

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (FN) JOSÉ RENATO SILVA VASCONCELOS

**O COMANDO E CONTROLE EM OPERAÇÕES NAVAIS  
MULTINACIONAIS E SUA APLICABILIDADE EM OPERAÇÕES NO  
COMBATE À PIRATARIA NA REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ.**

Rio de Janeiro

2024

CC (FN) JOSÉ RENATO SILVA VASCONCELOS

**O COMANDO E CONTROLE EM OPERAÇÕES NAVAIS  
MULTINACIONAIS E SUA APLICABILIDADE EM OPERAÇÕES NO  
COMBATE À PIRATARIA NA REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ.**

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

Orientador: CMG (RM1) Pompeu.

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2024

## **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**

Primeiramente, agradeço a Deus, por me dar forças e sabedoria ao longo desta jornada acadêmica. Sem Sua graça e bênçãos, este trabalho não teria sido possível.

Agradeço imensamente à minha família, pelo apoio incondicional, amor e compreensão durante todos os momentos. Aos meus pais, que sempre acreditaram no meu potencial e me incentivaram a seguir meus sonhos; à minha esposa, por sua paciência, carinho e incentivo constantes; e à minha filha, por seu amor e energia.

Ao meu orientador, Capitão de Mar e Guerra (RM1) Pompeu, expresse minha profunda gratidão pela orientação, dedicação e ensinamentos valiosos. Sua expertise e conselhos foram fundamentais para a realização deste trabalho.

Aos instrutores da Escola de Guerra Naval, meu sincero agradecimento pelo compartilhamento de conhecimentos e experiências, que enriqueceram minha formação e contribuíram significativamente para o desenvolvimento desta monografia, bem como para o desenvolvimento das minhas atividades pós curso.

A todos os colegas e amigos que, de alguma forma, participaram desta jornada, deixo meu muito obrigado. Suas palavras de incentivo e apoio foram essenciais para superar os desafios encontrados pelo caminho.

A todos, o meu mais sincero agradecimento.

## RESUMO

Esta dissertação investiga os modelos de Comando e Controle (C2) em operações navais multinacionais, com foco específico na sua aplicabilidade no combate à pirataria na região do Golfo da Guiné. Analisa-se as operações FTM-UNIFIL (Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano) e ATALANTA (missão naval da União Europeia ao largo da Somália), comparando suas estruturas de C2 e a eficácia de suas implementações. A pesquisa destaca a importância de uma coordenação eficiente, interoperabilidade, comunicação clara e flexibilidade operacional em ambientes multinacionais complexos. Identifica os principais desafios de C2 na região do Golfo da Guiné, incluindo a diversidade de forças contribuintes, variações nos padrões de treinamento e equipamentos, e a complexidade burocrática que pode atrasar a resposta a incidentes. Com base nas lições aprendidas das operações analisadas, são propostas recomendações para aprimorar o sistema de C2 na região do Golfo da Guiné. A pesquisa conclui que a adoção de um modelo integrado e abrangente de C2, similar ao utilizado na UNIFIL e ATALANTA, pode fortalecer significativamente a capacidade de resposta às ameaças marítimas no Golfo da Guiné, promovendo uma maior segurança e estabilidade na região, além de contribuir para a proteção das rotas marítimas e dos interesses econômicos e geopolíticos.

**Palavras-chave:** Comando e Controle, Operações Navais, Pirataria, Golfo da Guiné, Operações Multinacionais, FTM-UNIFIL, Operação ATALANTA.

## **ABSTRACT**

### **Command and control in multinational naval operations and its applicability in operations to combat piracy in the gulf of guinea region**

This dissertation investigates the Command and Control (C2) models in multinational naval operations, with a specific focus on their applicability in combating piracy in the Gulf of Guinea region. It analyzes the FTM-UNIFIL (Maritime Task Force of the United Nations Interim Force in Lebanon) and ATALANTA (European Union naval mission off the coast of Somalia) operations, comparing their C2 structures and the effectiveness of their implementations. The research highlights the importance of efficient coordination, interoperability, clear communication, and operational flexibility in complex multinational environments. It identifies the main C2 challenges in the Gulf of Guinea region, including the diversity of contributing forces, variations in training standards and equipment, and bureaucratic complexity that can delay incident response. Based on lessons learned from the analyzed operations, recommendations are proposed to enhance the C2 system in the Gulf of Guinea region. The research concludes that the adoption of an integrated and comprehensive C2 model, similar to that used in UNIFIL and ATALANTA, can significantly strengthen the capacity to respond to maritime threats in the Gulf of Guinea, promoting greater security and stability in the region, and contributing to the protection of maritime routes and economic and geopolitical interests.

**Keywords:** Command and Control, Naval Operations, Piracy, Gulf of Guinea, Multinational Operations, FTM-UNIFIL, Operation ATALANTA.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACO	-	Allied Command Operations
CEPC	-	Civilian Emergency Planning Committee
CGC	-	Gulf of Guinea Commission
CIMIC	-	Civil-Military Cooperation
CRESMAC	-	Regional Maritime Security Center for Central Africa
CREMAO	-	Regional Maritime Security Center for West Africa
DPKO	-	Department of Peace Operation
DoD	-	Department of Defense
ECOWAS	-	Economic Community of West African States
ECCAS	-	Economic Community of Central African States
EU NAVFOR-	-	European Union Naval Force ATALANTA
EUA	-	Estados Unidos da América
FTM-UNIFIL	-	United Nations Interim Force in Lebanon Maritime Task Force
GoG	-	Gulf of Guinea
HOMC	-	Head of Military Component
ICCI	-	Interregional Coordination Center
IMO	-	International Maritime Organization
JFC	-	Joint Force Command
JMAC	-	Joint Mission Analysis Centre
JOC	-	Joint Operations Center
MLT	-	Mission Leadership Team
MMCC	-	Multinational Maritime Coordination Center
MOU	-	Memorandum of Understanding
MSCHOA	-	Maritime Security Centre – Horn of Africa
NAC	-	North Atlantic Council
ONU	-	Organização das Nações Unidas
OTAN	-	Organização do Tratado do Atlântico Norte
ROE	-	Rules of Engagement
SACEUR	-	Supreme Allied Commander Europe
SisGAAz	-	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul
SRSG	-	Special Representative of the Secretary-General
ZOPACAS	-	Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	10
2 COMANDO E CONTROLE .....	12
3 MODELOS DE COMANDO E CONTROLE .....	15
3.1 COMANDO E CONTROLE EM OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ SOB A ÉGIDE DA NAÇÕES UNIDAS .....	15
3.1.1 Autoridade Política, Estratégica, Operacional e Tática.....	15
3.1.2 Comando.....	16
3.1.3 Coordenação Civil-Militar.....	17
3.1.4 Coordenação e Comunicação.....	17
3.2 COMANDO E CONTROLE EM OPERAÇÕES SOB A ÉGIDE DE ORGANISMOS INTERNACIONAIS AUTORIZADAS PELA ONU .....	19
3.2.1 Vantagens do C2 na FTM-UNIFIL.....	20
3.2.2 Desvantagens do C2 na FTM-UNIFIL.....	22
3.2.3 Lições Aprendidas na FTM-UNIFIL.....	24
3.3 MODELO DE C2 DA ONU APLICADO A FTM-UNIFIL .....	25
3.3.1 Autoridade Política, Estratégica, Operacional e Tática.....	25
3.3.2 Comando.....	26
3.3.3 Cooperação Civil-Militar .....	27
3.3.4 Coordenação e Comunicação.....	27
3.4 MODELO DE C2 APLICADO OPERAÇÃO ATALANTA.....	27
3.4.1 Vantagens do C2 na Operação ATALANTA.....	29
3.4.2 Desvantagens do C2 na ATALANTA.....	31
3.4.3 Lições Aprendidas na Operação ATALANTA.....	34
4 A QUESTÃO DA PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ E OS DESAFIOS PARA O C2.....	36
4.1 DESAFIOS DE C2 NA REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ.....	40
4.1.1. Interoperabilidade e Coordenação Internacional.....	40
4.1.2. Capacitação e Sustentabilidade.....	41
4.1.3. Recursos e Logística.....	41
4.1.4 Estrutura Legal e Aplicação da Lei.....	41
4.1.5. Operações Multinacionais.....	41



5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	46
REFERÊNCIAS .....	50

## 1 INTRODUÇÃO

O estudo do Comando e Controle (C2) em operações multinacionais é vital para compreender como forças conjuntas gerenciam a complexidade das ações militares sob mandatos internacionais. Essas operações, seja sob a égide da ONU ou de organismos internacionais como a OTAN, exigem uma coordenação meticulosa e uma integração eficaz entre as nações participantes para alcançar os objetivos estabelecidos. O Comando e Controle não apenas facilita a comunicação e o processo de tomada de decisão, mas também assegura a eficiência operacional em ambientes muitas vezes voláteis e politicamente sensíveis.

Este trabalho buscará investigar os modelos de Comando e Controle adotados nas operações navais sob a égide da ONU e da União Europeia, com foco específico nas Operações UNIFIL e ATALANTA. Analisaremos como esses modelos foram implementados e adaptados às necessidades específicas de manutenção da paz e combate à pirataria. Adicionalmente, identificaremos os principais desafios de C2 enfrentados no Golfo da Guiné, uma região crítica para a segurança marítima internacional devido à frequente atividade de pirataria e que integra o nosso entorno estratégico.

Neste contexto, o estudo se divide nas seguintes seções: inicialmente, uma revisão teórica sobre Comando e Controle em contextos multinacionais; seguida por análises detalhadas das operações ATALANTA e UNIFIL; e um estudo comparativo focado nos desafios do Golfo da Guiné. A partir da análise dessas operações, serão discutidos os principais desafios e insights sobre o C2, com ênfase na luta contra a pirataria nessa região. As conclusões desse estudo podem contribuir para um melhor entendimento sobre os fatores que impactam o C2 em ambientes multinacionais e suas implicações para a segurança marítima no Golfo da Guiné.

O objetivo deste trabalho é proporcionar um entendimento aprofundado dos modelos de Comando e Controle em operações navais multinacionais, identificando os desafios e as práticas eficazes que podem ser aplicadas ao Golfo da Guiné. As questões de pesquisa incluem: Quais são os principais desafios de C2 nessas operações e como podem ser mitigados? Como os modelos de C2 podem ser adaptados para melhor enfrentar a pirataria no Golfo da Guiné? Quais lições das operações ATALANTA e UNIFIL podem ser aplicadas para melhorar o combate à pirataria naquela região? Estas questões orientarão a pesquisa e a análise

subsequente, visando contribuir significativamente para a literatura existente e para a prática operacional em cenários de segurança marítima.

## 2 COMANDO E CONTROLE

Durante a Guerra Fria, o debate sobre Comando e Controle (C2) estava centrado em dois principais tópicos que preocupavam os Estados Unidos: a dissuasão nuclear e o equilíbrio convencional, com foco na OTAN. Em ambos os casos, havia um debate teórico extensivo sobre o processo de tomada de decisão em nível estratégico em situações de guerra, seja nuclear ou convencional. Com a Guerra do Golfo, a importância do C2 foi reafirmada como núcleo das capacidades militares, sendo fundamental para a coleta e transmissão de informações operacionais, fatores essenciais para o bom desempenho das forças militares dos Estados Unidos e seus aliados. Portanto, reconhecer o C2 como elemento central nas operações militares é vital para entender a natureza humana da guerra, seja ela convencional ou não (Acácio, 2018).

Para definir Comando e Controle, é necessário primeiro compreender as diferentes famílias de sistemas de C2. Estes sistemas incluem: C2 (Comando e Controle), C2I (C2 mais inteligência), C2ISR<sup>1</sup> (C2I mais Vigilância e Reconhecimento), C3 (C2 mais Comunicações), C3I (C3 mais Inteligência), C4 (C3 mais Computação), C4I (C4 mais Inteligência), C4ISR (C4I mais Vigilância e Reconhecimento) e C5I (C4I mais Sistemas de Combate) (EUA, 2020). Essencialmente, todos esses termos referem-se ao Comando e Controle e são chamados genericamente de sistemas de C2 (Obi-Nwosu, 2017).

Assim, percebe-se que o C2 passou por rápidas e significativas evoluções nas últimas décadas, com as diversas variações sistêmicas mencionadas agregando valor à atividade. No entanto, apesar desse desenvolvimento, o propósito original do C2 permanece inalterado.

Para Alberts e Hayes (2006), as operações militares contemporâneas são complexas e dinâmicas, demandando habilidades coletivas e os esforços de diversas organizações para obter sucesso. Esta necessidade de juntar um leque variado de capacidades e organizações em uma coalizão eficaz é facilitada pelos sistemas de C2. Desta forma, Comando e Controle são funções interconectadas, aplicadas a diferentes forças militares com interesses comuns que podem ser mais bem atendidos pelo intercâmbio de informações.

---

<sup>1</sup> C2ISR - Command and Control, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance

A Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) define C2 de forma clara e abrangente, estabelecendo um entendimento comum entre suas forças aliadas. De acordo com a OTAN (2019), **comando** é definido como a autoridade investida em um indivíduo das forças armadas para a direção, coordenação e controle das forças militares. Sendo a autoridade de comando formalmente atribuída a um comandante por meio de ordens e diretivas. Já o **controle** é a capacidade de gerenciar e direcionar forças e funções dentro da autoridade de comando de um comandante. Isso envolve calcular, adquirir e aplicar recursos necessários para a missão, desenvolver instruções específicas a partir de orientações gerais, integrar e sincronizar ações em toda a Área de Operações Conjunta, e garantir a liberdade de ação e a delegação de autoridade. Além disso, o controle permite determinar o status da eficácia organizacional, identificar variações e corrigir desvios dos padrões estabelecidos, além de fornecer meios para medir, relatar e corrigir o desempenho (OTAN, 2019).

Portanto, na abordagem da OTAN, o comando está relacionado a autoridade e a responsabilidade, centralizadas no comandante, enquanto o controle foca na coordenação e regulação das operações. Isso reflete a necessidade de harmonizar a condução de operações multinacionais entre os membros da referida organização, garantindo uma resposta unificada e eficiente.

Por sua vez, o Brasil, por meio do Ministério da Defesa, define:

O Conceito de C2 é, simultaneamente, ciência e arte. Ele trata do funcionamento de uma cadeia de comando e envolve três componentes imprescindíveis e interdependentes: a) **autoridade**, legitimamente investida, da qual emanam as decisões que materializam o exercício do comando e para a qual fluem as informações necessárias ao exercício do controle; b) **processo decisório**, baseado no arcabouço doutrinário, que permite a formulação de ordens e estabelece o fluxo de informações necessário ao seu cumprimento; e c) **estrutura**, que inclui pessoal, instalações, equipamentos e tecnologias necessários ao exercício da atividade de comando e controle (Brasil, 2015, p. 16, grifo nosso).

Essa definição enfatiza a interdependência desses componentes, sugerindo que o sucesso de operações militares depende crucialmente da integração eficaz entre autoridade, processo decisório e estrutura. Esta visão holística assegura que o C2 não é apenas um mecanismo de transmissão de ordens, mas um sistema complexo que facilita a consciência situacional, a coordenação e a execução eficaz de operações. Tal entendimento é indispensável para adaptar-se às exigências

contemporâneas de operações militares cada vez mais recheadas de informações e tecnologias.

Para a Organização das Nações Unidas (ONU), Comando e Controle refere-se ao sistema pelo qual autoridade e responsabilidade são conferidas ao Secretário-Geral e delegadas ao chefe de missão para dirigir, coordenar e controlar as forças e recursos da missão, que são exercidos em três níveis: Estratégico, Operacional e Tático (United Nations, 2019).

As definições de Comando e Controle (C2) variam entre a OTAN, Brasil e ONU, refletindo diferentes necessidades operacionais e culturais. Na OTAN, o comando é definido como a autoridade centralizada em um indivíduo das forças armadas para a direção, coordenação e controle de forças militares, enquanto o controle é visto como o processo de regular e direcionar operações. Essa abordagem enfatiza a necessidade de coordenação multinacional e uma resposta unificada, essencial em uma aliança composta por diversos países com forças armadas distintas.

No contexto brasileiro, o C2 abrange um sistema integrado que abrange autoridade, processo decisório e estrutura para garantir o funcionamento eficaz e eficiente das operações militares. Esta combinação de ciência e arte reflete a complexidade e a importância do comando e controle nas Forças Armadas Brasileiras, destacando a necessidade de um sistema bem coordenado e forte para enfrentar os desafios operacionais, bem como uma doutrina bem fundamentada e a capacidade de liderar da autoridade.

Por outro lado, a ONU define C2 como um sistema hierárquico com níveis distintos, delegando autoridade do Secretário-Geral para o chefe de missão, focado em direção, coordenação e controle de forças e recursos.

Portanto, C2 em operações multinacionais refere-se à estrutura organizacional, processos e tecnologias que equipam as forças militares e de segurança de múltiplos países para operar de maneira coordenada e eficaz em missões conjuntas. Esses conceitos são imprescindíveis para o sucesso das operações internacionais, especialmente em contextos de intervenção de paz, assistência humanitária, ou em operações militares multinacionais.

### 3 MODELOS DE COMANDO E CONTROLE

No presente estudo, vamos analisar dois modelos de C2, o modelo utilizado nas operações de paz da ONU e o modelo utilizado nas operações sob a égide da União Europeia. E como esses modelos foram utilizados nas Operações UNIFIL e ATALANTA.

#### 3.1 COMANDO E CONTROLE EM OPERAÇÕES DE MANUTENÇÃO DA PAZ SOB A ÉGIDE DA NAÇÕES UNIDAS

As Operações de Manutenção da Paz das Nações Unidas desempenham um papel importante na promoção da paz e segurança internacionais. Um dos pilares fundamentais para o sucesso dessas operações é a eficácia dos arranjos de C2, que garantem a coordenação e direção adequadas das atividades no terreno. Nas diretrizes e políticas estabelecidas no manual de "Política sobre Autoridade, Comando e Controle em Operações de Manutenção da Paz das Nações Unidas" (2019) a ONU faz as seguintes distinções:

##### 3.1.1 Autoridade Política, Estratégica, Operacional e Tática

a) **Autoridade Política:** A autoridade política nas operações de manutenção da paz é exercida pelo Conselho de Segurança da ONU, que estabelece o mandato da missão. O Secretário-Geral da ONU e o Departamento de Operações de Manutenção da Paz<sup>2</sup> (DPO) são responsáveis por traduzir esse mandato em diretrizes estratégicas e operacionais.

b) **Autoridade Estratégica:** no nível estratégico, a estrutura de C2 da ONU é centrada na alta liderança da missão. Esta liderança inclui o Representante Especial do Secretário-Geral<sup>3</sup> (SRSG) e a Equipe de Liderança da Missão<sup>4</sup> (MLT), que é composta por líderes militares e civis. O SRSG é responsável por implementar o mandato da missão e coordenar todos os esforços para garantir a paz e a segurança na área de operação. A MLT trabalha em estreita colaboração com o SRSG para definir prioridades estratégicas, gerenciar recursos e assegurar a integração de todos

---

<sup>2</sup> Em inglês, Department of Peacekeeping Operations (DPO)

<sup>3</sup> Em inglês, Special Representative of the Secretary-General (SRSG)

<sup>4</sup> Em inglês, Mission Leadership Team (MLT)

os componentes da missão.

c) *Autoridade Operacional*: o nível operacional abrange os quartéis-generais da missão e as unidades subnacionais. Os Chefes dos Componentes Militar e Policial têm a responsabilidade de exercer o comando e controle operacional sobre suas respectivas forças. Eles são encarregados de planejar e executar operações diárias, garantir a segurança e manter a ordem. Este nível é essencial para a tradução das diretrizes estratégicas em ações concretas no terreno, assegurando que as operações sejam realizadas de maneira eficaz e coordenada. O Chefe do Componente Militar<sup>5</sup> (HOMC) detém o "comando operacional da missão da ONU" sobre todas as unidades militares e especialistas militares<sup>6</sup> individualmente destacados pelos Estados-membros. Permite que o HOMC atribua tarefas a especialistas, unidades e subunidades, e militares destacados individualmente dentro do componente militar, podendo delegar o comando e controle operacional de acordo com a estrutura militar.

d) *Autoridade Tática*: no nível tático, a autoridade é delegada aos comandantes no terreno, que são responsáveis pela execução direta das operações. Este nível envolve a gestão detalhada das atividades diárias e a adaptação rápida às condições, na área de operações, em constante mudanças. Os comandantes táticos devem garantir que as ordens operacionais sejam cumpridas e que as forças estejam prontas para responder a quaisquer desafios emergentes.

### 3.1.2 Comando

a) *Comando Militar*: O comando das forças militares é exercido pelo Comandante da Força, que é nomeado pelo Secretário-Geral da ONU que se reporta ao SRSG. O Comandante da Força é responsável pela condução das operações militares e pela implementação das ordens recebidas do SRSG.

b) *Comando Civil*: As operações civis, incluindo aspectos políticos, humanitários e de direitos humanos, são comandadas pelo SRSG. Este coordena todos os componentes da missão para garantir a coerência e a integração das atividades civis

---

<sup>5</sup> Em inglês, Head of Military Component (HOMC)

<sup>6</sup> Especialistas militares para a ONU, conhecidos como UN Military Experts on Mission (UNMEM), incluem Observadores Militares da ONU (UNMOs), Oficiais de Ligação Militar (MLOs) e Conselheiros Militares (MILADs). Eles desempenham papéis essenciais nas operações de paz da ONU, oferecendo conhecimentos técnicos em diversas áreas, como monitoramento de cessar-fogo, mediação em conflitos e capacitação das forças de segurança locais. Estes especialistas são fundamentais para a execução dos mandatos de paz, proporcionando análises detalhadas e apoio operacional dentro das missões de paz (United Nations Peacekeeping, 2008).



e militares.

### 3.1.3 Coordenação Civil-Militar

a) *Coordenação Civil-Militar*: A política da ONU enfatiza a importância da coordenação entre os componentes civis e militares. Isso é facilitado por mecanismos como células de coordenação civil-militar, que promovem o compartilhamento de informações e a colaboração entre todos os componentes da missão.

b) *Interação com Outros Atores*: Além dos componentes da ONU, a coordenação inclui interação com governos locais, organizações humanitárias, ONGs e outros atores na área de operações. A colaboração eficaz é fundamental para o sucesso das operações de manutenção da paz e para a implementação dos mandatos da ONU.

### 3.1.4 Coordenação e Comunicação

A coordenação e a comunicação são elementos fundamentais da estrutura de C2 da ONU. A organização utiliza várias ferramentas e processos para facilitar a troca de informações e a tomada de decisões. Os Centros de Operações Conjuntas<sup>7</sup> (JOC) e os Centros de Análise Conjunta da Missão<sup>8</sup> (JMAC) são exemplos de estruturas que apoiam a coordenação e a comunicação eficazes entre os diferentes níveis de comando e os diversos componentes da missão.

Em operações de manutenção da paz da ONU, o comando é tipicamente exercido por um representante especial do Secretário-Geral, que atua como a autoridade máxima na área de operações. Este representante é responsável por coordenar todas as atividades da missão, incluindo aspectos militares, policiais e civis. Segundo a ONU, o comando das forças militares é exercido pelo Comandante da Força, que se reporta ao Representante Especial do Secretário-Geral (United Nations Peacekeeping, 2008). Esse sistema de comando permite uma integração mais eficaz dos diferentes componentes da missão, promovendo uma abordagem coordenada e coerente para a implementação do mandato da ONU.

O controle em operações de manutenção da paz da ONU envolve a supervisão e a coordenação das atividades diárias das forças no terreno. O Comandante da Força, junto com seus oficiais de estado-maior, é responsável por garantir que as operações militares estejam alinhadas com os objetivos estratégicos da missão. A ONU destaca que o controle operacional é essencial para a implementação eficiente

---

<sup>7</sup> Em inglês, Joint Operation Center (JOC)

<sup>8</sup> Em inglês, Joint Mission Analysis Centre (JMAC)

e eficaz das operações de manutenção da paz, garantindo que as forças sejam empregadas de maneira consistente com o mandato e as regras de engajamento (United Nations Peacekeeping, 2008, grifo nosso). Esse controle é exercido através de uma infraestrutura de comunicação sólida e metodologia de relatórios, que permitem a rápida resposta a incidentes e a adaptação a mudanças no ambiente operacional.

Os desafios de C2 em operações de manutenção da paz da ONU são exacerbados pela necessidade de integração com atores não-militares, como organizações humanitárias, as próprias agências da ONU, governos locais e a sociedade civil. Para enfrentar esses desafios, a ONU desenvolveu mecanismos de coordenação interinstitucional, como as células de coordenação civil-militar, que facilitam o compartilhamento de informações e a colaboração entre todos os componentes da missão. A eficácia dessas operações depende da capacidade de manter um fluxo constante de informações e da capacidade dos comandantes de tomar decisões com base em dados precisos e oportunos como os dos relatórios.

Nas operações patrocinadas ou lideradas pela ONU, as nações participantes assinam um Memorando de Entendimento<sup>9</sup> (MOU) e uma Carta de Assistência ao Departamento de Manutenção da Paz<sup>10</sup> (DPKO). O MOU detalha os papéis, funções, Regras de Engajamento<sup>11</sup> (ROE) e acordos logísticos (United Nations, 2019).

A exigência de assinatura do MOU e uma Carta de Assistência ao DPKO pelas nações participantes nas operações da ONU influencia significativamente o Comando e Controle (C2). O MOU define claramente os papéis, funções, Regras de Engajamento (ROE) e acordos logísticos, assegurando uma coordenação eficiente e evitando sobreposições e lacunas nas operações. Isso facilita a comunicação e o fluxo de informações entre as forças e o comando central da ONU, reduzindo conflitos e melhorando a cooperação durante as missões.

Comando e Controle em operações de manutenção da paz das Nações Unidas apresentam desafios únicos devido à natureza multinacional e multidimensional dessas missões. O conceito de C2 em tais operações envolve a coordenação de forças militares e civis de diversos países, cada um com suas próprias doutrinas, culturas e práticas operacionais. A estrutura de C2 da ONU precisa, portanto, ser

---

<sup>9</sup> Em inglês, Memorandum of Understanding (MOU)

<sup>10</sup> Em inglês, Department of Peace Operation (DPKO)

<sup>11</sup> Em inglês, Rules of Engagement (ROE)

flexível e adaptável para garantir a eficácia das operações e a cooperação entre as várias partes envolvidas.

Em resumo, C2 em operações de manutenção da paz da ONU requer uma abordagem flexível e integrada, capaz de coordenar as atividades de uma força multinacional diversa. A estrutura de comando deve ser clara e bem definida, enquanto os mecanismos de controle devem ser fortes e adaptáveis para responder às demandas dinâmicas do ambiente de operações de paz. A colaboração e a comunicação eficazes entre todos os atores envolvidos são essenciais para o sucesso das operações e para a implementação dos mandatos da ONU.

### 3.2 MODELO DE C2 DA ONU APLICADO A FTM-UNIFIL

A Força-Tarefa Marítima da Força Interina das Nações Unidas no Líbano<sup>12</sup> (FTM-UNIFIL) foi criada em setembro de 2006 com o objetivo de auxiliar a Marinha do Líbano (LAF Navy) na realização de uma Operação de Interdição Marítima (MIO). Esta operação visa controlar a Área de Operações Marítimas (AOM) para impedir a entrada de armamentos e outros produtos proibidos pelo governo libanês através das águas jurisdicionais libanesas. Desde sua criação, a FTM-UNIFIL contou com a participação de diversas nações, incluindo Alemanha, Itália, Espanha, Portugal e, posteriormente, Bangladesh, Grécia, Indonésia, Turquia e Brasil. Em fevereiro de 2011, o comando da FTM-UNIFIL passou a ser exercido por um Contra-almirante brasileiro, consolidando a presença e a importância do Brasil na missão (Paes, 2018).

O Comando da missão está baseado em Naqoura, no sul do Líbano, e é composto por contingentes de diversos países. O Comandante da Força, um oficial general de um dos países contribuintes, lidera a missão, sendo responsável pela execução das operações de paz e pela comunicação direta com a sede da ONU em Nova York.

O Comando e Controle da FTM-UNIFIL enfrenta múltiplos desafios, que vão desde a diversidade cultural e linguística dos contingentes até a complexidade do ambiente operacional no Líbano. A coordenação entre diferentes contingentes militares e a necessidade de cooperação com as forças armadas libanesas e outros atores locais e internacionais apresentam desafios significativos.

---

<sup>12</sup> Em inglês, United Nations Interim Force in Lebanon Maritime Task Force (FTM-UNIFIL)

Implementar o sistema de C2 da ONU na FTM-UNIFIL enfrenta várias dificuldades específicas, incluindo:

**Interoperabilidade das Forças:** A FTM-UNIFIL é composta por tropas de diversos países, cada uma com diferentes doutrinas, treinamentos e equipamentos. Isso pode levar a problemas de interoperabilidade, onde a coordenação eficaz entre as forças é dificultada pela falta de padrões comuns (Ukashi, 2017).

**Comunicação e Coordenação:** A comunicação eficaz entre as unidades multinacionais e os componentes civis é um desafio contínuo. As diferenças linguísticas e culturais, além da infraestrutura limitada na área de operação, complicam a troca de informações e a coordenação de atividades (Nunes & Souza, 2018).

**Recursos Limitados:** A FTM-UNIFIL, como muitas outras missões da ONU, opera com recursos limitados. O que pode comprometer a capacidade de resposta e a eficácia operacional (Murphy, 2002). Os recursos insuficientes na FTM-UNIFIL referem-se a várias limitações, incluindo pessoal, equipamentos e financiamento. Especificamente, há desafios logísticos significativos na manutenção de navios e na sustentação de operações a grande distância das bases de apoio. Além disso, há carência de recursos materiais, como peças sobressalentes, munições, e equipamentos de comunicação, necessários para a eficácia operacional das forças no terreno.

**Influência Política:** A missão da FTM-UNIFIL está sujeita a influências políticas dos Estados-membros e dos atores locais, o que pode afetar a tomada de decisões operacionais e a implementação do C2 (Bellamy, Williams & Griffin, 2010).

### 3.2.1 Vantagens do C2 na FTM-UNIFIL

*a) Integração Civil-Militar:* Na FTM-UNIFIL, as forças militares trabalham em estreita colaboração com os componentes civis da missão para assegurar que as operações militares apoiem os objetivos humanitários e de desenvolvimento. Essa integração se manifesta por meio da coordenação entre as forças militares e os diversos atores civis, incluindo agências humanitárias, e ONGs. Inclui ainda a proteção de civis, a facilitação da entrega de ajuda humanitária e o apoio à reconstrução de infraestruturas essenciais. A coordenação efetiva entre militares e civis é facilitada por estruturas de comando integradas e pela utilização de centros de

operações conjuntas, onde são planejadas e monitoradas as atividades tanto militares quanto civis (Ukashi, 2017).

*b) Assistência Humanitária e Reconstrução:* A FTM-UNIFIL tem desempenhado um papel importante na facilitação da assistência humanitária e na reconstrução de áreas afetadas pelo conflito. As forças militares da FTM-UNIFIL têm apoiado a entrega de ajuda humanitária, a reabilitação de infraestruturas críticas, como escolas e hospitais, e a restauração de serviços básicos. Essa colaboração é fundamental para garantir que a população local receba o apoio necessário para reconstruir suas vidas e comunidades (Murphy, 2002).

*c) Legitimidade Internacional*

As operações da ONU, incluindo a FTM-UNIFIL, são geralmente vistas como legítimas pela comunidade internacional. Essa legitimidade facilita a cooperação e o apoio de diversos Estados-membros, além de fortalecer o mandato da missão e promover a aceitação local das operações de paz. A credibilidade associada ao C2 da ONU assegura que as operações de manutenção da paz sejam amplamente respaldadas e respeitadas, tanto no nível local quanto global.

A legitimidade das operações da ONU é reforçada pela cooperação de múltiplos Estados-membros, que contribuem com tropas, recursos financeiros e suporte logístico. Esse apoio internacional é essencial para a eficácia das operações de paz, pois garante que as missões tenham os recursos necessários para cumprir seus mandatos. A participação de diversos países também promove um senso de responsabilidade compartilhada e solidariedade global, essencial para a manutenção da paz e segurança internacionais (United Nations, 2019).

A aceitação local das operações de paz da ONU é fundamental para o sucesso das missões. Na FTM-UNIFIL, a legitimidade internacional tem ajudado a ganhar a confiança e o apoio da população local, facilitando a implementação das atividades de manutenção da paz. A presença das forças da ONU é vista como neutra e imparcial, o que ajuda a reduzir as tensões e promover um ambiente mais seguro e estável (Bellamy; Williams; Griffin, 2010).

A legitimidade internacional também fortalece o mandato das operações de paz da ONU. Um mandato robusto permite que as forças da ONU atuem com autoridade e eficácia, garantindo que suas ações sejam reconhecidas e respeitadas pelos atores locais e internacionais. Na UNIFIL, essa legitimidade tem permitido a implementação

de medidas de segurança e reconstrução de forma mais eficiente, contribuindo para a restauração da paz e da segurança no sul do Líbano (MURPHY, 2002).

A credibilidade da ONU como uma organização internacional comprometida com a paz e a segurança globais reforça a percepção de que suas operações são justas e necessárias. A FTM-UNIFIL, por exemplo, tem sido amplamente apoiada pela comunidade internacional, o que reflete a confiança na capacidade da ONU de gerir operações de paz complexas e desafiadoras (Ukashi, 2017).

### 3.2.2 Desvantagens do C2 na FTM-UNIFIL

#### *a) Interoperabilidade Limitada*

A diversidade de forças contribuintes na FTM-UNIFIL, que inclui tropas de diversos países com diferentes doutrinas, treinamentos e equipamentos, pode levar a dificuldades significativas na interoperabilidade. Cada contingente nacional traz consigo suas próprias normas e procedimentos operacionais, o que pode criar desafios na coordenação e execução de operações conjuntas. A falta de padronização pode resultar em inconsistências na comunicação, na execução de tarefas e na utilização de equipamentos, comprometendo a eficácia das operações de paz (Ukashi, 2017).

**Desafios de Treinamento:** Os padrões de treinamento variam amplamente entre os países contribuintes, o que pode dificultar a integração das forças na área de operações. Diferenças nos níveis de preparação e nas táticas operacionais podem levar a mal-entendidos e reduzir a eficácia das missões.

**Equipamentos Diferentes:** A utilização de equipamentos diferentes por cada contingente nacional pode complicar a logística e a manutenção, além de afetar a capacidade de interoperabilidade das forças. Sistemas de comunicação incompatíveis, por exemplo, podem dificultar a coordenação e o comando durante as operações.

#### *b) Recursos Insuficientes*

A limitação de recursos representa um desafio crítico que pode comprometer significativamente a capacidade da ONU de implementar plenamente seu sistema de Comando e Controle (C2) na Força-Tarefa Marítima da UNIFIL. A insuficiência de pessoal, equipamentos e financiamento adequado pode prejudicar gravemente a

eficiência e a eficácia das operações de paz, impactando a capacidade da ONU de cumprir sua missão com sucesso (Ukashi, 2017).

**Falta de Pessoal Qualificado:** A escassez de pessoal treinado e experiente pode limitar a capacidade de comando e controle. Sem recursos humanos adequados, é difícil manter uma vigilância constante e responder rapidamente a situações emergentes.

**Equipamentos Limitados:** A disponibilidade insuficiente de equipamentos, como veículos, armamentos e sistemas de comunicação, podem restringir as operações no terreno. Equipamentos desatualizados ou em mau estado de conservação também podem comprometer a segurança e a eficácia das missões.

**Financiamento Restrito:** O financiamento inadequado pode limitar a capacidade da missão de adquirir novos recursos, manter os existentes e realizar treinamentos necessários. Isso pode resultar em operações subfinanciadas, onde as forças são incapazes de cumprir plenamente seus mandatos. Além disso, a dependência de contribuições voluntárias de tropas e recursos de Estados-membros resulta em inconsistências na qualidade e na disponibilidade das forças (Ukashi, 2017).

### *c) Processos Burocráticos*

A burocracia da ONU é outro desafio significativo que pode dificultar a resposta rápida às mudanças na área de operações. Os processos administrativos e de tomada de decisão da ONU são frequentemente complexos e lentos, o que pode retardar a implementação de decisões estratégicas e comprometer a eficácia das operações de paz (Murphy, 2002).

**Decisões Lentas:** Os procedimentos burocráticos podem atrasar a tomada de decisões críticas, reduzindo a capacidade de resposta rápida a situações emergentes. Em um ambiente de conflito dinâmico, a rapidez na resposta é essencial para a eficácia das operações.

**Complexidade Administrativa:** A estrutura administrativa da ONU pode ser excessivamente complexa, com múltiplos níveis de aprovação necessários para a implementação de ações. Isso pode gerar atrasos e frustrações entre os comandantes das áreas de operações e as tropas.

**Falta de Flexibilidade:** A rigidez dos processos burocráticos pode limitar a capacidade da ONU de se adaptar rapidamente a novas situações ou mudanças no terreno. A falta de flexibilidade pode resultar em respostas inadequadas ou tardias a crises emergentes.

Outro ponto crítico é a falta de autonomia na tomada de decisões, já que o comando das operações está frequentemente sujeito a influências políticas dos Estados-membros e dos atores locais. Essa interferência pode limitar a eficácia das operações e comprometer a implementação de estratégias operacionais (Bellamy, Williams & Griffin, 2010).

*d) Desafios da Integração Civil-Militar:* Apesar dos benefícios, a integração civil-militar também enfrenta desafios significativos. As diferenças culturais e operacionais entre militares e civis podem levar a mal-entendidos e conflitos de interesse. Além disso, a necessidade de manter a neutralidade e a imparcialidade pode ser comprometida se os atores civis forem percebidos como associados às operações militares. Para mitigar esses desafios, a FTM-UNIFIL tem implementado programas de treinamento conjunto e mecanismos de coordenação regulares para fortalecer a colaboração e construir confiança entre as partes (Nunes & Souza, 2018).

Em resumo, a integração civil-militar no contexto da FTM-UNIFIL exemplifica como a coordenação entre esforços militares e civis pode aumentar a eficácia das operações de paz da ONU, promovendo segurança e desenvolvimento de maneira coesa e abrangente.

### 3.2.3 Lições Aprendidas na FTM-UNIFIL

A experiência da FTM-UNIFIL oferece várias lições importantes que podem ser aplicadas a outras operações de paz da ONU:

*a) Necessidade de Treinamento Conjunto:* Realizar treinamentos conjuntos antes das missões pode melhorar a interoperabilidade entre as forças de diferentes países, promovendo um melhor entendimento das práticas e procedimentos comuns (Nunes & Souza, 2018).

*b) Melhoria da Comunicação:* Investir em tecnologia avançada de comunicação e criar procedimentos claros para a troca de informações pode mitigar problemas de coordenação e garantir uma resposta mais eficaz às mudanças no terreno (Ukashi, 2017).

*c) Aumento da Flexibilidade Administrativa:* Reduzir a burocracia e agilizar os processos de tomada de decisão pode aumentar a capacidade de resposta da ONU em situações de crise, permitindo uma implementação mais rápida e eficaz das estratégias operacionais (Murphy, 2002).



d) *Integração de Esforços Civis e Militares*: Promover uma integração mais estreita entre os componentes civis e militares pode melhorar a eficácia geral das missões, assegurando que os esforços de assistência humanitária e reconstrução estejam alinhados com as operações militares (Bellamy, Williams & Griffin, 2010).

A implementação do sistema de comando e controle da ONU na FTM-UNIFIL enfrenta várias dificuldades, incluindo problemas de interoperabilidade, comunicação, recursos limitados e influências políticas. No entanto, as vantagens do modelo de C2 da ONU, como a legitimidade e a integração civil-militar, são significativas. As críticas ao modelo ressaltam a necessidade de melhorias contínuas, especialmente em termos de eficiência operacional e autonomia na tomada de decisões.

### 3.3 COMANDO E CONTROLE EM OPERAÇÕES SOB A ÉGIDE DE ORGANISMOS INTERNACIONAIS AUTORIZADAS PELA ONU

Para o presente estudo, vamos concentrar esforços no modelo da Organização do Tratado do Atlântico Norte<sup>13</sup> (OTAN), que a União Europeia utiliza para realizar suas operações multinacionais.

A OTAN é uma aliança militar intergovernamental composta por 31 países membros. Desde sua fundação em 1949, a OTAN tem desempenhado um papel fundamental na manutenção da paz e da segurança internacional. Nesse momento vamos explorar a estrutura C2 da OTAN, destacando seus níveis estratégico, operacional e tático, e discutindo a eficácia dessa estrutura em operações multinacionais.

#### 3.3.1 Autoridade Política, Estratégica, Operacional e Tática

A estrutura de comando e controle da OTAN é baseada no princípio da "unidade de comando", onde um comandante aliado exerce autoridade sobre todas as forças designadas para uma operação específica. Corroborando para outro princípio também abordado pela OTAN, o princípio da "unidade de esforços". Esta estrutura é dividida em três níveis principais: estratégico, operacional e tático (NATO, 2019).

a) *Autoridade Política*: a autoridade política na OTAN é exercida pelo Conselho

---

<sup>13</sup> Em inglês, North Atlantic Treaty Organization (NATO)

do Atlântico Norte<sup>14</sup> (NAC), que é o principal órgão de decisão política da aliança. O NAC é composto por representantes permanentes de todos os países-membros que se reúnem regularmente para discutir e tomar decisões sobre questões de segurança e defesa. Suas decisões devem ser unânimes para que sejam implementadas.

*b) Autoridade Estratégica:* a autoridade estratégica é exercida pelo Comando Aliado de Operações (ACO), liderado pelo Comandante Supremo Aliado na Europa<sup>15</sup> (SACEUR). O SACEUR é responsável por traduzir as diretrizes políticas e estratégicas do NAC em planos operacionais e por supervisionar todas as operações militares da OTAN.

A autoridade estratégica do SACEUR é importante para assegurar a coesão e a eficácia das operações multinacionais da OTAN, proporcionando uma visão abrangente e coordenada das operações militares.

*c) Autoridade Operacional:* a autoridade operacional é exercida pelos Comandos Conjuntos da Força<sup>16</sup> (JFC), que são responsáveis por planejar e conduzir operações militares sob a direção do SACEUR.

A autoridade operacional dos JFC é essencial para garantir que as operações militares sejam conduzidas de maneira coesa e eficiente, com uma coordenação eficaz entre diferentes componentes das forças aliadas.

*d) Autoridade Tática:* a autoridade tática é delegada aos comandantes no terreno, que são responsáveis pela execução direta das operações militares. Este nível envolve a coordenação detalhada das missões diárias e a adaptação às condições da área de operações em constante mudança.

### 3.3.2 Comando

O comando Militar é exercido pelos Comandos Conjuntos Aliados (JFCs), responsáveis pelo planejamento e condução de operações detalhadas conforme as diretrizes estratégicas do SACEUR.

O comando Civil é exercido principalmente pelo Conselho do Atlântico Norte (NAC) e pelo Secretário-Geral, com apoio do Comitê Civil de Planejamento de Emergência (CEPC). Esses órgãos garantem que as operações da OTAN sejam

---

<sup>14</sup> Em inglês, North Atlantic Council (NAC)

<sup>15</sup> Em inglês, Supreme Allied Commander Europe (SACEUR)

<sup>16</sup> Em inglês, Joint Force Command (JFC)

conduzidas de acordo com as diretrizes políticas e estratégicas da aliança, promovendo a integração eficaz de esforços civis e militares.

Um ponto importante a destacar aqui é que as funções desse comando civil são as áreas de atuação: mobilização de recursos civis em situações emergenciais e crises, interação com autoridades locais, organizações não-governamentais (ONG) e organizações internacionais.

### 3.3.3 Cooperação Civil-Militar

A cooperação Civil-Militar<sup>17</sup> (CIMIC) é realizada através dos escritórios de ligação. Esses escritórios trabalham em estreita colaboração com autoridades locais, ONG e outras organizações internacionais para garantir que as atividades civis e militares sejam harmonizadas. Possui ainda a função de avaliar o ambiente civil e aconselhar os líderes militares. As coordenações das operações são realizadas através dos JOC e briefings diários (NATO, 2019).

### 3.3.4 Coordenação e Comunicação

A coordenação e a interoperabilidade são pilares fundamentais da estrutura de C2 da OTAN. A aliança utiliza padrões e procedimentos comuns para garantir que as forças dos diferentes países membros possam operar juntas de maneira eficaz. Exercícios conjuntos e programas de treinamento são regularmente realizados para melhorar a interoperabilidade e fortalecer a coesão entre as forças aliadas.

A OTAN enfrenta desafios contínuos relativos ao C2, incluindo a necessidade de manter a interoperabilidade entre forças de diferentes países, a gestão de recursos e a adaptação a ameaças emergentes. Para mitigar esses desafios, a OTAN investe em tecnologia avançada, programas de capacitação e desenvolvimento de doutrinas, e exercícios conjuntos que promovem a flexibilidade e a resiliência das forças aliadas.

## 3.4 MODELO DE C2 APLICADO OPERAÇÃO ATALANTA

Esta seção explora a dinâmica do C2 dentro da Operação ATALANTA, destacando as estratégias implementadas para enfrentar os desafios em um ambiente operacional complexo e altamente dinâmico.

---

<sup>17</sup> Em inglês, Civil-Military Cooperation (CIMIC)

A Operação ATALANTA, oficialmente chamada de EU NAVFOR Somália<sup>18</sup> representa a primeira operação naval da União Europeia<sup>19</sup> (EU) e foi estabelecida em dezembro de 2008, por meio da Ação Comum 2008/851/PESC do Conselho da União Europeia. Sua missão principal é a proteção dos navios do Programa Alimentar Mundial (PAM) e de outras embarcações vulneráveis ao largo da costa da Somália, além do combate à pirataria na região. A Operação ATALANTA foi autorizada também pelo Conselho de Segurança da ONU por meio de várias resoluções. As principais resoluções da ONU que forneceram o mandato e a base legal para a operação são as Resoluções 1816, 1838, 1846 e 1851, todas de 2008. Essas resoluções incluem até o uso da força (União Europeia, 2024; Nações Unidas, 2008a, 2008b, 2008c, 2008d, 2008e, 2008f).

A Operação ATALANTA é coordenada pelo Quartel-General Operacional<sup>20</sup> (OHQ) localizado em Northwood, Reino Unido. Esta estrutura permite um comando centralizado que facilita a tomada de decisões rápida e eficiente, essencial em operações marítimas que requerem grande mobilidade e flexibilidade. O comando da operação é exercido pelo Comandante da Força, um oficial da Marinha de um dos Estados-membros da EU, rotacionado a cada seis meses.

A vasta área de operação da Operação ATALANTA, cobrindo aproximadamente 1,4 milhão de milhas náuticas quadradas, apresentou um desafio significativo para a implementação eficaz do sistema de Comando e Controle (C2). A cobertura e o monitoramento contínuos de uma região tão extensa exigiram recursos consideráveis, que inicialmente eram insuficientes. Essa limitação de recursos dificultou a capacidade das forças da ATALANTA de manter uma vigilância constante e de responder rapidamente aos incidentes de pirataria (Case Study, 2017).

A necessidade de coordenação com outras forças navais internacionais, como a OTAN e as frotas de países como China e Rússia, foi outro grande desafio para o C2 na Operação ATALANTA. A falta de uma coordenação inicial eficaz levou a esforços dispersos e, por vezes, conflitantes entre as diferentes forças navais presentes na região. A diversidade de doutrinas operacionais, procedimentos e equipamentos entre as diferentes forças navais complicou ainda mais a coordenação e a interoperabilidade (Larik, 2013).

---

<sup>18</sup> Em inglês, European Union Naval Force Operation ATALANTA (EUNAVFOR ATALANTA)

<sup>19</sup> Em inglês, European Union (EU)

<sup>20</sup> Operational General Headquarters (OGH)

A complexidade das questões legais associadas à captura, detenção e julgamento de piratas também representou um desafio significativo para o C2 na Operação ATALANTA. Diferentes jurisdições e sistemas legais complicaram a coordenação entre as forças navais e as autoridades civis responsáveis pela aplicação da lei. A falta de um quadro legal claro e harmonizado para lidar com a pirataria marítima criou incertezas e atrasos na implementação de medidas de controle eficazes (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

A falta de recursos suficientes desde o início comprometeu a capacidade da operação de implementar plenamente seu sistema de C2. Isso resultou em desafios logísticos significativos, como a necessidade de abastecer e manter uma presença naval constante em uma área tão vasta. A insuficiência de navios de patrulha, aeronaves de vigilância e outros recursos críticos limitou a capacidade das forças da ATALANTA de realizar operações eficazes de detecção e interceptação (Dialnet, 2019).

A burocracia associada aos processos da União Europeia retardou a resposta rápida às mudanças na área de operação, criando frustrações e atrasos na implementação de decisões estratégicas. A rigidez dos processos burocráticos dificultou a adaptação rápida das estratégias operacionais às condições em mudança no terreno. A necessidade de múltiplas aprovações e a complexidade administrativa atrasaram a implementação de ações críticas, comprometendo a eficácia do C2 (Larik, 2013).

A diversidade das forças contribuintes na Operação ATALANTA levou a dificuldades de interoperabilidade, com diferentes padrões de treinamento e equipamentos que dificultaram a coordenação eficaz. As diferenças nos níveis de preparação e nas táticas operacionais resultaram em inconsistências na execução das operações. A falta de preparação inicial e o atraso na transferência de fundos e na resolução de problemas técnicos de comunicação exacerbaram esses desafios (Case Study, 2017).

#### 3.4.1 Vantagens do C2 na Operação ATALANTA

##### *a) Flexibilidade Operacional*

Na Operação ATALANTA, essa flexibilidade permitiu que as forças navais ajustassem suas estratégias e táticas em resposta a novas ameaças ou mudanças nas atividades dos piratas. Por exemplo, quando os piratas começaram a usar

embarcações mais rápidas e armadas, o Comandante da Operação ATALANTA foi capaz de redirecionar recursos e ajustar suas patrulhas para enfrentar essa nova ameaça de forma eficaz (Ukashi, 2017).

A capacidade de fazer ajustes operacionais e táticos conforme necessário é uma característica central da flexibilidade operacional do modelo doutrinário da OTAN. Durante a Operação ATALANTA, as forças navais da União Europeia ajustaram suas táticas de patrulha e vigilância com base em informações de inteligência atualizadas e relatórios da área de operações. Um exemplo significativo de flexibilidade operacional na Operação ATALANTA foi a adaptação às mudanças nas táticas dos piratas somalis. Inicialmente, os piratas utilizavam pequenas embarcações rápidas para atacar navios mercantes. No entanto, à medida que a presença de forças navais aumentava, os piratas começaram a utilizar "navios mãe"<sup>21</sup> - embarcações maiores que podiam transportar pequenas lanchas a grandes distâncias, aumentando significativamente seu raio de operação (Nunes & Souza, 2018).

Outro exemplo foi a implementação de escoltas para navios do Programa Mundial de Alimentos (PMA) que transportavam ajuda humanitária para a Somália. Quando ficou claro que esses navios estavam em risco significativo de ataques piratas, a OTAN rapidamente adaptou suas operações para fornecer escoltas armadas. Esta decisão foi facilitada pela flexibilidade de C2, que permitiu uma rápida reconfiguração das patrulhas navais para proteger esses navios vitais (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

#### *b) Coordenação Internacional Eficiente*

A coordenação internacional com outras forças navais internacionais foi essencial principalmente com a China e a Rússia, que atuavam na região. Cada uma dessas forças tinha suas próprias áreas de operação e modos de operar, o que inicialmente criou desafios de coordenação. No entanto, a coordenação internacional eficiente de C2 dos meios envolvidos na Operação ATALANTA com outros atores permitiu ajustes contínuos nas patrulhas e na comunicação para garantir uma operação harmoniosa e eficaz. Facilitando a partilha de informações e a realização de operações conjuntas, aumentando a eficácia geral da missão (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

---

<sup>21</sup> navios-mães são navios onde os piratas usam como base em alto-mar para cometer os delitos.

### *c) Integração de Capacidades Multinacionais*

A integração de capacidades multinacionais sob o sistema de C2 permitiu a mobilização de uma força robusta e bem equipada. A presença de navios de guerra, aeronaves de patrulha marítima e equipes de forças especiais de várias nações aumentou a capacidade de resposta da operação. Esta diversidade de recursos e expertise melhorou a eficácia das patrulhas e das operações de interdição, permitindo uma abordagem mais abrangente e eficiente para enfrentar as ameaças de pirataria na região (EUROPEAN SECURITY AND DEFENCE POLICY ATALANTA, 2009).

## 3.4.2 Desvantagens do C2 na ATALANTA

### *a) Interoperabilidade Limitada*

A diversidade de forças contribuintes trouxe desafios significativos em termos de interoperabilidade. As diferenças nos padrões de treinamento, equipamentos e doutrinas operacionais dificultaram a coordenação das operações conjuntas. Esforços significativos foram necessários para harmonizar procedimentos e práticas operacionais, o que inicialmente levou a ineficiências e atrasos na resposta a incidentes de pirataria (Case Study, 2017).

Em um incidente específico relatado, um navio da marinha francesa teve dificuldades para se comunicar com uma fragata espanhola devido a diferenças nos protocolos de comunicação e frequências utilizadas. Essa incompatibilidade resultou em um atraso significativo na resposta a um ataque de piratas, permitindo que os piratas escapassem antes que as forças navais pudessem coordenar uma intervenção eficaz. Este incidente sublinhou a necessidade de uma melhor harmonização dos sistemas de comunicação e treinamento conjunto para garantir a interoperabilidade entre as diferentes forças navais envolvidas na operação (Case Study, 2017).

Para mitigar esses desafios, a Operação ATALANTA implementou medidas para melhorar a interoperabilidade. Isso incluiu a realização de exercícios de treinamento conjunto para padronizar procedimentos e práticas operacionais, bem como o desenvolvimento de protocolos de comunicação que pudessem ser utilizados por todas as forças participantes. A criação de centros de coordenação, como o Centro de Segurança Marítima do Chifre de África (MSCHOA), também ajudou a centralizar a comunicação e a coordenação, melhorando a eficiência e a eficácia das operações conjuntas (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

### *b) Dependência de Recursos de Estados-Membros*

A operação ATALANTA dependia fortemente dos recursos fornecidos pelos estados-membros da União Europeia, o que resultava em variações na disponibilidade e qualidade dos recursos ao longo do tempo. A falta de comprometimento consistente por parte de alguns estados-membros levou a desafios significativos na manutenção de uma força naval constante e eficaz na região.

A operação frequentemente enfrentou desafios devido à variação na contribuição de recursos dos estados-membros. Em determinados períodos, alguns países reduziram sua participação ou retiraram completamente seus navios e equipamentos devido a necessidades internas ou mudanças nas prioridades políticas. Por exemplo, em 2011, a Itália teve que reduzir temporariamente sua contribuição para a operação devido a cortes no orçamento de defesa, o que impactou a capacidade de patrulhamento e resposta da força naval na região (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

A qualidade dos recursos fornecidos também variava significativamente entre os estados-membros. Alguns países possuíam navios de guerra modernos e bem equipados, enquanto outros contribuíam com embarcações mais antigas e menos capazes. Essa disparidade na qualidade dos recursos dificultava a padronização das operações e a manutenção de um nível constante de eficácia. Em uma ocasião, um navio de um estado-membro teve problemas mecânicos graves, o que comprometeu uma missão de patrulha crítica e destacou a importância de manter uma frota bem mantida e preparada (Case Study, 2017).

A falta de comprometimento consistente por parte de alguns estados-membros levou a desafios na manutenção de uma presença naval forte e contínua na região. A operação muitas vezes teve que lidar com a retirada inesperada de navios e pessoal, o que exigia ajustes rápidos e redistribuição de recursos de outros estados-membros. Esse comprometimento inconsistente complicava o planejamento de longo prazo e a implementação de estratégias eficazes de combate à pirataria.

Outro caso real que ilustra a dependência e os desafios associados aos recursos dos estados-membros ocorreu quando a Espanha, um dos principais contribuintes para a Operação ATALANTA, teve que reduzir temporariamente seu contingente devido a operações navais simultâneas em outras partes do mundo. Esta redução afetou a capacidade de a operação manter uma presença constante e eficaz nas áreas mais vulneráveis ao longo da costa da Somália. Esse incidente sublinhou a



importância de um comprometimento mais estável e previsível dos recursos por parte dos estados-membros para assegurar a continuidade e eficácia das operações (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

*c) Complexidade Burocrática*

A burocracia associada aos processos de comando e controle retardou a resposta rápida às mudanças na área de operação. A rigidez dos processos burocráticos dificultou a adaptação rápida das estratégias operacionais às condições de mudança no terreno. A necessidade de múltiplas aprovações e a complexidade administrativa atrasaram a implementação de ações críticas, comprometendo a eficácia do C2.

Um exemplo significativo de como a burocracia impactou negativamente a Operação ATALANTA foi a demora na aprovação de operações de interdição marítima. Em um caso relatado, um comando de área identificou uma embarcação suspeita de atuar como "navio-mãe" para piratas. No entanto, devido aos processos burocráticos exigidos para obter autorização para a interdição, houve um atraso significativo na resposta. Durante o período de espera pela aprovação, a embarcação suspeita conseguiu escapar, resultando na perda de uma oportunidade importante para interromper as atividades piratas (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

Outro exemplo ocorreu na alocação de recursos navais. A complexidade administrativa e a necessidade de múltiplas aprovações retardaram a mobilização de navios adicionais para áreas de alta atividade pirata. Em uma ocasião, um aumento nas atividades de pirataria foi detectado em uma nova área operacional. No entanto, a redistribuição de recursos para essa nova área exigiu várias etapas de aprovação de diferentes autoridades. O processo burocrático demorou tanto que, até que os navios adicionais fossem finalmente deslocados, os piratas já haviam realizado vários ataques bem-sucedidos (Nunes & Souza, 2018).

A introdução de novas tecnologias de vigilância também foi afetada pela burocracia. A proposta de integração de drones para melhorar a vigilância aérea e a detecção de piratas enfrentou atrasos devido aos processos de aprovação necessários. Cada nova tecnologia tinha que passar por avaliações de compatibilidade, segurança e eficácia, seguidas por aprovações de vários níveis de comando. Esses atrasos burocráticos comprometeram a capacidade das forças

navais de utilizar rapidamente tecnologias avançadas que poderiam ter melhorado significativamente a eficácia das operações de interdição (Ukashi, 2017).

### 3.4.3 Lições Aprendidas na Operação ATALANTA

#### *a) Importância da Coordenação e Comunicação Eficientes*

Uma das principais lições aprendidas na Operação ATALANTA foi a importância de uma coordenação e comunicação eficientes entre as diferentes forças navais envolvidas. A integração de várias nações com diferentes sistemas de comunicação e protocolos operacionais destacou a necessidade de estabelecer um sistema de C2 unificado e eficaz. A criação do Centro de Segurança Marítima do Chifre de África (MSCHOA) foi um passo importante para centralizar a coordenação e melhorar a comunicação, permitindo uma resposta mais rápida e coesa às ameaças de pirataria (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

#### *b) Flexibilidade e Adaptabilidade*

A flexibilidade operacional do sistema de C2 mostrou-se essencial para o sucesso da operação. A capacidade de adaptar rapidamente estratégias e táticas em resposta a mudanças nas táticas dos piratas somalis, como a utilização de “navios mãe”, foi fundamental para a eficácia das operações. Esta lição destaca a necessidade de estruturas de comando que possam responder rapidamente a novas informações e ajustar as operações conforme necessário para enfrentar ameaças emergentes (Ukashi, 2017).

#### *c) Necessidade de Interoperabilidade*

A diversidade de forças contribuintes revelou a importância da interoperabilidade entre diferentes sistemas de C2. Esforços significativos foram necessários para harmonizar procedimentos e práticas operacionais, evidenciando a necessidade de treinamento conjunto e padronização de equipamentos e protocolos. A interoperabilidade não apenas melhora a eficiência operacional, mas também reduz o risco de falhas de comunicação e coordenação durante operações críticas (Case Study, 2017).

#### *d) Gestão de Recursos e Comprometimento dos Estados-Membros*

A operação evidenciou a dependência significativa dos recursos fornecidos pelos estados-membros, o que pode resultar em variações na disponibilidade e qualidade dos recursos ao longo do tempo. A falta de comprometimento consistente por parte de alguns estados-membros levou a desafios na manutenção de uma força

naval constante e eficaz na região. Esta lição sublinha a importância de acordos claros e compromissos firmes para garantir a disponibilidade contínua de recursos essenciais para a operação (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

*e) Superação da Complexidade Burocrática*

A burocracia associada aos processos de comando e controle retardou a resposta rápida às mudanças na área de operação. A necessidade de múltiplas aprovações e a complexidade administrativa atrasaram a implementação de ações críticas. Para futuras operações, é vital simplificar os processos burocráticos e agilizar a tomada de decisões para garantir que as operações possam se adaptar rapidamente às condições em mudança no terreno (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

*f) Desenvolvimento de Parcerias e Cooperação Internacional*

A Operação ATALANTA demonstrou a importância de desenvolver parcerias e promover a cooperação internacional. A colaboração com outras forças navais e a indústria marítima foi importante para enfrentar os desafios da pirataria. Esta lição enfatiza a necessidade de fortalecer as redes de cooperação e construir parcerias robustas para enfrentar ameaças comuns de forma mais eficaz (European Security and Defence Policy ATALANTA, 2009).

As lições aprendidas destacam a importância de treinamento conjunto, melhoria da comunicação, aumento da flexibilidade administrativa e integração de esforços civis e militares. A necessidade de interoperabilidade e gestão eficiente de recursos é fundamental para o sucesso de futuras operações multinacionais, assim como a simplificação dos processos burocráticos e a promoção de parcerias internacionais fortes.

## 4 A QUESTÃO DA PIRATARIA NO GOLFO DA GUINÉ E OS DESAFIOS PARA O C2

O transporte marítimo continua a ser, até hoje, a forma mais adequada, eficaz e econômica para movimentar grandes volumes de mercadorias a grandes distâncias. Os recursos marítimos, como a pesca, desempenham um papel socioeconômico imprescindível, enquanto os recursos energéticos, como petróleo e gás natural, e a sua navegação segura destacam a importância geopolítica dos mares (Freitas, 2018).

A costa do Golfo da Guiné<sup>22</sup> (GoG) combina vários desses elementos, possuindo assim uma profunda relevância política, econômica e estratégica, sendo uma preocupação primordial para diversas entidades internacionais, regionais e locais, especialmente em relação aos desafios impostos pela pirataria na região (IMO, 2015).

Duas ameaças significativas à segurança frequentemente identificadas na região são o terrorismo e a pirataria. Essas ameaças, devido à sua natureza transnacional e ao potencial impacto internacional, frequentemente provocam maior intervenção de atores externos tanto no continente africano quanto nas águas do Atlântico Sul (Oliveira; Silveira, 2014). Tais crimes desestabilizam o tráfego marítimo no Golfo da Guiné, gerando insegurança marítima e impactando os interesses ocidentais. Embora o Golfo da Guiné não seja um ponto de estrangulamento, um *chokepoint*<sup>23</sup>, ele serve como rota alternativa ao Canal de Suez, conectando linhas de comunicação marítima entre a Europa e a América, sendo um dos locais com maior número de ataques nos oceanos nos últimos anos (Pereira, 2022).

Segundo Cabrita (2016), a captura de navios no Golfo da Guiné difere significativamente da Somália. Enquanto os piratas na Somália procuram resgates, os do Golfo da Guiné visam o petróleo. Eles retêm os navios apenas pelo tempo necessário para transferir o petróleo para outro navio, que então levam o produto roubado para o mercado negro costeiro. Como os piratas no Golfo da Guiné não estão interessados em resgates, suas ações tendem a ser mais violentas, focando exclusivamente na apreensão da carga e desconsiderando a segurança das

---

<sup>22</sup> Em inglês, Gulf of Guinea (GoG).

<sup>23</sup> Um *chokepoint* refere-se ao ponto de congestionamento natural ao longo de duas passagens navegáveis mais amplas e críticas. Os *chokepoint* marítimo são canais de navegação naturalmente estreitos e com elevado tráfego devido à sua localização estratégica (Marine Insight, 2024).

tripulações.

O foco no Golfo da Guiné é justificado pela abundância de recursos naturais, especialmente hidrocarbonetos, que são de grande importância para a segurança energética dos países ocidentais. O controle da exploração desses recursos oferece uma estratégia de diversificação de petróleo e gás natural em relação ao Oriente Médio e à Rússia. No entanto, essa região é caracterizada por uma forte instabilidade política, social e econômica, o que resulta no empobrecimento dos países locais (Cabrita, 2016). Outra razão, é o fato de o GoG pertencer ao entorno estratégico do Brasil e a manutenção de suas Linhas de Comunicação Marítima (LCM) ser de grande importância tanto para o escoamento da produção brasileira como para a importação de materiais manufaturados ou não.

A pirataria, conforme descrito no artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), refere-se a atos ilegais de violência, detenção ou depredação realizados para fins privados por tripulantes ou passageiros de uma embarcação ou aeronave privada, direcionados contra outra embarcação, aeronave, pessoas ou bens em alto-mar ou fora da jurisdição de qualquer Estado. Esses atos são realizados com o objetivo de obter ganhos privados (CNUDM, 1982).

Por outro lado, a Organização Marítima Internacional<sup>24</sup> (IMO), uma agência especializada das Nações Unidas responsável pela regulamentação da navegação internacional, define o roubo armado contra navios, segundo a resolução 1025, como um ato ilícito cometido por tripulantes ou passageiros de uma embarcação contra outras embarcações em águas interiores, arquipelágicas ou no mar territorial de um determinado país. Esse tipo de ilícito é combatido pelas leis do país costeiro, através de sua Marinha, Guarda Costeira e demais autoridades policiais competentes (IMO, 2010, p. 4).

A ação de pirataria para fins políticos se configura como terrorismo devido à diferença fundamental entre pirataria e terrorismo em relação à motivação e objetivos. Enquanto a pirataria é realizada com *animus furandi*, ou seja, para fins egoístas e pessoais, o terrorismo é mais bem compreendido como uma forma de rebelião armada com o propósito de alcançar uma causa maior. O terrorismo, ao contrário da pirataria, é uma estratégia ou tática escolhida para coagir, intimidar ou influenciar políticas governamentais e causar medo na população para fins políticos, ideológicos ou

---

<sup>24</sup> Em inglês, International Maritime Organization (IMO).

religiosos. Portanto, quando atos de pirataria são cometidos com objetivos políticos, eles transcendem a definição de pirataria e são classificados como terrorismo marítimo (Møller, 2009).

Portanto, a definição de pirataria segundo a CNUDM enfatiza que pirataria envolve atos ilegais de violência, detenção ou depredação cometidos para fins privados. Já o roubo armado contra navios em águas territoriais, definido na IMO, é regulado pelas leis nacionais e combatido por forças navais e policiais locais. A distinção entre pirataria e terrorismo marítimo baseia-se principalmente na motivação: enquanto a pirataria é motivada por ganhos pessoais, o terrorismo é movido por objetivos políticos, ideológicos ou religiosos. Assim, atos de pirataria cometidos com fins políticos são classificados como terrorismo marítimo devido à sua intenção de coagir ou influenciar políticas governamentais e causar medo na população.

A pirataria prospera no Golfo da Guiné devido à falta de políticas marítimas eficazes na maioria dos Estados da região e à ausência de uma capacidade naval robusta para patrulhar e proteger suas águas jurisdicionais. Embora a Nigéria tenha se destacado na tentativa de fortalecer sua força naval, os governos locais muitas vezes enfrentam desafios significativos, como instituições instáveis e corrupção, que exacerbam as desigualdades sociais. As fronteiras marítimas na região não estão adequadamente demarcadas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), resultando em áreas sem controle estatal efetivo. Fatores como aglomerações urbanas densas, fronteiras porosas e disputas provinciais aumentam a dificuldade em controlar o comércio ilegal de armas, petróleo e medicamentos na região (Onuoha; Habibas, 2009).

A operação em áreas de risco como o Golfo da Guiné leva os marinheiros a se recusarem a navegar nessas águas sem garantias adicionais, como o dobro do salário base e compensações por morte e invalidez. Isso impacta negativamente os rendimentos dos portos locais e aumenta o custo das mercadorias destinadas à região. As atividades de pirataria na área têm impactos multifacetados. Socialmente, resultam em perda de vidas, danos a propriedades privadas, lesões físicas e trauma para as tripulações dos navios e suas famílias. Economicamente, a pirataria torna o comércio e os investimentos mais arriscados e, conseqüentemente, mais onerosos (Cabrita, 2016).

Segundo Schuler (2022), a chave para solucionar a pirataria nessa região estaria em intervenções em terra, não no mar. No entanto, as operações de segurança

marítima realizadas por várias marinhas e guardas costeiras, tanto africanas quanto de outros continentes, têm desempenhado um papel significativo na redução dos ataques piratas, conforme indicam estatísticas do segundo semestre de 2021 (Security Council Report, 2023).

Nesse sentido, a partir das resoluções do Conselho de Segurança da ONU, especificamente as resoluções 2018 de 2011 e 2039 de 2012, que abordam a pirataria e o roubo armado no GoG, os Estados membros da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental<sup>25/26</sup> (ECOWAS) e a Comissão do Golfo da Guiné<sup>27/28</sup> (GGC) elaboraram o Código de Conduta de Yaoundé em 2013. Este código visa combater crimes organizados transnacionais, tanto marítimos quanto terrestres, incluindo o tráfico de drogas ilícitas e substâncias psicotrópicas, o tráfico de pessoas e o contrabando de imigrantes, além de ameaças ao tráfego marítimo como pirataria, roubo armado, contrabando de materiais, atos terroristas contra embarcações, plataformas e instalações, e outras infraestruturas marítimas, bem como atividades que resultam em perda de vidas humanas ou assassinatos, impactos adversos no comércio marítimo, na segurança energética ou na economia global (Angola et al., 2013 apud Pereira, 2022).

A Arquitetura Yaoundé inclui o Centro de Coordenação Inter-regional<sup>29</sup> (ICC), que serve como a estrutura principal para a coordenação e troca de informações entre o Centro Regional de Segurança Marítima da África Central<sup>30</sup> (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima da África Ocidental<sup>31</sup> (CRESMAO). A zona costeira é organizada em cinco zonas marítimas operacionais, cada uma gerida por um Centro de Coordenação Marítima Multinacional<sup>32</sup> (MMCC), sendo responsável pela implementação da estratégia regional de segurança marítima, apoio às operações de segurança, capacitação e treinamento de pessoal, e gerenciamento de incidentes,

---

<sup>25</sup> Em inglês, Economic Community of West African States (ECOWAS).

<sup>26</sup> ECOWAS – Comunidade formada por 15 países africanos com o objetivo de promover a cooperação e a integração econômica na África Ocidental.

<sup>27</sup> Em inglês, Gulf of Guinea Commission (GGC).

<sup>28</sup> O objetivo inicial do GGC era criar condições de confiança mútua, paz e segurança conducentes ao desenvolvimento harmonioso dos Estados membros; e promover consultas estreitas na exploração dos recursos naturais do Golfo da Guiné. A partir de 2013, a organização tem estado mais focada na construção de uma arquitetura regional de **segurança marítima** (CONSELHO EUROPEU DE RELAÇÕES EXTERIORES, 2024. Grifo nosso).

<sup>29</sup> Em inglês, Interregional Coordination Center (ICC).

<sup>30</sup> Em inglês, Regional Maritime Security Center for Central Africa (CRESMAC).

<sup>31</sup> Em inglês, Regional Maritime Security Center for West Africa (CRESMAO).

<sup>32</sup> Em inglês, Multinational Maritime Coordination Centers (MMCC).

garantindo uma abordagem coordenada para a segurança marítima na região (Economic Community [...], 2013).

O compartilhamento de informações inclui detalhes sobre incidentes, movimentações de navios suspeitos, padrões de tráfego marítimo, e outros aspectos cruciais para a segurança marítima. Além disso, o ICC promove a harmonização das leis e regulamentos marítimos entre os Estados membros, assegurando uma cooperação legal eficiente no combate aos crimes marítimos. Também é realizada a padronização na formação e treinamento do pessoal, garantindo assim a competência e eficácia na resposta a incidentes. (Interregional Coordination Center, 2014).

O ICC opera com três pilares estratégicos no contexto de C2: troca e compartilhamento de informações e experiências, harmonização da legislação marítima entre os Estados costeiros do Golfo, e padronização da formação e treinamento do pessoal (Interregional Coordination Center, 2014). Esta estrutura de C2 destaca a importância estratégica do ICC na Arquitetura de Yaoundé, sendo responsável por monitorar e apoiar as respostas aos incidentes marítimos que ocorrem em toda a região do GoG.

#### 4.1 DESAFIOS DE C2 NA REGIÃO DO GOLFO DA GUINÉ

De acordo com o relatório do United Nations Security Council (2022), que abordou questões críticas relacionadas à segurança marítima no Golfo da Guiné, os principais desafios para o comando e controle (C2) na região incluem:

##### 4.1.1. Interoperabilidade e Coordenação Internacional

**Diferenças nas Capacidades Nacionais:** A variação nas capacidades e recursos entre os países participantes pode impactar a interoperabilidade e a coordenação. Em alguns casos, países podem enfrentar dificuldades devido à falta de equipamentos ou treinamentos adequados, o que pode comprometer a eficácia das operações conjuntas.

**Comunicações e Intercâmbio de Informações:** A troca de informações eficaz e em tempo real é fundamental, mas pode ser limitada por diferenças nos sistemas de comunicação e nas práticas operacionais dos países envolvidos. A falta de interoperabilidade pode levar a falhas de comunicação durante as operações.



#### 4.1.2. Capacitação e Sustentabilidade

**Treinamento Continuado:** A necessidade de treinamentos regulares e exercícios conjuntos para garantir que todos os participantes estejam familiarizados com os procedimentos e protocolos comuns. A falta de treinamento contínuo pode resultar em lapsos operacionais durante crises.

**Dependência de Assistência Externa:** Muitos países dependem da assistência e do treinamento fornecidos por parceiros internacionais, o que pode não ser sustentável a longo prazo. Há um risco de que, sem um suporte contínuo, as capacidades locais possam deteriorar.

#### 4.1.3. Recursos e Logística

**Insuficiência de Recursos:** A falta de recursos adequados, incluindo navios, aeronaves, e equipamentos de vigilância, impede a plena operacionalidade dos centros de comando e controle. A escassez de recursos pode atrasar ou comprometer as operações de segurança marítima.

**Financiamento Contínuo:** A necessidade de financiamento contínuo e adequado para manter e operar centros de coordenação marítima e outras infraestruturas críticas. A falta de financiamento sustentável pode prejudicar a capacidade de resposta a longo prazo.

#### 4.1.4 Estrutura Legal e Aplicação da Lei

**Legislação Nacional:** Muitos países ainda não implementaram legislação eficaz para criminalizar a pirataria e o roubo armado contra navios em suas jurisdições, o que dificulta a aplicação da lei e a punição dos perpetradores.

**Jurisdição e Processamento:** A falta de clareza e harmonização das leis entre diferentes países pode levar a complicações na jurisdição e no processamento dos crimes marítimos, resultando em impunidade para os criminosos.

#### 4.1.5. Operações Multinacionais

**Complexidade Operacional:** A coordenação de operações multinacionais é complexa, exigindo alinhamento entre diferentes doutrinas militares, procedimentos operacionais e linguagens. Esta complexidade pode atrasar as respostas e reduzir a eficácia das operações conjuntas.

Riscos de Escalada de Conflitos: Em operações de combate à pirataria, há o risco de escalada para conflitos mais amplos se as operações não forem cuidadosamente planejadas e executadas dentro dos limites do direito internacional.

A estrutura do Centro de Coordenação Inter-regional (ICC) na Arquitetura de Yaoundé está mais focada na coordenação e troca de informações do que em exercer C2 direto sobre forças multinacionais. O ICC atua como um hub central para a coordenação entre o CRESMAC e o CRESMAO, bem como para a gestão das zonas marítimas operacionais geridas por Centros de Coordenação Marítima Multinacional (MMCC). Esta abordagem facilita a implementação da estratégia regional de segurança marítima e o gerenciamento de incidentes, mas não fornece um comando operacional direto sobre as forças multinacionais.

Para exercer C2 efetivo sobre forças multinacionais, é essencial ter uma estrutura de comando clara e bem definida, que possa integrar as operações de diferentes contingentes nacionais com eficácia. Na FTM-UNIFIL, por exemplo, o comando é exercido por um Representante Especial do Secretário-Geral (SRSG), que coordena todas as atividades da missão, incluindo aspectos militares, policiais e civis. O Comandante da Força, nomeado pelo Secretário-Geral da ONU, tem autoridade operacional sobre todas as unidades militares, garantindo uma coordenação coesa e eficaz das operações.

Já na Operação ATALANTA, essa necessidade de uma estrutura de comando forte foi amplamente reconhecida, resultando na implementação de um comando centralizado coordenado pelo Quartel-General Operacional (OHQ) em Northwood, Reino Unido. O comando da operação, exercido por um Comandante da Força, rotacionada a cada seis meses entre oficiais da Marinha de diferentes Estados-membros da União Europeia, embora desafiadora, promove uma troca contínua de conhecimentos e práticas entre as nações participantes, enriquecendo a operação com diversas experiências e perspectivas.

A estrutura de comando centralizada em Northwood facilita a tomada de decisões rápidas e eficazes, essenciais para operações navais que demandam alta mobilidade e flexibilidade. Além disso, a coordenação com outras forças navais internacionais, como a OTAN e as frotas de países como China e Rússia, é fundamental para a operação harmoniosa e eficaz. A integração de diferentes doutrinas operacionais, procedimentos e equipamentos, através de exercícios de treinamento conjunto e desenvolvimento de protocolos comuns, é essencial para

melhorar a interoperabilidade e eficácia das operações multinacionais.

A autoridade operacional é outra área onde o ICC é deficiente. Na FTM-UNIFIL, o Comandante da Força tem autoridade operacional direta sobre todas as unidades militares, garantindo uma coordenação coesa e eficaz das operações. O ICC, no entanto, não possui uma autoridade operacional centralizada, o que pode comprometer a eficácia na execução de operações complexas e multinacionais. Essa falta de uma figura central de comando dificulta a implementação de estratégias integradas e coordenadas, que são essenciais para operações multinacionais bem-sucedidas.

A adaptação das estruturas de Comando e Controle das operações ATALANTA e FTM-UNIFIL para a região do Golfo da Guiné apresenta uma série de desafios significativos. Entre os principais desafios está a interoperabilidade. A diversidade de forças contribuintes, composta por múltiplas nações com diferentes doutrinas, treinamentos e equipamentos, pode dificultar a interoperabilidade. Harmonizar procedimentos operacionais e de comunicação é fundamental para garantir uma coordenação eficaz das operações conjuntas. A implementação de padrões comuns para comunicação, vigilância e procedimentos de interdição é essencial para evitar inconsistências que possam comprometer a eficácia das missões.

Outro desafio relevante é a comunicação e coordenação. Diferenças linguísticas e culturais podem complicar a troca de informações e a coordenação de atividades. A criação de centros de coordenação multilíngues e o treinamento em idiomas comuns podem mitigar esses desafios. Além disso, a infraestrutura de comunicação na área de operação pode ser insuficiente, exigindo investimentos em tecnologias avançadas para garantir uma comunicação rápida e eficiente. Segundo Sr. Captain Boniface Konanacting, então diretor do CRESMAO em 2019, não se tem uma língua oficial na arquitetura de Yaoundé pontuando como um desafio na época e que ainda não foi mitigado (Konan, 2019).

A limitação de recursos também se destaca como um desafio crítico. A insuficiência de pessoal qualificado e equipamentos adequados pode comprometer a capacidade de resposta e a eficiência operacional. A alocação consistente de recursos e o financiamento adequado são fundamentais para manter a operação. Além disso, a manutenção e o abastecimento contínuo de navios e equipamentos em uma área extensa e distante das bases de apoio requerem uma logística bem planejada e eficiente. O financiamento da Arquitetura de Yaoundé é fornecido principalmente por

parceiros internacionais, incluindo os Estados Unidos, o Reino Unido, a França, a China e o Brasil. Esses países têm investido significativamente no fortalecimento das capacidades das forças navais na região através de formação, fornecimento de equipamentos e navios, além de assistência técnica e financeira para a implementação de diversos programas e iniciativas de segurança marítima (TISSERON, 2023). De acordo com UNITED NATIONS (2023), os Centros também são financiados pela Comunidade Econômica dos Estados da África Central (ECCAS<sup>33</sup>) e ECOWAS. No entanto, esses subsídios são frequentemente atrasados ou não concedidos, o que impacta negativamente a operação dos Centros. Além disso, os recursos humanos são limitados, com a falta de pessoal multinacional nos Centros devido a problemas financeiros e políticos. Isso resulta em alguns Centros operados apenas pelo país anfitrião, limitando a cooperação transnacional.

As influências políticas representam outro desafio significativo. As operações no Golfo da Guiné estão sujeitas a influências políticas tanto de Estados-membros quanto de atores locais, o que pode afetar a tomada de decisões operacionais e a implementação do C2. A neutralidade e a imparcialidade são essenciais para evitar conflitos de interesse. A burocracia associada aos processos de comando e controle pode retardar a resposta rápida às mudanças na área de operações, sendo fundamental simplificar os processos de tomada de decisão e reduzir a complexidade administrativa para a eficácia das operações. A colaboração com organizações internacionais e o apoio de múltiplos estados membros podem diluir as influências políticas de qualquer estado individual. Na Operação ATALANTA, a cooperação com forças navais internacionais, como a OTAN, ajudou a manter uma abordagem multilateral e neutra. No GoG, fomentar a cooperação internacional e buscar o apoio de várias nações e organizações internacionais pode ajudar a equilibrar as influências políticas e promover uma operação mais imparcial e eficaz.

Por fim, a integração civil-militar apresenta desafios específicos. A necessidade de coordenar com organizações humanitárias, ONGs, governos locais e outras entidades civis adiciona um grau de complexidade ao C2. Mecanismos de coordenação interinstitucional são necessários para assegurar uma colaboração eficaz. Além disso, manter a percepção de neutralidade e imparcialidade é essencial para ganhar a confiança da população local e evitar ser visto como uma força

---

<sup>33</sup> Em inglês, Economic Community of Central African States (ECCAS)

ocupante. Na FTM-UNIFIL, a integração eficaz dos componentes civil e militar é facilitada por estruturas de comando integradas e centros de operações conjuntas. Esse modelo promove uma abordagem coordenada para a implementação do mandato da ONU. Aplicar uma estrutura semelhante no GoG pode melhorar a coordenação entre as forças militares e civis, garantindo que os objetivos humanitários e de desenvolvimento sejam alinhados com as operações militares.

Em suma, a adaptação das estruturas de C2 das operações Atalanta e UNIFIL para o Golfo da Guiné exige uma abordagem integrada e coordenada, que considere os desafios de interoperabilidade, comunicação, recursos, influências políticas e integração civil-militar. O aprendizado dessas operações pode fornecer um quadro valioso para melhorar a segurança marítima e a eficácia das operações navais na região.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da análise do Comando e Controle (C2) em operações navais multinacionais, com foco específico nas operações UNIFIL e ATALANTA, e considerando os desafios específicos do Golfo da Guiné, algumas conclusões importantes podem ser extraídas para a formulação de um sistema de C2 eficaz na região.

A análise comparativa dos modelos de C2 da OTAN e da ONU revela diferenças em suas estruturas e abordagens. A OTAN, com sua ênfase na unidade de comando e esforços coordenados, apresenta uma estrutura centralizada que facilita respostas rápidas e eficientes em operações multinacionais. Por outro lado, a ONU adota uma abordagem mais detalhada e adaptável, com múltiplos níveis de comando que garantem a coordenação entre componentes civis e militares.

Os desafios enfrentados em operações como a FTM-UNIFIL e a Operação ATALANTA destacam a importância da interoperabilidade, comunicação eficiente, e gestão de recursos. A diversidade de forças contribuintes e as variações nos padrões de treinamento e equipamentos complicam a coordenação e a execução de operações conjuntas. Além disso, a burocracia e a complexidade administrativa podem atrasar a resposta rápida a mudanças no ambiente operacional.

A eficácia do C2 em operações multinacionais depende substancialmente de uma estrutura organizacional bem definida, integração de múltiplos componentes e flexibilidade operacional. A arquitetura de Yaoundé, que compreende o Centro de Coordenação Inter-regional (ICC) e os Centros de Coordenação Marítima Multinacionais (MMCC), permite a troca de informações, harmonização de legislações marítimas e padronização de formação e treinamento de pessoal, elementos essenciais para a segurança marítima na região. Porém, a falta de uma liderança capaz de tomar decisões e coordenar as ações como um todo nas área de operações, faz com que a efetividade seja insuficiente.

Os desafios de C2 na região incluem a interoperabilidade limitada entre forças de diferentes países, recursos insuficientes e a complexidade burocrática que pode retardar a resposta a incidentes. No entanto, as lições aprendidas das operações FTM-UNIFIL e ATALANTA, como a importância da coordenação e comunicação eficientes, flexibilidade operacional e a necessidade de interoperabilidade, são fundamentais para tentar mitigar essas adversidades.

Para enfrentar esses desafios, é essencial focar em vários aspectos-chave. A integração de capacidades multinacionais sob um sistema de C2 único e eficiente permite a mobilização de uma força sólida e bem equipada. A presença de navios de guerra, aeronaves de patrulha marítima e equipes de forças especiais de várias nações aumenta a capacidade de resposta da operação. Esta diversidade de recursos e expertise melhora a eficácia das patrulhas e das operações de interdição, permitindo uma abordagem mais abrangente e eficiente para enfrentar as ameaças de pirataria na região. Porém, a utilização de um modelo único de doutrina, semelhantemente ao utilizado na Operação ATALANTA, que utiliza a doutrina da OTAN, facilitaria muito a padronização de procedimentos, comunicações, coordenação, manobras conjuntas e apoio mútuo no combate a ilícitos na região.

O MSCHOA, com sua estrutura centralizada e capacidade de decisão rápida, facilita intervenções coordenadas e eficazes contra a pirataria. Em contraste, o ICC, CRESMAO e CRESMAC enfrentam desafios devido à descentralização das decisões, bem como um comando único. Adotar práticas do MSCHOA, como centralização da autoridade de comando, poderia melhorar as ações no Golfo da Guiné.

Melhorar a comunicação e a coordenação é extremamente importante também. Estabelecer canais de comunicação claros e eficientes entre as forças navais, organizações civis e internacionais é fundamental para o sucesso das operações. A criação de centros de coordenação, como o Centro de Segurança Marítima do Chifre de África (MSCHOA) utilizado na Operação ATALANTA, pode centralizar a troca de informações e melhorar a coordenação das operações. Isso facilita a partilha de informações e a realização de operações conjuntas, aumentando a eficácia geral da missão.

O compromisso de recursos por parte dos Estados-membros envolvidos é vital. A operação eficaz de um sistema de C2 exige recursos consistentes e de alta qualidade, bem como pessoal capacitado para operar. Os estados-membros devem se comprometer a fornecer navios, aeronaves, equipamentos de vigilância e pessoal treinado e, em complemento, buscar novos parceiros estatais e não estatais de fora da região a fim de garantir que as operações possam ser sustentadas a longo prazo. A falta de comprometimento consistente e um orçamento mínimo autônomo, pode levar a desafios significativos na manutenção de uma força naval constante e eficaz na região.

A flexibilidade operacional é outra peça-chave para a eficácia de um sistema

de C2. A capacidade de adaptação rápida a mudanças nas táticas dos piratas e a novas ameaças é essencial. A flexibilidade operacional permite ajustes operacionais e táticos em resposta a informações de inteligência e mudanças no ambiente operacional. Isso garante que as forças navais possam responder de maneira satisfatória a qualquer situação que surja.

Simplificar a burocracia e agilizar os processos de tomada de decisão é vital para garantir uma resposta rápida a incidentes de segurança marítima. Procedimentos simplificados e maior autonomia para os comandantes no terreno podem melhorar significativamente a eficiência operacional. A complexidade burocrática pode retardar a resposta a incidentes críticos, comprometendo a segurança e a eficácia das operações.

O treinamento conjunto e a padronização de procedimentos são essenciais para melhorar a interoperabilidade entre as forças multinacionais. Realizar treinamentos conjuntos regulares para padronizar procedimentos e práticas operacionais pode melhorar a cooperação durante as operações, assegurando que todas as unidades estejam preparadas para enfrentar as ameaças de maneira coesa. A interoperabilidade não apenas melhora a eficiência operacional, mas também reduz o risco de falhas de comunicação e coordenação durante operações críticas.

A legitimidade internacional e o apoio local são essenciais para o sucesso das operações multinacionais. A cooperação internacional e o apoio das comunidades locais reforçam a legitimidade dessas operações. A aceitação local das operações de paz pode ser aumentada através de esforços transparentes e coordenados para promover a segurança e o desenvolvimento econômico na região.

Implementar um modelo híbrido baseado nos exemplos das operações ATALANTA e FTM-UNIFIL no Golfo da Guiné (GoG) seria uma abordagem viável e estratégica para enfrentar os desafios de segurança marítima na região. Ambas as operações fornecem estruturas de C2 satisfatórias que podem ser adaptadas para atender às necessidades específicas do GoG.

A Operação ATALANTA demonstra a importância da flexibilidade operacional e da coordenação internacional eficiente. A capacidade de ajustar rapidamente estratégias e táticas em resposta a mudanças no ambiente para enfrentar a pirataria. A integração de várias nações e suas respectivas forças navais, juntamente com o compartilhamento de informações, pode aumentar significativamente a capacidade de resposta e a eficácia das operações de patrulha e interdição.



Por outro lado, a FTM-UNIFIL destaca a eficácia da integração civil-militar e de uma estrutura de comando clara e bem definida. A coordenação entre forças militares e componentes civis da missão facilita a implementação de operações que suportam objetivos humanitários e de desenvolvimento, além de fortalecer a legitimidade e aceitação das operações. A utilização de centros de operações conjuntas para a troca de informações e a coordenação contínua entre diferentes níveis de comando é essencial para garantir uma resposta coesa.

Portanto, um modelo híbrido que combine a flexibilidade operacional e a coordenação internacional da ATALANTA com a integração civil-militar e a estrutura de comando da FTM-UNIFIL pode fornecer uma solução abrangente e eficaz para os desafios do Golfo da Guiné. Essa abordagem permitiria uma resposta rápida e coordenada a incidentes de segurança marítima, promovendo a segurança e a estabilidade na região de forma sustentável.

Em conclusão, a aplicação das lições aprendidas das operações FTM-UNIFIL e ATALANTA, combinada com um modelo de C2 integrado e abrangente como a Arquitetura Yaoundé, podem fortalecer significativamente a capacidade de resposta às ameaças marítimas no Golfo da Guiné. A cooperação internacional, a padronização de procedimentos e a flexibilidade operacional são chaves para enfrentar os desafios de segurança marítima e garantir a proteção das águas jurisdicionais e dos interesses econômicos e geopolíticos na região. Implementar essas estratégias e recomendações pode transformar a arquitetura de segurança marítima do Golfo da Guiné, promovendo uma área marítima mais segura e estável para o comércio e a navegação.

## REFERÊNCIAS

ACÁCIO, G. J. S. **Integração das Forças Armadas Brasileiras: Uma Análise da Governança Proporcionada pelos Sistemas Militares de Comando e Controle**. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Militares da Escola de Comando e Estado-Maior do Exército. Rio de Janeiro, 2018.

ALBERTS, D. S. **Network Enabled Command and Control - short course: Module 1**. Department of Defense - The Command and Control Research Program, 2009.

ALBERTS, D. S.; HAYES, R. E. **Understanding Command and Control**. Washington: DoD CCRP, 2006.

ALBERTS, David S.; HAYES, Richard E. **Understanding Command and Control**. Washington, D.C.: CCRP Publication Series, 2006.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Doutrina para o Sistema Militar de Comando e Controle (Dout. SISMC<sup>2</sup>)**. 3ª ed. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2015.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Glossário das Forças Armadas**. Ministério da Defesa, 2012. Disponível em: <https://www.defesa.gov.br>. Acesso em: 28 jun. 2024.

DEPARTAMENTO DE DEFESA DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA (DoD). **Joint Publication 1-02: Department of Defense Dictionary of Military and Associated Terms**. Washington, DC, 2016.

EUROPEAN UNION EXTERNAL ACTION. **EU Naval Force Operation ATALANTA**. Disponível em: [https://www.eeas.europa.eu/archives/csdp/missions-and-operations/eunavfor-somalia/index\\_en.htm](https://www.eeas.europa.eu/archives/csdp/missions-and-operations/eunavfor-somalia/index_en.htm). Acesso em: 17 abr. 2024.

EUROPEAN UNION NAVAL FORCE SOMALIA - OPERATION ATALANTA. Disponível em: <https://eunavfor.eu/>. Acesso em: 14 abr. 2024.

NORTH ATLANTIC TREATY ORGANIZATION (NATO). **Allied Joint Doctrine for the Conduct of Operations, AJP-3 Edition C Version 1**. NATO Standardization Office, 2019.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Conselheiro Militar**. Disponível em: <https://peacekeeping.un.org/en/military-adviser>. Acesso em: 28 abr. 2024.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Resolution 425 (1978) of 19 March 1978**. [S.l.]: ONU, 1978. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/71622?v=pdf>. Acesso em: 21 mai. 2024.

OTAN: NATO. **AAP-06: NATO Glossary of Terms and Definitions**. NATO Standardization Office, 2019. Disponível em: <https://nso.nato.int/nso/>. Acesso em: 28 jun. 2024.

SUPREME HEADQUARTERS ALLIED POWERS EUROPE. **Comprehensive Operations Planning Directive (COPD) Interim V2.0**. Mons, Bélgica: SHAPE, 2020.

TEAM, Multinational Planning Augmentation. **Multinational Force Standing Operating Procedures**. Asia Pacific Area Network, 2019.

UNITED NATIONS. **Authority, Command and Control in United Nations Peacekeeping Operations**. New York: United Nations Department of Peace Operations, 2019.

UNITED NATIONS. **United Nations Peacekeeping Operations: Principles and Guidelines**. New York: United Nations Department of Peacekeeping Operations, 2008. Disponível em: [https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/peacekeeping/en/capstone\\_eng.pdf](https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/peacekeeping/en/capstone_eng.pdf). Acesso em: 11 jun. 2024.

OBI-NWOSU, Harry. **Military Communications and Intelligence**. Practicum Psychologia, v. 15, Dept. of Psychology, Nnamdi Azikiwe University, Awka, 2017. Disponível em: [chrome-extension://gphandlahdpffmccakmbngmbjnjiihp/https://journals.aphriapub.com/index.php/PP/article/download/121/112/237](https://journals.aphriapub.com/index.php/PP/article/download/121/112/237). Acesso em: 18 jun. 2024.

UNITED NATIONS INTERIM FORCE IN LEBANON (UNIFIL). **Maritime Task Force's role in UNIFIL**. Disponível em: <https://unifil.unmissions.org/maritime-task-forces-role-unifil>. Acesso em: 12 abr. 2024.

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. **Resolution 1701**. Disponível em: [https://www.un.org/securitycouncil/s/res/1701-\(2006\)](https://www.un.org/securitycouncil/s/res/1701-(2006)). Acesso em: 14 abr. 2024.

ESTADOS UNIDOS: U.S. Department of Defense. **DOD Dictionary of Military and Associated Terms**. Department of Defense, 2020. Disponível em: [https://www.esd.whs.mil/Portals/54/Documents/DD/issuances/dodd/370001p.pdf?ver=00nCZiX\\_-SU6Vy7TU6bi0w%3D%3D](https://www.esd.whs.mil/Portals/54/Documents/DD/issuances/dodd/370001p.pdf?ver=00nCZiX_-SU6Vy7TU6bi0w%3D%3D). Acesso em: 28 jun. 2024.

**MURPHY, Ray**. The Political and Diplomatic Background to the Establishment of UNIFIL in Lebanon and the UNITAF and UNOSOM Missions in Somalia. *Journal of Conflict Studies*, v. 22, n. 2, 2002.

**UKASHI, Ran**. Interoperability Challenges in Multinational Peacekeeping Operations. *Journal of Peace Research*, v. 54, n. 2, 2017.

**BELLAMY, Alex J.; WILLIAMS, Paul D.; GRIFFIN, Stuart**. *Understanding Peacekeeping*. 2nd ed. Cambridge: Polity Press, 2010.

**EUROPEAN SECURITY AND DEFENCE POLICY ATALANTA**. 2009.

**NUNES, Carlos; SOUZA, Cristiano**. Coordenação e Comunicação nas Operações de Paz da ONU. *Revista CCOPAB*, 2018.

**CASE STUDY OF EUROPEAN UNION ANTIPIRACY OPERATION NAVAL FORCE SOMALIA SUCCESSES, FAILURES AND LESSONS LEARNED FOR THE HELLENIC NAVY**. 2017.

PAES, Yasmin da Cunha. **A UNIFIL como instrumento para a inserção brasileira no processo de paz do Oriente Médio (2011 - 2018)**. 2018. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Relações Internacionais) – Instituto de Estudos Estratégicos, Universidade Federal Fluminense, Niterói.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 1814 (2008)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008a.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 1816 (2008)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008b.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 1838 (2008)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008c.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 1846 (2008)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008d.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 1844 (2008)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008e.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 1851 (2008)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008f.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 2018 (2011)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008g.

NAÇÕES UNIDAS. **Resolução 2039 (2012)**. Conselho de Segurança das Nações Unidas, 2008h.

UNIÃO EUROPEIA. **Operação ATALANTA - EU NAVFOR Somália**. Disponível em: <https://eunavfor.eu/mission>. Acesso em: 14 jun. 2024.

CHAIRMAN OF THE JOINT CHIEFS OF STAFF. **Joint Command and Control (C2) Requirements Management Process and Procedures**. CJCSM 3265.01A. Washington, D.C.: Joint Staff, 2013.

Marine Insight. **What are Maritime Chokepoints?** Disponível em: <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/what-are-maritime-chokepoints/>. Acesso em: 21 jul. 2024.

CONSELHO EUROPEU DE RELAÇÕES EXTERIORES. **Gulf of Guinea Commission**. Disponível em: <https://ecfr.eu/special/african-cooperation/gulf-of-guinea-commission/>. Acesso em: 21 jul. 2024.

TO THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING AMONG ECCAS, ECOWAS, AND GGC ON SAFETY AND SECURITY IN THE CENTRAL AND WEST AFRICA MARITIME SPACE. **INTERREGIONAL COORDINATION CENTER**. Yaoundé, Republic of Cameroon, on 5 June 2014. Disponível em: [https://icc-gog.org/?page\\_id=1589](https://icc-gog.org/?page_id=1589). Acesso em: 17 jul. 2024.

BRASIL. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília: Ministério da Defesa, 2020a.

CABRITA, D. F. V. **O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália: Implicações globais para a Aliança Atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular**. Trabalho de Investigação Individual do CPOS M. Pedrouços, 2016.

CNUDM, 1982. **United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982** (articles 100, 101 and 105).

EUNAFOR. **Information Booklet**. Disponível em [http://eunavfor.eu/wpcontent/uploads/2015/02/20150112\\_EU-Naval-Force-Operation-Atalanta-InformationBooklet-EN-hyperlinks.pdf](http://eunavfor.eu/wpcontent/uploads/2015/02/20150112_EU-Naval-Force-Operation-Atalanta-InformationBooklet-EN-hyperlinks.pdf). Acesso em 10 jul. 2024.

FREITAS, E. A. P. **A pirataria marítima no Golfo da Guiné: Uma análise situacional da Nigéria**. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Estudos Marítimos da Escola de Guerra Naval, como requisito parcial à obtenção do grau de Mestre em Estudos Marítimos. Rio de Janeiro, 2018.

IMO, 2010. **Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery agaisnt ships**: Resolution A.1025(26).

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION - IMO. **Strategy for implementing sustainable maritime security measures in West and Central Africa**. 2015.

OLIVEIRA, G. Z. SILVEIRA, I. L. **A questão securitária no Golfo da Guiné: Identificação de Ameaças e Implicações para o Atlântico Sul**. R. Esc Guerra Naval, Rio de Janeiro, v. 20, n. 2, p. 331 – 352, jul./dez. 2014.

Onuoha, F. C., 2012. **Piracy and Maritime Security in the Gulf of Guinea**. Disponível em: <http://studies.aljazeera.net/en/reports/2012/06/2012612123210113333.html>

ONUOHA, Freedom C.; Habiba, I. H. National Security **Implications of Sea Piracy in Nigeria"s Territorial Waters**. Abuja, The Nigerian Army Quartely Journal, p. 1-28, jan. 2009.

PAVIA, J. F. L. Z., 2015. **The maritime security in the Gulf of Guinea: The energy security of Europe and the potencial role of Portugal**. Em: ISCSP, ed. New challenges of the Atlantic: An Aproach from Portugal. Lisbon: Institute of Social and Political Sciences of the University of Lisbon, pp. 157-168

PEREIRA, A. M. **Combate à pirataria marítima no Golfo da Guiné: Contribuição à soberania e ao desenvolvimento nacionais**. Trabalho de Conclusão de Curso – Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do diploma do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia. Rio de Janeiro, 2022.

SCHULER, Mike. **Global piracy falls amid 'cautious gains' in Gulf of Guinea**. [s.l.]. gCaptain, 13 jul. 2022.

SILVA, A. H. L. et. al. **Segurança Marítima, Pirataria e Cooperação: Lições para a Marinha do Brasil dos Casos da EU-NAVFOR Atalanta e do Golfo da Guiné.** 2019.

**MØLLER, Bjørn. Piracy, maritime terrorism and naval strategy.** Copenhagen: Danish Institute for International Studies, 2009. 64 p. (DIIS Report, 2009:02). Disponível em: [https://www.diis.dk/files/media/publications/import\\_efter\\_2010/2009-02\\_web.pdf](https://www.diis.dk/files/media/publications/import_efter_2010/2009-02_web.pdf). Acesso em: 1 ago. 2024.

**SECURITY COUNCIL REPORT.** Gulf of Guinea Piracy. Monthly Forecast, June 2023. Disponível em: <https://www.securitycouncilreport.org/monthly-forecast/2023-06/gulf-of-guinea-piracy-2.php>. Acesso em: 24 jul.

**ECONOMIC COMMUNITY OF CENTRAL AFRICAN STATES; ECONOMIC COMMUNITY OF WEST AFRICAN STATES; GULF OF GUINEA COMMISSION.** Additional Protocol to the Memorandum of Understanding among ECCAS, ECOWAS and GGC on Safety and Security in the Central and West Africa Maritime Space: Relating to the Organization and Functioning of the Inter-regional Coordination Center for the Implementation of Regional Strategy for Maritime Safety and Security in Central and West Africa, 25 Jun. 2013. Disponível em: [chrome-extension://gphandlahdpffmccakmbngmbjnjiihp/https://icc-gog.org/wp-content/uploads/2023/11/AdditionalProtocoltoMoU\\_EN-3.pdf](chrome-extension://gphandlahdpffmccakmbngmbjnjiihp/https://icc-gog.org/wp-content/uploads/2023/11/AdditionalProtocoltoMoU_EN-3.pdf). Acesso em: 1 ago. 2024.

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. **Provisional verbatim record of the 9198th meeting,** 2022. Disponível em: [https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S\\_PV\\_9198.pdf](https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/S_PV_9198.pdf). Acesso em: 7 ago. 2024.

KONAN, Jean-Claude Allard. **Maritime Safety and Security in Africa: A Comprehensive Approach.** Namibia: African Center for Strategic Studies, 2019. Disponível em: <chrome-extension://gphandlahdpffmccakmbngmbjnjiihp/https://africacenter.org/wp-content/uploads/2019/05/2019-05-MSS-Namibia-Session-3-Konan-EN.pdf>. Acesso em: 7 ago. 2024.

UNITED NATIONS. Providing encouraging news about the decline in piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea. United Nations, 25 jul. 2023. Disponível em: <https://press.un.org/en/2023/sc15331.doc.htm>. Acesso em: 7 ago. 2024.

TISSERON, Antonin. **Lutte contre la piraterie dans le golfe de Guinée – L’architecture de Yaoundé : dix ans après, au milieu du gué.** Étude 104, IRSEM, março 2023. Disponível em: <https://press.un.org/en/2023/sc15331.doc.htm>. Acesso em: 7 ago. 2024.

LARIK, Joris. **Europe’s Fight Against Piracy: From the Barbary Coast to Operation Atalanta.** Fondation Pierre du Bois, Ch. Jean-Pavillard 22, 1009 Pully, Suisse. N°4, Mai 2013. Disponível em: <https://ssrn.com/abstract=2317296>. Acesso

em: 07 jun. 2024.