de Guerra no controle do mar e na proteção do comércio marítimo. Além disso, os aspectos relacionados ao emprego de comboios e a importância dada aos estreitos abordados em sua teoria permanecem atuais, como será visto no capítulo quatro quando abordaremos a Operação Atalanta¹⁶.

A reunião dos aspectos acima podem ser verificados nas Grandes Guerras do século XX, sejam eles a importância dada ao controle das LCM pelos beligerantes, a busca pela destruição do inimigo e o emprego do sistema de comboios visando se contrapor a ameaça submarina alemã.

Ao término da Segunda Guerra Mundial tem-se o desenvolvimento da doutrina de CNTM dos aliados. Contudo, devido ao aparecimento das “novas ameaças”, o CNTM sofre uma atualização a fim de contemplá-las.

Por fim, podemos concluir que a importância das LCM para o desenvolvimento das Nações permanece viva até os dias atuais, visto que a maior parte de todo o comércio global é feito pelo modal marítimo, e que o emprego de forças navais e do CNTM tornam-se necessários a fim de dar mais segurança, agilidade, flexibilidade e menor interferência possível no TM.

16 Operação naval sob responsabilidade da União Europeia com o propósito de combater a pirataria no Golfo de Aden e parte do Oceano Índico (HOUSE OF LORDS, 2010).

3 **NAVAL COOPERATION AND GUIDANCE FOR SHIPPING - NCAGS**

No intuito de facilitar a apresentação dos conceitos da doutrina NCAGS, o presente capítulo foi dividido em três seções: na primeira descreveremos as considerações iniciais sobre a doutrina, na segunda abordaremos o planejamento e preparação das operações ressaltando quais fatores devem ser considerados e na seção seguinte abordaremos as táticas, técnicas e procedimentos do NCAGS responsáveis por proporcionar o emprego dos grupos de tráfegos. A compreensão destes conceitos é basilar para o entendimento e desenvolvimento do estudo, dando o suporte à consecução do propósito deste capítulo.

3.1 Considerações iniciais

Assim como no CNTM utilizado pelos países do continente americano, podemos identificar as raízes do NCAGS no pós Segunda Guerra Mundial. Inicialmente denominado de *Naval Cooperation and Protection for Shipping (NCAPS)*, tinha como propósito o emprego de navios escoltas¹⁷ e do sistema de comboios durante trânsito por grandes áreas marítimas no período da Guerra Fria (USLUER, 2022).

O fim do bloco soviético e a surgimento da globalização acarretaram a necessidade de novas medidas na estrutura de CNTM da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), nos moldes do que ocorreu com a doutrina de CNTM do TIAR. A partir daí, desenvolveu-se a doutrina NCAGS, com uma postura mais orientadora e cooperativa, adaptado ao novo cenário de conflitos de baixa intensidade¹⁸ e as “novas ameaças” (BRASIL, 2017).

As operações militares realizadas pela OTAN contra as ameaças advindas da pirataria, terrorismo e conflitos armados, muitas vezes envolvem ou afetam o TM em maior ou menor grau. Portanto, destaca-se a importância do emprego do NCAGS por atuar como uma interface entre Comandante Operacional (Cmt Op) e a comunidade marítima em apoio a sua missão (OTAN, 2018).

17 Unidade designada para acompanhar e proteger outra unidade (BRASIL, 2015)

18 Confronto limitado, violento, no qual, pelo menos, um dos lados não utiliza sua capacidade total. É caracterizado por ações assimétricas, onde um dos lados adota medidas de terror e guerrilha na área de conflito (BRASIL, 2015).

De acordo com o AAP-6, glossário de termos e definições da OTAN¹⁹

A prestação de cooperação, orientação, aconselhamento, assistência e supervisão militar da OTAN ao transporte marítimo a fim de aumentar a segurança dos navios mercantes participantes e apoiar as operações militares (OTAN, 2018, p. 97, tradução nossa)²⁰.

O NCAGS fornece uma série de efeitos que contribuem para o processo decisório do Cmt Op, bem como o uso eficiente e eficaz dos meios militares. Os efeitos do NCAGS, constantes na tabela do anexo A, ajudam na manutenção do bem-estar econômico dos Estados e a estabilidade internacional devido a proteção do TM, o livre fluxo do comércio marítimo na Área de Operação (A Op)²¹ e a confiança da indústria do transporte marítimo nas operações militares (OTAN, 2018).

Assim sendo, é necessário compreender quais efeitos o Cmt Op requer a fim de moldar as funções que o NCAGS executará e por conseguinte, quais táticas, técnicas e procedimentos (TTP)²² serão necessárias (OTAN, 2018).

Quanto aos meios navais para a proteção do TM, que são finitos, pode haver a necessidade de categorizar os NM a fim de identificar aqueles que receberão orientação e proteção específica. Os NM são classificados com base em requisitos operacionais e prioridades dos Estados em: NM participante, condição padrão para qualquer navio mercante que coopere com o NCAGS, e o NM Designado, aquele designado por um Estado de bandeira da OTAN (OTAN, 2018).

Após a apresentação das considerações iniciais sobre o NCAGS, passaremos a discorrer sobre o planejamento e preparação das operações.

3.2 Planejamento e preparação das operações

Em tempo de paz, é importante que se desenvolva e mantenha relações com a comunidade marítima a fim de atingir o grau de relação que os Cmt Op precisarão em períodos de tensão (OTAN, 2018).

19 No original "NATO Glossary of Terms and Definitions".

20 No original "The provision of NATO military cooperation, guidance, advice, assistance and supervision to merchant shipping to enhance the safety of participating merchant ships and to support military operations".

21 No original "Area of Operations".

22 No original "Tactics, Techniques and Procedures (TTP)".

O *NATO Shipping Centre (NSC)*, importante estrutura do NCAGS, facilita essa relação por ser encarregado de estabelecer e manter a interface com a indústria do transporte marítimo a fim de facilitar a comunicação das informações sobre proteção e segurança do TM, atuando como ponto único de contato²³ (SPOC, na sigla em inglês) para os NM (OTAN, 2018). Por conta disso, o NSC deve fazer parte do planejamento desde o início.

A natureza da operação definirá a ameaça às LCM e a resposta NCAGS. No caso das operações de combate à pirataria, por exemplo, será exigida uma maior interação entre a indústria do transporte marítimo e o Cmt Op, podendo ser incluídos conselhos de autoproteção, gerenciamento de movimentos e proteção militar (OTAN, 2018).

As dimensões e os limites da A Op, assim como as LCM nela existentes, serão fatores importantes para a determinação do âmbito da componente NCAGS da operação, os recursos necessários e as TTP que serão empregados. Além do que, as condições geográficas, hidrográficas, ambientais e a presença de estreitos poderão afetar o TM e as operações e por isso, são fatores que também devem ser considerados (OTAN, 2018). Em operações que visam o combate à pirataria é importante observar as condições do mar e visibilidade em virtude da ameaça normalmente utilizar de lanchas rápidas para as abordagens.

Durante a fase de planejamento, é fundamental a identificação do impacto potencial da operação no comércio marítimo com o intuito de evitá-lo ou reduzi-lo ao mínimo. Este processo pode resultar na transmissão de aconselhamentos e orientações. O *Allied Worldwide Navigational Information System (AWNIS)*²⁴ é o principal meio de difusão das informações de segurança e proteção da navegação aos navios no mar durante uma operação marítima (OTAN, 2018).

O NCAGS demanda uma ligação regular com a atores da indústria do transporte marítimo, nos níveis estratégico, operacional e tático. Esses atores serão as fontes do processo de informação do NCAGS e o público-alvo para aconselhamento e orientação. Contudo, os países dos navios participantes também podem impor restrições e requisitos adicionais de segurança e proteção aos seus meios, que devem ser considerados no

23 No original "Single Point of Contact (SPOC)".

24 Sistema responsável pela coleta, coordenação e comunicação das informações de segurança e proteção da navegação para a marinha mercante (OTAN, 2018).

planejamento, com risco das consequências poderem ultrapassar o nível operacional (OTAN, 2018).

Um aspecto do processo de informação NCAGS relevante para as operações é o emprego do Esquema de Relatório Voluntário (VRS, na sigla em inglês)²⁵ através do qual o Cmt Op pode obter informações dos NM. Essa medida pode estreitar os laços entre o Cmt Op e a indústria do transporte marítimo ao sinalizar o interesse pelos TM na A Op (OTAN, 2018).

O acompanhamento do TM na A Op é de extrema relevância para o Cmt Op e as informações sobre a posição e rota dos NM são fatores preponderantes para a manutenção da consciência situacional marítima²⁶ na região. Sistemas como Automatic Identification System (AIS), Long Range Identification and Tracking (LRIT), INMARSAT C Polling e Fishing Fleets Tracking Systems (também chamado de “Blue Box”) são capazes de fornecer informações de posição de NM de forma automática (OTAN, 2018).

Contudo, o Cmt Op pode empregar o VRS para obter informações sobre o TM e compará-las com aquelas fornecidas pelos sistemas automáticos (OTAN, 2018), configurando-se uma medida de segurança, principalmente em regiões onde há combate a pirataria.

O VRS é instituído quando o Cmt Op solicita, via SPOC, informações aos NM por meio de mensagens denominadas *FORMAT A* e *FORMAT B* quando estes atingem um determinado limite ou tempo antes de adentrarem na A Op e que são enviadas posteriormente ao NSC. A mensagem *FORMAT A* é composta por dados iniciais do navio. Já a mensagem *FORMAT B* é uma mensagem periódica de posição do navio, enviada após a mensagem *FORMAT A* e composta por rumo, velocidade e posição atual do navio. Outrossim, o Cmt Op pode usar essas mensagens para identificar os NM mais vulneráveis às ameaças podendo indicá-los para comporem os grupos de trânsito, bem como para obter dados como borda-livre²⁷ e a presença de segurança armada particular a bordo do navio, muito úteis em operações de combate à pirataria (OTAN, 2018).

25 No original “Voluntary Reporting Scheme (VRS)”.

26 Entendimento dos acontecimentos militares e não militares, atividades e circunstâncias, dentro e associadas ao ambiente marítimo, que são relevantes para as atuais e futuras ações de um país[...] (FARIA, 2012).

27 Distância vertical entre a superfície da água e o convés [...] (FONSECA, 2019).

3.3 Táticas, Técnicas e Procedimentos no NCAGS

As TTP fornecem os efeitos NCAGS buscados pelo Cmt Op e podem ser aplicados em maior ou menor grau conforme a situação evolui. Por via de regra, são decididos no nível operacional²⁸, onde há a definição dos objetivos operacionais, e executados no nível tático. O conjunto das TTP permitirá efetivar a formação dos grupos de trânsito. Para isso, as TTP são divididas da seguinte forma: processo de informação NCAGS, fornecimento de conhecimentos especialização ao Comandante, fornecimento de aconselhamento e orientação ao tráfego marítimo e gerência dos movimentos do tráfego marítimo (OTAN, 2018).

O NCAGS desempenha um papel de grande importância ao estabelecer contato com a indústria do transporte marítimo, a fim de obter informações para o Cmt Op em relação ao TM, bem como complementar as informações levantadas pelas células de inteligência do NCAGS. Isso ocorre por meio do processo de informação ao organizar a coleta de dados, processamento e posterior distribuição (OTAN, 2018).

O processamento é a etapa do processo de informações do NCAGS em que as informações brutas são validadas, buscando-se precisão e confiabilidade, e posteriormente analisadas em busca de fatos significativos. A avaliação das vulnerabilidades dos NM é um bom exemplo da atividade de análise. A partir dos critérios de risco estabelecidos no planejamento, o NCAGS poderá identificar as embarcações mais vulneráveis às ameaças e quais delas precisarão de maior proteção (OTAN, 2018).

Na fase de distribuição, as informações processadas são transmitidas inicialmente ao Estado-Maior do Cmt Op, entre as organizações do NCAGS e seus elementos implantados. Posteriormente, são distribuídas para a indústria do transporte marítimo por meio dos avisos aos navegantes ou do fornecimento de aconselhamento e orientação ao tráfego marítimo (OTAN, 2018).

O fornecimento de conhecimentos especializados sobre o TM permite ao Cmt Op compreender o impacto das operações no TM e vice-versa. Essa expertise será fornecida pelo NCAGS visando auxiliar as solicitações de informações e no planejamento do emprego

²⁸ Nível que compreende o planejamento militar e a condução das operações requeridas pela guerra, em conformidade com a linha estratégica estabelecida (BRASIL, 2015).

das TTP (OTAN, 2018).

As principais TTP do NCAGS são o aconselhamento e orientação ao TM. Tal atividade representa um dos principais meios pelos quais o Cmt Op pode estabelecer a confiança e exercer influência sobre o transporte marítimo comercial. Os aconselhamentos e orientações devem estar de acordo com o planejamento operacional e serão distribuídos em coordenação com a Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês)²⁹ e a indústria do transporte marítimo a fim de evitar que conselhos conflitantes sejam promulgados por entidades civis ou militares (OTAN, 2018).

O mandato da missão, os recursos e as regras de engajamento determinarão como o Cmt Op interage com os NM, sendo de suma importância que estes tenham uma compreensão clara do que podem ou não esperar Cmt Op, não sendo levados, por exemplo, a acreditar no provimento de proteção a eles caso haja indisponibilidade de meios navais ou regras de engajamento adequadas (OTAN, 2018).

Em alguns casos, o Cmt Op pode requerer que os NM sejam gerenciados de forma a transitarem na A Op de acordo com suas orientações. Essa necessidade aumenta devido à presença de ameaças como as observadas em operações de combate à pirataria. Como esse gerenciamento dos movimentos de NM pode interferir na liberdade de navegação, deve ser considerado como uma solução temporária (OTAN, 2018).

As informações do NCAGS, junto com informações e inteligência operacionais, auxiliam o Cmt Op na decisão de gerenciar os movimentos dos NM. Essa decisão também será determinada pelo seu grau de autoridade sobre os NM, visto que comandante do NM é sempre responsável pela segurança da navegação do navio. Como o Cmt Op baseia-se no cumprimento voluntário das regras pelos NM, daí a importância da confiança da indústria do transporte marítimo no Cmt Op. Destaca-se que, caso haja a decisão de gerenciar os movimentos, a indústria do transporte marítimo deverá ser notificada (OTAN, 2018).

O gerenciamento do tráfego marítimo pode ser empregado por meio de cinco tipos de esquemas, sendo: desconflito, prevenção de ameaças, *Leadthrough*, roteamento e passagem coordenada. O desconflito tem o objetivo de manter os NM afastados da A Op, aumentando a liberdade de manobra do Cmt Op e evitar interferências, mesmo em casos de

29 No original "International Maritime Organization". É uma agência especializada da ONU responsável pela proteção e segurança da Navegação (IMO, 2023).

ausência de ameaças. A prevenção de ameaças tem o objetivo de manter os NM afastados de uma determinada ameaça, podendo coincidir com a A Op. Já o *Leadthrough* tem o objetivo de minimizar o risco para os NM durante o trânsito em áreas potencialmente minadas (OTAN, 2018).

A seguir, veremos os detalhes dos esquemas de roteamento e passagem coordenada por estarem relacionados as operações antipirataria.

3.3.1 Roteamento

O objetivo de um esquema de roteamento é garantir que os navios NM possam navegar dentro da A Op por rotas seguras a fim de reduzir o risco a alguma ameaça e serem acompanhadas por meio de vigilância. Os objetivos operacionais determinam o nível de segurança associado às rotas e a maneira como são promulgadas. Quando o objetivo operacional for combate a uma ameaça assimétrica de baixa intensidade, como pirataria, pode-se promulgar a rota amplamente a todas as embarcações (OTAN, 2018).

O Comandante do Componente Marítimo (MCC, na sigla em inglês)³⁰ é o responsável por estabelecer, manter e promulgar um roteamento dentro da A Op em que atua e a AWNIS, célula responsável pela segurança da navegação, é encarregada pela elaboração da rota e da verificação da segurança da navegação antes da promulgação (OTAN, 2018).

3.3.2 Passagem Coordenada

A passagem coordenada é empregada a fim de obter a coordenação entre o Cmt Op, seus meios e um ou mais NM que pretendam passar por uma área ou ao longo de uma rota. Dependendo do aspecto legal, os meios da força naval podem prover a proteção dos NM ou somente a dissuasão das ameaças (OTAN, 2018).

A disponibilidade de meios navais para o acompanhamento dos NM na A Op determinará se haverá a necessidade de priorização de alguns navios. Normalmente os navios designados pelos Estados possuem prioridade em relação aos outros NM

30 No original "Maritime Component Commander (MCC)". Responsável por executar as funções do NCAGS no nível tático.

participantes (OTAN, 2018).

As informações sobre os meios navais disponíveis para a passagem coordenada, rotas, pontos de encontro, pontos de entrada e saída e horários são compiladas pelo Staff Officer NCAGS (SO NCAGS)³¹ e apresentadas ao Cmt Op para promulgação e posterior distribuição das Informações de Passagem Coordenada (PCI, na sigla em inglês)³² para a indústria do transporte marítimo. O SO NCAGS também aconselha o Cmt Op sobre a emprego do NCAGS Liaison Officer³³ (NCAGS LO), em caso de necessidade.

Nesse esquema, os NM podem passar pela área ou ao longo da rota individualmente ou em grupos, tendo a presença de meios da força naval presente na área, sendo ou não escoltados. Esses grupos de NM podem compor comboios ou grupos de trânsito, sendo necessária a diferenciação entre essas modalidades (OTAN, 2018).

O AAP-6 define comboio como:

“um número de navios mercantes ou auxiliares navais, ou ambos, geralmente escoltados por navios de guerra e/ou aeronaves, ou um único navio mercante ou navio auxiliar de uma força naval sob escolta de superfície, reunidos e organizados para fins de passagem juntos (OTAN, 2018, p. 48, tradução nossa)³⁴.”

Segundo o ATP-02, grupo de trânsito constitui um arranjo **voluntário** pelo qual os navios mercantes podem ser organizados para passagem por uma área de maior risco na companhia de unidades militares (OTAN, 2018, p. 69, tradução e grifo nossos)³⁵. Nota-se que a principal diferença entre eles dá-se pela voluntariedade na adesão ao dispositivo.

As decisões sobre o tamanho e a composição dos grupos de trânsito e a disposição dos NCAGS LO são tomadas pelo Cmt Op em estreita ligação com o NCAGS e os NM participantes levando em consideração o tipo de ameaça, número de meios da força naval, características e número de NM participantes, condições ambientais e disponibilidade de NCAGS LO (OTAN, 2018).

Em caso de necessidade, os NM participantes da passagem coordenada podem

31 Oficial do Estado-Maior que fornece experiência e aconselhamento ao Cmt Op em assuntos NCAGS (OTAN, 2018).

32 No original “Passage Coordination Information”.

33 Um oficial designado para cumprir uma função de ligação entre o NCAGS e outros órgãos civis, geralmente a bordo de um NM (OTAN, 2018).

34 No original “number of merchant ships or naval auxiliaries, or both, usually escorted by warships and/or aircraft, or a single merchant ship or naval auxiliary under surface escort, assembled and organized for the purpose of passage together”.

35 No original “a voluntary arrangement by which merchant ships can be organized for passage through an area of increased risk in company with military units”.

solicitar a navegação em formatura a fim de prover mais proteção durante o trânsito, continuando com a participação voluntária no dispositivo e a possibilidade de abandoná-lo a qualquer momento, desde que seja seguro fazê-lo. Os NM não estão sob comando militar das unidades da força naval, sendo assim, a passagem coordenada não suspende a responsabilidade do comandante do NM pela navegação segura de seu navio. Os demais NM que não fizerem parte da passagem coordenada serão encaminhados individualmente da forma mais segura possível (OTAN, 2018).

Por ocasião da formação dos grupos de trânsito, os NM participantes serão aconselhados a utilizarem pontos de encontro e se aproximarem com velocidade adequada para que não haja demora na formação do dispositivo e que impacte o mínimo possível a passagem daqueles NM que transitem de forma individual. No caso do emprego de formatura, a mais comum utilizada é composta por uma coluna única com distância segura entre os NM, mas nada impede de serem estabelecidas formaturas com duas ou três colunas (OTAN, 2018).

Após discorrermos sobre os aspectos e procedimentos da doutrina NCAGS adotada pela OTAN, nota-se uma grande semelhança com algumas medidas de controle empregadas na doutrina de CNTM dos países do TIAR, com destaque para a medida de controle “facilitar escolta a NM” do CNTM que se aproxima muito da TTP de passagem coordenada do NCAGS. Em ambas as doutrinas há a adesão voluntária, a proteção por navios escoltas entretanto, na doutrina do CNTM não deixa claro a formação dos grupos de trânsito nem os procedimentos para implementá-lo.

Encerrada as considerações sobre a doutrina NCAGS, no próximo capítulo será apresentada a Operação Atalanta e o emprego dos grupos de trânsito na região do Golfo de Aden.

4 OPERAÇÃO ATALANTA

Após concluídas as abordagens sobre os referenciais teóricos, o capítulo a seguir tratará sobre a Operação Atalanta. Para tanto, o capítulo está estruturado em cinco seções. Na primeira seção versaremos sobre a origem da pirataria na Somália e os interesses europeus em combatê-la. Na segunda seção, apresentaremos a operação propriamente dita. Na seção seguinte trataremos do papel dos centros de coleta e compartilhamento de informações e sua importância para a operação. Na quarta seção analisaremos o emprego do Corredor de Trânsito Internacional Recomendado (IRTC, na sigla em inglês)³⁶ e sobre o objeto da nossa pesquisa, os grupos de trânsito. Por fim, na quinta seção falaremos sobre os resultados alcançados pela operação no período entre 2008 e 2012.

4.1 A pirataria na Somália e os interesses europeus

A Somália está localizada na porção nordeste da África, numa região conhecida como “Chifre da África”. Sua costa possui cerca de 3.000 km sendo considerada a mais extensa da África, e além disto é banhada pelo Golfo de Aden, por meio do qual passa uma das mais importantes LCM do mundo.

Contudo, a Somália sofre com a ausência de um governo efetivo desde 1991, o que resultou em uma série de problemas, com destaque para a pirataria. Durante anos, a população pesqueira da Somália praticava a pesca para consumo local, contudo o aparecimento de navios pesqueiros praticando pesca ilegal, não declarada e não regulamentada e embarcações estrangeiras, que utilizavam as águas somalis para despejo de lixo tóxico, passou a comprometer o rendimento e a sobrevivência dos pescadores. Devido à ausência da presença do Estado, os pescadores passaram a sequestrar os navios estrangeiros a fim de intimidar as grandes companhias pesqueiras e recuperar a área de pesca. Assim surgiram os primeiros piratas somalis (ZAGO; MINILLO, 2008).

Segundo Zago e Minillo (2008), o potencial financeiro resultante dos sequestros despertou a atenção de parcela da população, altamente organizada e portadora de equipamentos e armamentos sofisticados, os quais perceberam que a pirataria renderia

36 No original “Internationally Recommended Transit Corridor (IRTC)”.

enormes quantias. Desse modo, houve um crescimento no número de sequestros e essa atividade criminosa deixou de ser exclusiva dos pescadores.

A partir de 2003, o pagamento de resgates realizado por governos, companhias de seguro e de navegação permitiram aos piratas aumentarem extremamente os seus recursos. Acredita-se que parte dessa renda seja compartilhada com pescadores, funcionários corruptos na província de Puntland e até mesmo, representantes do governo federal, deteriorando ainda mais a situação na Somália. Parte desses recursos financeiros realimentam o sistema, sendo reempregados na condução de novos atos de pirataria (HELLY, 2009).

Esses grupos empregam lanchas rápidas, muitas delas sendo apoiadas por “navios-mãe”³⁷ de onde podem ser lançadas em alto-mar, caso operem mais afastadas de costa. Contam com apoio de instalações em terra e de comunidades locais que se favorecem da renda vinda dos lucros da pirataria (HELLY, 2009).

As operações piratas seguem um *modus operandi* normalmente dividido em fases. Inicia-se com a busca e identificação das potenciais vítimas, como as embarcações que navegam em baixa velocidade e longe de proteção marítima ou aérea. A maior parte dos ataques praticados nessa região ocorre no Golfo de Aden, devido à necessidade de navegação em baixa velocidade e proximidade da costa, permitindo aos piratas lançarem ataques simultâneos vindos de várias direções. Posteriormente é feita a abordagem com emprego de granadas com propulsão à foguetes (RPG, na sigla em inglês)³⁸ e armamento portátil pesado para intimidar a tripulação e forçar a parada do navio. As abordagens são rápidas, normalmente com apoio de outras lanchas e raramente passam de 30 minutos (HELLY, 2009).

Em 2008, a UE e o Conselho de Segurança da ONU demonstraram grande preocupação com a pirataria na costa leste da África e no Golfo de Aden. O Golfo de Aden e grande parte do Oceano Índico foram classificados por seguradoras de Londres como área de risco de guerra onde os navios em trânsito por elas pagarão um prêmio adicional caso sejam apreendidos por piratas (HOUSE OF LORDS, 2010).

37 Embarcação que presta apoio às lanchas piratas durante suas operações em alto-mar (HOUSE OF LORDS, 2010).

38 No original “Rocket-Propelled Grenades (RPG)”.

Neste mesmo ano, houve cerca de 111 ataques e 42 navios sequestrados, tornando-se rapidamente um problema de proporção global. Em particular, o WFP solicitou apoio à comunidade internacional para que fornecesse proteção aos navios envolvidos no transporte de alimentos, já que 90% da remessa enviada pelo WFP à Somália é feita por modal marítimo. Durante 2008, as escoltas dos navios do WFP foram conduzidas por navios do Canadá, Dinamarca, França, OTAN, Holanda e UE (WFP, 2009).

Ademais, interesses econômicos e comerciais corroboraram para que esse apoio fosse prestado, pois pelo Canal de Suez e Golfo de Aden passam LCM percorridas por cerca de 15% do comércio global. Portanto, a proteção do TM nessa região era uma questão de segurança, não só para a UE, mas para países como EUA, China e Índia. Por ser rota de escoamento de hidrocarbonetos, também ficou claro que a insegurança na área poderia trazer alto custo comercial, o que levou a alguns representantes da indústria do transporte marítimo pedirem apoio externo (HELLY, 2009).

Muitas companhias de navegação optavam por manter a rota pelo Golfo de Aden e Canal do Suez em virtude da rota alternativa pelo Cabo da Boa Esperança aumentar o trajeto em cerca de 5.000 milhas náuticas³⁹, tornando o custo do transporte ainda maior, e pela incidência de ataques piratas ser baixa em relação ao número elevado de navios que passam pelo Golfo de Aden. Assim, muitos deles preferiam se expor a possibilidade de um ataque pirata ao se tornarem menos competitivo no comércio internacional (REVISTA DA ARMADA, 2009).

A conjunção dos fatores acima levou a criação de uma célula de coordenação destinada a apoiar os meios navais envolvidos na proteção dos comboios do WFP, cuja as atividades foram incluídas no mandato da Operação Atalanta, lançada em novembro de 2008 (HELLY, 2009).

4.2 Atalanta: primeira operação naval da União Europeia (UE)

No final de 2008, o Conselho da União Europeia implementou a Ação Conjunta 2008/851/PESC, com base em várias resoluções da ONU, para instituir a operação naval da

³⁹ Unidade de distância usada em navegação correspondente a aproximadamente 1.852 metros (BRASIL, 2015).

UE – Operação ATALANTA (EUNAVFOR, 2023). Esta Ação Conjunta estabeleceu os seguintes objetivos principais: proteger prioritariamente as embarcações do WFP que entregam ajuda alimentar à Somália, proteger as embarcações vulneráveis na área e assegurar a prevenção, dissuasão e repressão de assaltos à mão armada no mar e da pirataria (HELLY, 2009).

A A Op da Operação Atalanta possui cerca de 1,4 milhão de milhas náuticas quadradas compreendidas entre o Golfo de Aden, a costa sul da Somália até 500 milhas, o sul do Mar Vermelho e a área ao redor das ilhas Seychelles (Figura 1) (HELLY, 2009). Em 2009, dos 406 atos de pirataria registrados no *International Maritime Bureau (IMB)*⁴⁰ em todo o mundo, 131 foram realizados no Golfo de Aden e no Mar Vermelho e 80 deles na Baía da Somália, demonstrando o alto risco de pirataria presente na A Op da Operação Atalanta (GUEDES, 2010).

O Comitê Político e de Segurança da UE exerce o controle político e a direção estratégica da operação militar da UE, sob a responsabilidade do Conselho da UE e o Comitê Militar da UE monitora a execução da operação (HOUSE OF LORDS, 2010).

O Comando Operacional encontra-se em Northwood, abrigando o Centro de Segurança Marítima – Chifre da África (MSCHOA, na sigla em inglês)⁴¹, composto por militares e oficiais de ligação do setor privado e considerado uma das inovações desta operação. Este centro fornece um sítio web seguro com diversos serviços à indústria do transporte marítimo, incluindo alertas de ataques piratas, avaliação de risco e medidas de autoproteção (HELLY, 2009).

As tarefas realizadas pela operação vão desde a escolta de navios até a coordenação da troca de informações com a indústria do transporte marítimo. O mandato também abarca a cooperação judicial internacional a fim de permitir o julgamento de suspeitos de pirataria (HELLY, 2009). Em 2009, a Operação Atalanta havia escoltado cerca de 49 navios do WFP transportando mais de 300.000 toneladas de alimentos (HOUSE OF LORDS, 2010).

No início da operação, participavam cerca de 4 navios escoltas do porte de fragatas⁴² e 2 aeronaves. Em pouco tempo, o efetivo de meios militares aumentou para 12 navios escoltas apoiados por 3 aeronaves de patrulha marítima e reconhecimento (MPRA, na sigla

40 É um departamento especializado da Câmara de Comércio Internacional, responsável pelo combate aos crimes e más práticas marítimas, como fraude e pirataria (ICC, 2023)

41 No original “Maritime Security Centre Horn of African”.

42 Um tipo de navio de guerra (BRASIL, 2015)

em inglês)⁴³ e 8 helicópteros (HELLY, 2009).

A composição da força varia em função das adjudicações feitas pelos Estados Membros e levam em conta a meteorologia na área, de forma que no período entre monções, com mar mais calmo e mais propício às ações piratas, a força naval possa dispor de maior número de navios (REVISTA DA ARMADA, 2013)

O incremento dos recursos aéreos de vigilância foi um fato bastante positivo para a operação. Eles facilitam a identificação de suspeitos de pirataria e em muitos casos são os primeiros a chegar na área onde esteja ocorrendo um ataque, tornando-se multiplicadores de força cruciais para a Operação Atalanta (HOUSE OF LORDS, 2010).

O combate à pirataria na A Op ocorre por meio de patrulhamento das águas infestadas por piratas, da utilização do IRTC, da partilha de informações entre as forças navais e a comunidade mercante, da implementação das Melhores Práticas de Gestão (BMP, na sigla em inglês)⁴⁴ e emprego de medidas de autoproteção pelos navios. As análises no âmbito do grupo de Conscientização Compartilhada e Desconflito (SHADE)⁴⁵ também contribuem no combate à atividade pirata (BARUAH, 2013).

Criado em dezembro de 2008, o grupo realiza reuniões mensais no BAHREIN, permitindo a coordenação no nível tático de atividades entre a indústria do transporte marítimo, a OTAN (Operação *Ocean Shield* - TF 508), a UE (EUNAVFOR Operação Atalanta - TF 465), a Força Marítima Combinada⁴⁶ (CMF - CTF 151) e os destacamentos de nações individuais, como China, Rússia, Índia, Austrália, Bahrein, Egito, Jordânia, Paquistão, Arábia Saudita, Seicheles, Singapura, Coreia do Sul, a Ucrânia e o Líbano (BARUAH, 2013).

O BMP fornece medidas eficientes e confiáveis à indústria do transporte marítimo ao auxiliar os navios a evitarem ou retardarem os ataques piratas na área de alto risco (HRA, na sigla em inglês)⁴⁷. A cartilha possui três requisitos fundamentais: registrar-se no MSCHOA, reportar-se ao UK Maritime Trade Operations (UKMTO) e implementar as medidas de autoproteção. O NSC também recomenda fortemente que os navios cumpram esses requisitos (BARUAH, 2013).

43 No original "Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft (MPRA)".

44 No original "*Best Management Practices*".

45 No original "Shared Awareness and De-confliction (SHADE)".

46 No original "Combined Maritime Forces (CMF)".

47 No original "High Risk Area (HRA)".

Segundo o BMP (2009), os ataques piratas bem-sucedidos normalmente exploram vulnerabilidades como baixa velocidade do navio, borda livre baixa, planejamentos e procedimentos inadequados do navio, medidas de autoproteção deficientes.

A operação teria uma duração de doze meses, contudo o Conselho decidiu renovar o prazo continuamente (HELLY, 2009), estendendo-se bem além de 2012, limite temporal da nossa pesquisa.

4.3 Centros de coleta e compartilhamento de informações

Os dados sobre pirataria e assalto à mão armada de navios ao redor do mundo são coletados e analisados por diversas organizações internacionais e regionais. Podemos citar como as organizações internacionais o IMB e a IMO. Como organizações regionais temos o UKMTO e o MSCHOA (JOURBERT, 2020). Entretanto, discorreremos apenas sobre as entidades regionais por estarem diretamente ligadas à região do Golfo de Aden e por facilitarem a troca de informações entre o comando, meios militares e a indústria do transporte marítimo, contribuindo para a missão da Operação Atalanta.

A origem do UKMTO remonta o ano de 2001 quando foi implantado no Oriente Médio como parte do posicionamento do Reino Unido aos ataques de 11 setembro de 2001 nos EUA. Teve como papel principal proporcionar segurança à comunidade marítima do Golfo Pérsico e restaurar a normalidade na indústria marítima em virtude dos aumentos nos prêmios de Seguro de Risco de Guerra (WRP)⁴⁸ (UKMTO, 2008)

A sólida cooperação com os comandos e unidades independentes que operam na região permitiu que o UKMTO abordasse questões relacionadas à indústria marítima no contexto das atividades de navegação no Iraque, crimes marítimos no norte do Golfo Pérsico, região do Chifre da África e Mar Vermelho. Assim, o UKMTO passou a atuar como o principal ponto de contato para entre a comunidade marítima e o comando operacional na região (UKMTO, 2008). Representantes da indústria marítima europeia têm interesses em discutir a segurança das rotas utilizadas por seus navios e o UKMTO auxilia nesse contato com as forças militares.

O UKMTO é responsável pela gestão dos relatórios de posição dos NM sob o VRS e

48 No original "War Risk Insurance Premiums".

por fornecer dados às forças navais sobre os movimentos de NM no Golfo de Aden. Com o objetivo de aumentar a qualidade das informações sobre segurança marítima, as embarcações são incentivadas a relatar suas posições enquanto operam na área que compreende a área de relatórios voluntários UKMTO (VRA, na sigla em inglês) e a HRA (UKMTO, 2008).

Essas informações são passadas por meio da comunicação inicial (ao entrar na VRA), relatórios diários (com atualização da posição, rumo e velocidade do navio), relatório final (na saída da VRA ou chegada ao porto) e comunicações de atividades suspeitas/irregulares (quando necessário) (UKMTO, 2023). O aviso prévio da passagem pela VRA possibilita a identificação de vulnerabilidades e o planejamento de proteção adequada (BMP, 2009).

Outro centro de referência na coleta e divulgação de informações no Golfo de Aden é o MSCHOA. É o responsável pelo planejamento e coordenação das forças da Operação Atalanta no Golfo de Aden e na área ao largo da costa somali (BMP, 2009). Localizado em Brest, França, foi uma iniciativa estabelecida pela EUNAVFOR sendo considerado o “centro de controle da indústria marítima” para a Operação Atalanta (JOURBERT, 2020). É encarregado de monitorar permanentemente os navios em trânsito pelo Golfo de Aden, administrar o VRS EUNAVFOR para embarcações em trânsito na área, bem como administrar um site interativo que permite a EUNAVFOR comunicar as orientações contra a pirataria para a indústria marítima (MSCHOA, 2023). No primeiro ano da operação, houve cerca de 4.000 usuários inscritos, sendo 2.700 companhias de navegação (HOUSE OF LORDS, 2010).

Assim como no UKMTO, os proprietários e operadores que possuem embarcações em trânsito na região são encorajados a se registrarem no MSCHOA antes da chegada na área de registro de embarcações com intuito de melhorar a segurança, permitir a avaliação de riscos, identificar possíveis navios vulneráveis e coordenar as medidas de proteção apropriadas com as forças navais na região. Informações como dimensões do navio, a carga, manobrabilidade, velocidade, o número e a nacionalidade da tripulação, as medidas de autoproteção, a existência de pessoal de segurança armado e borda livre contribuem para a análise do perfil de vulnerabilidade para o trânsito (MSCHOA, 2023). Segundo o Contra-Almirante Hudson, Comandante da Operação Atalanta em 2010, as principais informações para as análises são a borda livre e a velocidade do navio. A lista de navios vulneráveis é

distribuída para os navios da OTAN e CMF, bem como para as companhias de navegação a fim de que possam obter proteção para os seus navios (HOUSE OF LORDS, 2010).

O MSCHOA é responsável pelo sistema Mercury, uma plataforma de comunicação segura e não classificada que permite a coordenação em tempo real entre todos os participantes do SHADE, minimizando a dificuldade de comunicação entre as forças navais, meios militares independentes e comunidade marítima, visto que seus sistemas de comunicação normalmente não interagem entre si (GEBHARD; SMITH, 2014).

A EUNAVFOR e a CMF produzem relatórios de avaliação de ameaças conhecidos como *Industry Releasable Threat Assessments (IRTA)* e *Industry Releasable Threat Bulletins (IRTB)* a fim de ajudar as empresas na gestão dos riscos. Essas avaliações utilizam conhecimentos e informações militares para apresentar as ameaças e tendências na região (BMP, 2018). Os IRTA são emitidos trimestralmente e complementados pelo IRTB, que cobrem eventos específicos e são emitidos sempre que necessário. Os IRTA e IRTB possuem distribuição limitada e estão disponíveis através do registo no MSCHOA ou por meio das autoridades nacionais (CMF, 2023). Esses relatórios representam uma importante ferramenta para a divulgação de informações à comunidade marítima e para permitir uma resposta rápida a incidentes.

4.4 Emprego do Corredor de Trânsito Internacional Recomendado (IRTC) e o emprego dos Grupos de Trânsito

Uma das conquistas mais importantes proporcionadas pelo SHADE foi a implementação do IRTC no Golfo de Aden. Devido a área a ser protegida ser bastante extensa, houve um consenso na utilização das informações compartilhadas sobre a região na recomendação das rotas marítimas pela A Op. A implantação do IRTC permitiu a divisão de tarefas entre as três forças navais que atuam na região e a concentração dos esforços numa área onde a proteção deve ser reforçada (GEBHARD; SMITH, 2014).

O IRTC é formado por dois corredores, um para o trânsito no sentido leste e outro para o sentido oeste, com cinco milhas náuticas de largura por corredor e duas milhas náuticas entre os corredores, e definido por um ponto de entrada e um ponto de saída. O

afastamento da costa evita a sobreposição entre o IRTC e as principais áreas de pesca, resultando na diminuição de falsos alertas de embarcações piratas (VANEK; HRSTKA, 2011).

A figura do Coordenador do IRTC, que funciona em regime de rodízio entre a CMF, OTAN e UE, garante a coordenação tática e a manutenção de oito a dez navios na patrulha na área do corredor, oferecendo uma boa cobertura ao IRTC (GEBHARD; SMITH, 2014). Essas unidades mantêm vigilância permanente procurando identificar embarcações suspeitas e prover resposta rápida a um possível ataque.

Entretanto, o número de meios militares disponíveis para a escolta de todos os navios que trafegam pelo IRTC é insuficiente e muitas companhias de navegação resistem no uso do sistema de comboios tal qual foram utilizados durante Segunda Guerra Mundial. Essa resistência se dá por dois motivos: o primeiro deles é a necessidade de navegar na velocidade do navio mais lento do comboio e segundo é que os navios seriam forçados ao cumprimento dos horários dos comboios. Em ambos os casos, poderia haver atrasos e conseqüentemente custos adicionais (REVISTA DA ARMADA, 2009). Visando mitigar essa situação, foram estabelecidos os grupos de trânsitos.

Os grupos de trânsitos adotados no Golfo de Aden são projetados para agrupar navios em diferentes grupos de velocidade, a fim de explorar proteção adicional e garantia de viajar em grupo. São definidos por 5 níveis de velocidades, onde grupos transitam pelo IRTC com velocidades de 10, 12, 14, 16 e 18 nós, e por horários específicos nos quais o grupo entram no corredor (VANEK; PECHOUCEK, 2013).

Cada trânsito segue uma pista designada no IRTC a uma velocidade que evita áreas com alto risco de pirataria e em intervalos de tempo que permite a máxima eficácia de suporte pelos meios militares distribuídos ao longo do corredor, em caso de necessidade. Para participar do esquema de grupo de trânsito, os navios devem desacelerar para o nível de velocidade predefinido mais próximo. Já os navios com velocidades acima de 20 nós são recomendados a navegar em sua velocidade máxima sem necessidade de participar dos grupos de trânsito (VANEK; PECHOUCEK, 2013).

O trânsito dos NM pelo IRTC pode ser realizado por meio de grupo de trânsito, grupo de trânsito escoltado, comboios nacionais e de forma individual. Um fato a ser observado é que nem sempre os grupos de trânsito terão a escolta de um navio de guerra, entretanto

todos os navios de guerra no Golfo de Aden, integrantes da Operação Atalanta ou operando em coordenação com eles, estarão cientes dos grupos de trânsito que estão em vigor (BMP, 2009). Durante a pesquisa, foi verificado que cerca de duas nações escoltavam comboios de navios de suas próprias bandeiras porém, no Oceano Índico e área da Bacia da Somália (HOUSE OF LORDS, 2010).

Normalmente há um trânsito por dia para cada grupo de velocidade. Os grupos são formados em uma hora pré-definida em ambas as extremidades do corredor, sendo dissolvidos após o trânsito. Os tempos de entrada dos diferentes grupos de velocidade no IRTC são calculados para que os grupos sejam agrupados novamente para passarem pela zona mais perigosa à noite e assegurar que todos os navios, independentemente da velocidade, estarão juntos ao amanhecer, quando saírem da zona mais perigosa (VANEK; PECHOUCEK, 2013).

A análise de ataques piratas bem-sucedidos na região indica claramente que os ataques durante o período noturno são raros e taxa de sucesso durante o período da nossa pesquisa foi zero. As estatísticas mostram que entre os anos 2010 e 2012 houve muito poucos ataques bem-sucedidos a navios que seguiam os tempos e velocidades de trânsito do grupo (VANEK; PECHOUCEK, 2013).

No entanto, o mecanismo de grupo de trânsito, ao mesmo tempo em que reduz a probabilidade de um ataque bem-sucedido, também pode causar atraso significativo na rota dos navios e aumento dos custos, pois os navios que participam do grupo de trânsito precisam reduzir suas velocidades para chegar ao início do corredor na hora predefinida e, em seguida, devem navegar na velocidade do grupo. O atual mecanismo de agrupamento não leva em conta as posições e velocidades específicas dos navios que chegam todos os dias, alguns navios podem chegar sozinhos ao início do corredor na hora marcada, sendo assim obrigados a navegar sem qualquer vantagem de estarem agrupados (VANEK; PECHOUCEK, 2013).

4.5 Resultados alcançados

Operação Atalanta provou ser uma força eficaz no combate à pirataria no Golfo de

Aden e no Oceano Índico. Sendo altamente capaz de prover proteção aos navios logísticos do WFP, dos quais nenhum foi tomado por piratas. Também contribuiu para a dissuasão e interrupção das ameaças de piratas à navegação comercial no Golfo de Aden (HOUSE OF LORDS, 2010). A seguir apresentaremos alguns aspectos que podem ser usados para avaliar o sucesso da Operação Atalanta no período de 2008 até 2012.

Segundo Paige (2013), dados fornecidos pela UE revelam o êxito da missão durante o período da nossa pesquisa. A Operação Atalanta teve uma taxa de 100% de sucesso na escolta de navios do WFP que transportam ajuda humanitária aos deslocados internos e refugiados na Somália, com cento e cinquenta escoltas concluídas desde o início da operação. No período entre 2008 e 2012, foram detidos sessenta piratas, dos quais cinquenta e sete foram efetivamente acusados.

A presença militar da Operação Atalanta, em conjunto com os meios da OTAN, CMF e meios navais de outras nacionalidades na região contribuíram para a redução do número alarmante de ataques piratas, de cento e dezessete ataques em 2009 para treze ataques em 2012 (ICC, 2013).

A contribuição para a criação e gestão do IRTC, em coordenação com outras forças navais, permitiu a prevenção mais eficaz dos ataques (HELLY, 2009).

Segundo o Contra-Almirante Jones, em audiência na Câmara dos Lordes do Parlamento do Reino Unido, o uso de grupos de trânsito foi considerado a forma mais eficaz de garantir a passagem segura dos NM pelo Golfo de Aden, pois não haveria a possibilidade de escolta da totalidade dos NM devido à quantidade de navios escoltas disponível para a operação (HOUSE OF LORDS, 2010). Assim pôde-se atender os anseios da comunidade marítima quanto a flexibilidade e rapidez ao não ter que esperara a formação de comboios, mas poder contar com a dissuasão e proteção mútua entre os navios que ambos sistemas proporcionam.

O MSCHOA informou a adoção de um conjunto de melhores práticas comuns de gerenciamento para a autoproteção de embarcações e foi reconhecido pela IMO como uma ferramenta fundamental no combate a pirataria (HELLY, 2009).

Por último, a Operação Atalanta permitiu o desenvolvimento de laços com a OTAN e provou ser uma ferramenta essencial para a UE dialogar com atores marítimos globais e

regionais como China e Rússia, além dos vínculos que estabeleceu com CMF, a coalizão liderada pelos EUA na área (HELLY, 2009).

No capítulo seguinte, faremos uma análise da Operação Atalanta com base na teoria de Mahan e na doutrina NCAGS.

5 ANÁLISE DA OPERAÇÃO ATALANTA A LUZ DA TEORIA DE MAHAN E DA DOCTRINA NCAGS

Conforme abordamos anteriormente, a Operação Atalanta tem a missão de proteger o TM e assegurar a dissuasão, prevenção e repressão de assalto à mão armada e de pirataria na A Op. Ao discorrermos sobre a operação, pudemos observar semelhanças entre ela e alguns aspectos da teoria de Mahan e da doutrina NCAGS, ambas abordadas nos capítulos dois e três, respectivamente. A fim de analisarmos a Operação Atalanta à luz dessas duas teorias e se o emprego dos grupos de trânsito contribuíram para o sucesso da operação em lide, estruturamos a abordagem em três seções: as duas primeiras apresentarão as evidências e análises referentes a cada uma das teorias e a última apresentará conclusões parciais.

A primeira seção abordará as evidências e análises referentes a Teoria de Mahan observadas na Operação Atalanta.

5.1 Aspectos relacionados à teoria de Mahan

Conforme vimos no capítulo quatro, pelo Golfo de Aden passa uma das LCM mais importantes do mundo, representando cerca de 15 por cento do comércio global e incluindo um volume considerável do comércio de petróleo mundial. Entretanto, a partir de 2003, constatou-se um aumento no número de ataques piratas na região, despertando certa preocupação em atores internacionais como União Europeia, EUA, China e Índia quanto à insegurança instalada na região. Mahan, em sua teoria, também reconhecia a importância das LCM para a prosperidade dos Estados e propunha a existência de uma Marinha de Guerra forte para a proteção do comércio marítimo.

Segundo ele, o controle de áreas estratégicas como estreitos e canais marítimos permitiria que um Estado dominasse as LCM que passassem por ele e conseqüentemente parte do comércio internacional, impulsionando sua projeção de poder e influência em escala global. O Golfo de Aden também possui grande relevância como região geoestratégica ao conectar o Oceano Índico ao Mar Vermelho e por conseguinte ao Canal de Suez que atualmente é considerado um dos principais pontos de estrangulamento do globo. Dado que uma parte significativa do petróleo mundial, alimentos e matéria-prima passa por

ele, uma interrupção poderia trazer insegurança energética e alimentar a várias nações que dependem dessa rota comercial. Em função dos interesses de potências globais em combater a pirataria e assegurar a liberdade de navegação na região, foram estabelecidas operações militares da OTAN e UE no Golfo de Aden com este fim.

A Operação Atalanta, criada em 2008, foi a primeira operação naval da UE e atuou junto aos meios da Operação *Ocean Shield* e outros meios navais independentes na proteção dos NM que trafegam na região do Golfo de Aden. Assim, podemos observar outras associações à teoria de Mahan. A primeira, refere-se a cooperação internacional presente no combate a pirataria naquela região e a abordagem do teórico quanto a possibilidade de ampliação do poder naval ocorrer por meio de alianças e do estabelecimento de bases de apoio. A segunda remete a defesa por meio da ofensiva (ALMEIDA, 2015) que pode ser observada nas ações militares realizadas pela Operação Atalanta.

Mahan defendia a busca da batalha decisiva para aniquilar o inimigo, entretanto também considerava o estabelecimento de comboios de NM como uma medida eficiente de defesa. A Grande Guerra e a Segunda Guerra Mundial encarregaram-se de mostrar a validade desse sistema na defesa do tráfego marítimo. Ainda que esta pesquisa tenha observado somente registros de emprego de grupos de trânsito durante a Operação Atalanta como medida de proteção ao TM, muitas das características observadas no sistema de comboios aplicam-se a esse sistema como: a dissuasão ao desencorajar potenciais ataques inimigos, apoio mútuo entre NM reduzindo a vulnerabilidade e o emprego eficaz dos navios escoltas na defesa do grupo.

Ao final, embora estejam em épocas e contextos diferentes, vimos que tanto a Operação Atalanta quanto a teoria de Mahan enfatizam a proteção das LCM a fim de garantir a liberdade de navegação e o livre comércio e o emprego de escoltas aos NM como meio de proteção do TM. A próxima seção abordará as evidências e análises referentes a doutrina NCAGS observadas na Operação Atalanta.

5.2 Aspectos relacionados à doutrina NCAGS

A Operação Atalanta possui a tarefa de proteger prioritariamente as embarcações do WFP, seguido das demais embarcações vulneráveis e o combate à pirataria na A Op, onde se observa relevante interação entre o Cmt Op e a comunidade marítima. Assim, podemos ver uma relação entre a Operação Atalanta e a doutrina NCAGS, que atua como uma interface entre o Cmt Op e a comunidade marítima. Outra associação com a doutrina encontra-se na correlação das tarefas com os efeitos do NCAGS, sejam eles: ajudar na manutenção do bem-estar econômico e a estabilidade internacional devido a proteção do TM, no livre fluxo do comércio marítimo na A Op e na confiança da indústria do transporte marítimo nas operações militares.

A partir dos efeitos requeridos pelo Cmt Op, pode-se estabelecer quais TTP serão empregadas. Durante nossa pesquisa, as seguintes TTP do NCAGS foram identificadas nas medidas de segurança do TM empregadas pela Operação Atalanta: processo de informação NCAGS, prestação de aconselhamento e orientação ao TM e gerenciamento de movimentos de NM. Cabe ressaltar que, de acordo com a tabela do anexo A, uma TTP pode fazer parte de mais de um efeito NCAGS.

A primeira TTP identificada foi o processo de informações NCAGS, que visa o levantamento de informações sobre o TM ao Cmt Op, sua análise e posterior distribuição dos produtos gerados. Na Operação Atalanta essa atividade é realizada pelo UKMTO e o MSCHOA, pois atuam como centro de coleta e compartilhamento de informações entre o Cmt Op, forças militares e a indústria do transporte marítimo. Esses centros coletam informações do TM por meio da adoção do VRS e do registro antecipado dos NM intencionam passar pela VRA. Dentre os produtos gerados podemos citar a lista de possíveis navios vulneráveis que auxiliam na coordenação das medidas de proteção, como a formação dos grupos de trânsito. Elas são distribuídas tanto para as forças que operam em cooperação com a Operação Atalanta, quando para as companhias de navegação.

A pesquisa também identificou os IRTA e IRTB como um processo de informação NCAGS, pois são relatórios produzidos e distribuídos pela EUNAVFOR e CMF a fim de ajudar as empresas a gerirem os possíveis riscos. São produzidos a partir da análise de informações

militares e considerados uma importante ferramenta de divulgação de ameaças e tendências para a região.

A segunda TTP identificada foi o aconselhamento e orientação do TM. Pôde-se identificá-la nas recomendações do UKMTO e MSCHOA quanto à participação dos NM no VRS a fim de permitir um melhor acompanhamento durante o trânsito, na inscrição dos NM no site do MSCHOA a fim de dar conhecimento antecipado dos NM às forças navais, nas orientações contidas no BMP à indústria do transporte marítimo e na recomendação do emprego do IRTC e dos grupos de trânsito. Assim, essas orientações se revestiram de grande importância ao estreitar os laços entre Cmt Op e a comunidade marítima, conferir credibilidade a operação, servir de guia para que os NM estivessem protegidos ao passarem pelo Golfo de Aden e contribuir na implementação dos grupos de trânsito.

Por fim, a última TTP identificada está diretamente relacionada ao objeto da nossa pesquisa, os grupos de trânsito. A TTP de gerenciamento do TM pôde ser empregada por meio dos esquemas de roteamento e passagem coordenada.

O roteamento, cujo o propósito é permitir que os NM possam transitar por rotas seguras dentro da A Op a fim de reduzir o risco de ataques, foi atendido com a estabelecimento do IRTC no Golfo de Aden. Esse corredor proporcionou uma rota continuamente vigiada e patrulhada por navios de guerra, oferecendo segurança durante a navegação dos NM.

Entretanto, houve a necessidade de coordenação entre os NM que trafegam pelo IRTC e as unidades militares que realizam as patrulhas e escoltas. Essa necessidade foi suprida com o emprego do esquema de passagem coordenada. Nesse processo, destaca-se a classificação dos navios do WFP como NM designados a fim de receberem orientação e proteção específica e principalmente a formação dos grupos de trânsito.

Faz se mister ressaltar que em 2009, cerca de 50 navios do WFP navegaram pelo IRTC sendo escoltados por navios de guerra (HOUSE OF LORDS, 2010).

Chama a atenção que a formação dos grupos de trânsito foi possível devido à adesão voluntária dos NM a partir dos registros realizados no UKMTO e MSCHOA. Também representou uma decisão acertada em virtude da disponibilidade de meios para realização

de escoltas e por atender as necessidades da indústria do transporte marítimo quanto a flexibilidade, rapidez e segurança durante a passagem pelo IRTC. As estatísticas dos anos 2010-2012 retrataram a eficácia do emprego dos grupos de trânsito em virtude da baixa incidência de ataques bem-sucedidos a navios que seguiam os tempos e velocidades de trânsito do grupo.

Finalmente, após a análise dos fatores acima, constatou-se que o efeito cumulativo das medidas de proteção empregadas por meio das TTP processo de informações NCAGS e aconselhamento e orientação do TM contribuíram para o emprego dos grupos de trânsito e conseqüentemente para a redução das ações piratas no Golfo de Aden ao permitir uma passagem segura dos NM pela A Op utilizando o IRTC.

6 CONCLUSÃO

Ao longo da pesquisa, buscamos analisar o emprego dos grupos de trânsito de navios mercantes durante a Operação Atalanta na redução da pirataria no Golfo de Aden. Para tal, o trabalho foi analisado à luz da teoria de Mahan e da doutrina NCAGS e dentro da moldura temporal compreendida entre os anos de 2008 e 2012.

Dessa forma, iniciamos a pesquisa constatando a relevância das LCM para o desenvolvimento dos Estados e a preocupação em protegê-las. Em seguida, ao analisarmos a teoria de Mahan, vimos a importância das Marinhas de Guerra na proteção do TM e a utilização do sistema de comboios como uma medida de defesa contra uma ameaça no mar.

Em seguida, realizamos um estudo sobre a doutrina NCAGS, empregada pelos países da OTAN, os efeitos previstos e TTP. Dentre essas TTP, destacamos o gerenciamento de tráfego, responsável por abranger o emprego dos esquemas de roteamento e de passagem coordenada, que procuram garantir a navegação dos NM por rotas seguras e permitir a coordenação entre os meios militares e os NM que pretendam passar pela A Op, respectivamente.

Cabe ressaltar que o grupo de trânsito, objeto da nossa pesquisa, configurou-se como uma das formas dos NM navegarem pela A Op. Nele, os NM aderem ao dispositivo de forma voluntária, procedimento diferente no sistema de comboios, e passam a receber proteção de unidades militares durante o trânsito.

Finalmente, examinamos a Operação Atalanta quanto ao contexto de sua criação devido o aumento da pirataria na costa da Somália, sua missão com destaque para a proteção dos navios do WPF e o emprego do IRTC e grupos de trânsito como medida de proteção ao TM. Ao término da pesquisa, pôde-se perceber a reduzida quantidade de ataques bem-sucedidos aos navios que cumpriam os requisitos dos grupos de trânsito durante a navegação no IRTC e também um grande declínio no número de ataques piratas na A Op, de cento e dezessete ataques em 2009 para treze ataques em 2012.

Sendo assim, concluímos que embora em épocas e ameaças distintas, tanto a doutrina de Mahan quanto a Operação Atalanta enfatizam a proteção das LCM a fim de garantir a liberdade de navegação e o emprego de navios de guerra como meio para se

atingir essa proteção. Outrossim, apesar do emprego do grupo de trânsito observado durante a Operação Atalanta ser diferente do sistema de comboio, observou-se a busca por efeitos como a dissuasão ao desencorajar possíveis ataques inimigos, a formação de grupos de navios a fim de usufruir do apoio mútuo entre os NM reduzindo sua vulnerabilidade e o emprego de navios escoltas na defesa desse grupo, demonstrando aderência à teoria de Mahan quanto ao emprego do sistema de comboios na defesa do TM.

Posteriormente, ao analisarmos a Operação Atalanta a luz da doutrina NCAGS concluímos que o emprego dos grupos de trânsito foi essencial para a redução do número de ataques, pois a formação dos grupos permite o apoio mútuo entre os NM, organiza a passagem dos NM separados em grupos com velocidades diferentes a fim de passarem todos os grupos juntos por áreas de maior risco durante a noite a fim de reduzir a probabilidade de ataques piratas, permite o emprego eficaz dos navios escoltas na proteção do TM ao longo do IRTC e atende os anseios comunidade marítima quanto a flexibilidade e rapidez no trânsito pela A Op, o que seria dificultado caso fosse estabelecido um sistema de comboios.

Dessa forma, após as conclusões parciais acima, é possível afirmarmos que o emprego dos grupos de trânsito contribuíram para o sucesso da Operação Atalanta na redução da pirataria no Golfo de Aden no período de 2008 a 2012.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. **Os gigantes da estratégia naval: Alfred Thayer Mahan e Herbert William Richmond**. 1. ed. Curitiba: Editora Prismas, 2015. 307 p.
- BAILEY, Rob; WELLESLEY, Laura. **Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade**. London: Soapbox, 2017. 110 p. Relatório. Disponível em: <<https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/research/2017-06-27-chokepoints-global-food-trade-embargo-ed.pdf>>. Acessado em 03 jul. 2023.
- BARBOSA, Mariana de Oliveira Lopes. **Guerra Fria**. Disponível em: <<https://www.historiadamundo.com.br/idade-contemporanea/guerra-fria.htm>>. Acesso em: 07 ago. 2023.
- BARUAH, Darshana Mozinder. **NATO**. In: LEWIS, Phillippa (Org). **Mapping Counter Piracy Actors**. Bristol: e-International Relations, 2013. 78 p. Disponível em: <<http://www.e-ir.info/wp-content/uploads/mapping-piracy.pdf>>. Acessado em 15 jul. 2023.
- BMP. **Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia**. 2009. 17 p. Disponível em: <<https://www.igpandi.org/article/piracy-bmps-version-2/>>. Acessado em 16 jul. 2023
- BMP. **Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia**. 2018. 77 p. Disponível em: <<https://on-shore.mschoa.org/reference-documents/bmp5/?id=4681>>. Acessado em 24 jul. 2023
- BRAGA, André L. M. As novas tendências na condução do CNTM: uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n. 9, p. 53-66, jun. 2007.
- BRASIL. Escola de Guerra Naval. **Controle Naval do Tráfego Marítimo - EGN-491**. Rio de Janeiro, 2017. 64 p.
- BRASIL. Ministério da Defesa. **Glossário das Forças Armadas - MD35-G-01**. Brasília, 2015. 286 p. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/arquivos/legislacao/emcfa/publicacoes/doutrina/md35-G-01-glossario-das-forcas-armadas-5-ed-2015-com-alteracoes.pdf/view>>. Acesso em: 07 ago. 2023.
- CAMAS. **Publicação Interamericana de Controle Naval do Tráfego Marítimo**. 2018. 282 p. Disponível em: <<http://www.coamas.org/docPublicaciones.html>> . Acesso em: 25 jun. 2023.
- CMF. **IRTAs / IRTBs**. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/irtas-irtbs/>>. Acesso em: 08 ago. 2023.
- COMISSÃO EUROPEIA. **A União Europeia**. Disponível em: <https://portugal.representation.ec.europa.eu/quem-somos/uniao-europeia_pt>. Acesso em: 07 ago. 2023.

FARIA, João Afonso Prado Maia de. A Consciência Situacional Marítima (CSM) e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, v.18, n. 1, p. 213-229, Jun. 2012.

EUNAVFOR. **Mission**. Disponível em: <<https://eunavfor.eu/mission>>. Acesso em: 10 jul. 2023.

FONSECA, Maurílio M. **Arte Naval – Vol 1**. 1. ed. Rio de Janeiro: Serviço de Documentação da Marinha, 2019. 366 p.

GEBHARD, Carmen; SMITH, Simon. The two faces of EU-NATO cooperation: Counter-piracy operations off the Somali coast. 2014. 20 p. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/270609942_The_two_faces_of_EU-NATO_cooperation_Counter-piracy_operations_off_the_Somali_coast>. Acesso em: 15 jul. 2023.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. Volte-face na pirataria marítima. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v.130, n. 07/09, p. 133-140, jul./set.. 2010.

HELLY, Damien. **EU NAVFOR Somalia - The EU military Operation Atalanta**. European Security and Defence Policy: the first ten years (1999-2009). Paris, v. 10, p. 391-402, 2009. Disponível em: <<https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=8a48645518eeeb7d6855c17d97304ffca2997459>>. Acessado em 13 jul. 2023.

HOUSE OF LORDS. **Combating Somali Piracy: the EU's Naval Operation Atalanta**. London: The Stationery Office Limited, 2010. 87 p. Relatório. Disponível em: <<https://www.voltaire-net.org/IMG/pdf/Atalanta.pdf>>. Acessado em 06 Jun. 2023

ICC. **Bureau Marítimo Internacional**. Disponível em: <<https://www.icc-ccs.org/icc/imb>>. Acesso em: 08 ago. 2023.

ICC. **Piracy and armed robbery against ships**. London: ICC International Maritime Bureau, 2013. 87 p. Relatório. Disponível em: <<https://www.kvnr.nl/stream/2012-annual-imb-piracy-report>>. Acessado em 25 jul. 2023

IMO. **Introduction to IMO**. Disponível em: <<https://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 08 ago. 2023.

JOUBERT, Lydelle. **What we know about piracy**. 2020. 34 p. Disponível em: <<https://www.s-ceguk.org.uk/wp-content/uploads/sites/24/2020/06/What-We-Know-About-Piracy.pdf>> . Acesso em: 16 jul. 2023.

KLEIN, John J. Maritime Strategy Should Heed U.S. and UK Classics. U.S. **Naval Institute Proceedings**. Annapolis, v. 133, p. 67-69, abr. 2007.

LE GOFF, Jacques. **Em busca da Idade Média**. 6. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. 224p.

MATTOS, Carlos de Meira. **Geopolítica e Modernidade** – Geopolítica Brasileira. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 2002. 149p.

MSCHOA. **About MSCHOA**. Disponível em: <<https://on-shore.mschoa.org/about-mschoa/>>. Acesso em: 10 jul. 2023.

MONTEIRO, Nuno Sardinha. Reflexões sobre o combate à pirataria no séc. XXI Reflexões sobre o combate à pirataria no séc. XXI. **Revista da Armada**. Lisboa, n. 426, p. 19, jan. 2009. Disponível em: <https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2009/RA2009.pdf>. Acesso em: 25 jul. 2023.

OTAN. **Naval Cooperation and Guidance for Shipping Manual - ATP-02**. D. ed. [S.l.]: NATO Standardization Office, 2018. 106 P.

PAIGE, Robert. **The European Union as a Counter-Piracy Actor**. In: LEWIS, Phillippa (Org.). **Mapping Counter Piracy Actors**. Bristol: e-International Relations, 2013. 78 p. Disponível em: <<http://www.e-ir.info/wp-content/uploads/mapping-piracy.pdf>>. Acessado em 15 jul. 2023.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos; ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de. A luta pelo domínio do mar na História. In: JUNIOR, Ilques Barbosa; MORE, Rodrigo Fernandes (Org.). **Amazônia Azul: política, estratégia e direito para o oceano do Brasil**. Rio de Janeiro: FEMAR, 2012. 308 p.

REVISTA DA ARMADA. **NRP Álvares Cabral na Operação Atalanta**. Lisboa, n. 474, p. 4-5, mai. 2013. Disponível em: <<https://www.marinha.pt/pt/servicos/Paginas/revista-armada.aspx>>. Acessado em 25 jul. 2023.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. “As novas ameaças” e a Marinha do Brasil. **Revista da Escola de Guerra Naval**. Rio de Janeiro, n. 7, p. 32-42, jun. 2006.

SILVA, Daniel Neves. **Idade Moderna**. Disponível em: <<https://www.historiadomundo.com.br/idade-moderna>>. Acesso em: 07 ago. 2023.

USLUER, Hasan Bora. **Development of Naval Cooperation and Guidance for Shipping, Maritime Security Concept in Real Life**. [S.l.] , v. 5, n. 3, p. 100-112, mai. 2022. Disponível em: <<https://akademikbirikimdergisi.com/index.php/uabd/article/view/45>>. Acessado em 08 jul. 2023.

UKMTO. **Reporting**. Disponível em: <<https://www.ukmto.org/indian-ocean/best-management-practices/reporting>>. Acesso em: 10 jul. 2023.

UKMTO. **Operational Summary**. 2008. 2 p. Disponível em: <<https://www.lmalloyds.com/>>

lma/jointwar>. Acesso em: 16 jul. 2023.

VANEK, Ondrej; HRSTKA, Ondrej. **Optimizing group transit in the Gulf of Aden**. 2011. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Ondrej-Hrstka/publication/235891195_Optimizing_group_transit_in_the_Gulf_of_Aden/links/00b7d53b1c9147f283000000/Optimizing-group-transit-in-the-Gulf-of-Aden.pdf>. Acesso em: 15 jul. 2023.

VANEK, Ondrej; PECHOUCEK, Michal. **Dynamic Group Transit Scheme for Corridor Transit**. 2013. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/236658424_Dynamic_Group_Transit_Scheme_for_Corridor_Transit>. Acesso em: 15 jul. 2023.

WFP. **World Food Programme 2009**. Rome: Division of Communications, Public Policy and Private Partnerships, 2009. 56 p. Relatório. Disponível em: <<https://docs.wfp.org/api/documents/WFP-0000102796/download/>>. Acessado em 13 jul. 2023

ZAGO, Evandro Farid; MINILLO, Xaman Korai Pinheiro. Consequências da falência de um Estado: pirataria nas águas da Somália. **Meridiano 47**. Brasília, n. 100, p. 11-16, nov. 2008. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/MED/article/view/3415/3101>>. Acessado em 13 jul. 2023.

ANEXO A

Tabela de Efeitos NCAG

Effect	Delivered By	Associated NCAGS TTP
NCAGS will contribute to nations' economic well-being and international stability through enhanced safety and security of merchant ships by:	Conducting risk profiling of merchant ships in or approaching the AOO to identify those at high risk or of particular economic, political or military value.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
	Coordinating movement and contributing to the protection of merchant ships.	Management of merchant ship movements (Paragraph 0405)
	Providing guidance and advice based on the commander's assessment.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
	Liaising with merchant shipping on security and self-protection measures.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
NCAGS will facilitate the free flow of maritime trade in the area of operations by:	Ensuring merchant shipping is aware of, understands, and follows the requirements of the commander.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
	Coordinating movement and contributing to the protection of merchant ships.	Management of merchant ship movements (Paragraph 0405)
	Providing guidance and advice based on the commander's assessment.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
	Providing information to merchant shipping essential to safe movement.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)

Effect	Delivered By	Associated NCAGS TTP
NCAGS will increase merchant shipping's confidence in military operations by:	Enabling information exchange between the commander and merchant shipping at all levels, from international organizations, through governmental and non-governmental bodies to owners, masters, and port authorities.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
	Assisting in the continuance of normal maritime trade in peacetime, tension, crisis, or conflict.	Management of merchant ship movements (Paragraph 0405)
	Providing reassurance to merchant shipping through the provision of cooperation, guidance, advice, and assistance.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
	Facilitating close cooperation between the military and merchant shipping in relation to the protection of merchant ships, ports, and anchorages.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
NCAGS will enhance the commander's decision-making process based on informed knowledge of merchant shipping considerations by:	Conducting vulnerability assessments of merchant ships in or approaching the AOO to identify those at high risk or of particular economic, political, or military value or interest.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
	Gathering and interpreting information on shipping activity, including (but not limited to) ferries, fishing, port infrastructure, management, and cargo handling.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
	Enhancing maritime situational awareness (MSA) by managing voluntary reporting schemes and collecting merchant ship transit data for inclusion in the surface picture.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
	Providing specialist knowledge of merchant shipping and maritime trade.	Provision of subject matter expertise to the commander (Paragraph 0403)

Effect	Delivered By	Associated NCAGS TTP
NCAGS will contribute to the effective and efficient commitment and use of military assets by:	Conducting risk profiling of merchant ships in or approaching the AOO to identify those at high risk or of particular economic, political, or military value or interest.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
	Gathering and interpreting information on merchant shipping activity including (but not limited to) ferries, fishing, port infrastructure, management, and cargo handling.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
	Working with merchant shipping to enhance industry risk management, including threat awareness and self-protection measures.	Provision of advice and guidance to merchant shipping (Paragraph 0404)
	Enhancing MSA by managing voluntary reporting schemes and collecting merchant ship transit data for inclusion in the surface picture.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
NCAGS will enhance the commander's freedom of manoeuvre by minimizing merchant shipping interference with operations by:	Managing the deconfliction of economic and operational shipping in the AOO.	Management of merchant ship movements (Paragraph 0405)
	Providing input to the intelligence preparation of the operational environment (IPOE) process.	NCAGS information process (Paragraph 0402)
	Providing advice to the operational commander.	Provision of subject matter expertise to the operational commander (Paragraph 0403)
	Enhancing MSA by managing voluntary reporting schemes and collecting merchant ship transit data for inclusion in the surface picture.	NCAGS information process (Paragraph 0402)

Fonte: OTAN, 2018, p. 7

ANEXO B

Figura 1 – Área de Operações
Fonte: EUNAVFOR, 2023.