

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC ANDERSON DIOGO MELO

**PLANO DE CAMPANHA CONTRA A PIRATARIA NO GOLFO DE
ÁDEN: Desafios e limitações**

Rio de Janeiro

2020

CC ANDERSON DIOGO MELO

PLANO DE CAMPANHA CONTRA A PIRATARIA NO GOLFO DE

ÁDEN: Desafios e limitações

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

Orientador: CF Alexander Thomaz Arruda

Rio de Janeiro

Escola de Guerra Naval

2020

AGRADECIMENTOS

À minha esposa Queli, pela motivação, apoio e dedicação que me permitiram realizar este trabalho, além da compreensão pela ausência.

Aos meus filhos Beatriz e Benjamin, pela compreensão que tiveram e carinho.

Ao Capitão de Fragata Thomaz, pela atenção, motivação e orientação prestadas e importante contribuição ao trabalho.

Ao Capitão de Fragata (RM1) Nagashima, pela dedicação, motivação e orientação prestadas durante as aulas ministradas que contribuíram para o entendimento e importância do trabalho.

RESUMO

O propósito do trabalho é analisar as ações adotadas pela *Combined Maritime Force* (CMF), o emprego dos meios no combate à pirataria no Golfo de Áden no período de 2009 a 2018 e identificar seus desafios e limitações. Foram utilizadas teorias, legislações, resoluções, relatórios e doutrina aplicadas ao combate à pirataria para orientar a análise do Plano de Campanha adotado pela CMF, por meio da *Combined Task Force – 151* (CTF-151). A situação do Golfo de Áden foi examinada porque diversos atores operaram na região em ações antipirataria como as Organizações Internacionais, Marinhas de Estados não pertencentes a coalizão da CTF-151, além da Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), *European Union Naval Force* (EUNAVFOR) e todos contribuíram para redução de ataques dos piratas. Adicionalmente, ações implementadas pelos Comandantes de navios mercantes e empresas de navegação foram orientadas e incentivadas pela Força-Tarefa. A CMF e sua Campanha foram estudadas detalhadamente para compreender o modo de operação antipirataria na solução do problema, cujos aspectos obtiveram fundamentos à luz do arcabouço teórico e doutrinário apresentado. Ainda com a observação orientada pela teoria, são analisados os aspectos gerais mais relevantes da Campanha antipirataria, seguidos do detalhamento de quatro assuntos de maior destaque. A intenção do estudo é responder a seguinte questão: “Os meios empregados no combate à pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018, pela CMF, foi suficiente para reduzir este crime?” Concluiu-se que sim, porém a CMF não foi a única Força a contribuir com a segurança marítima, todavia soube explorar a situação para implementar ações que resultaram em redução dos números de ataques bem-sucedidos dos criminosos.

Palavras-chave: Pirataria. *Combined Maritime Force* (CMF). *Combined Task Force* (CTF). Meios navais. Plano de Campanha. Segurança Marítima.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMISOM – African Union Mission to Somalia

BMP – Best Management Practices

CGPCS – Contact Group for Piracy off the Coast of Somalia

CMF – Combined Maritime Forces

CNUDM – Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

CTF – Combined Task Force

DMN – Doutrina Militar Naval

END – Estratégia Naval de Defesa

EUNAVFOR – European Union Naval Force

FT – Força-Tarefa

HRA – High Risk Area

IMB – International Maritime Bureau

IMO – International Maritime Organization

IRTC – Internationally Recommended Transit Corridor

MB – Marinha do Brasil

MSCHOA – Maritime Security Centre Horn of Africa

OTAN – Organização do Tratado do Atlântico Norte

ONU – Organização das Nações Unidas

UKMTO – United Kingdom Maritime Trade Office

UNSCR – United Nation Security Council Resolution

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	6
2	COMBATE À PIRATARIA CONTEMPORÂNEA	10
2.1	Definição legal para prisão dos piratas.....	10
2.2	Instrumentos legais, estratégia e doutrina para combate à pirataria com a aplicação do poder naval.....	13
2.2.1	Leis e estratégia.....	13
2.2.2	Doutrina.....	15
3	A SITUAÇÃO DA PIRATARIA NO GOLFO DE ÁDEN	20
4	A COMBINED MARITIME FORCE (CMF)	29
5	ANÁLISE DO PLANO DE CAMPANHA DE COMBATE À PIRATARIA DA CMF.....	34
5.1	A situação e compreensão do modo de operação do plano de campanha da CMF.....	34
5.1.1	Presença da força naval.....	35
5.1.2	O emprego de segurança armada e as boas práticas implementadas pelos navios mercantes.....	37
5.1.3	Apoio de organizações comprometidas com antipirataria.....	38
5.2	Análise do Centro de Gravidade (CG) da CMF.....	39
5.3	Desafios e limitações ao planejamento.....	41
5.4	Missão da CTF-151 e Estado Final Desejado (EFD).....	43
6	CONCLUSÃO	45
	REFERÊNCIAS	49
	ANEXO A	52
	ANEXO B	53

1 INTRODUÇÃO

As grandes navegações, a partir do século XV e XVI, são um marco importante da história da pirataria marítima e também do comércio marítimo internacional, pois nessa época os navios mercantes transportavam as riquezas coloniais. Há ainda relatos de piratas bem mais antigos que os explicitados, porém a importância econômica da carga torna-se mais atrativa com o crescimento do comércio e ganha notoriedade destes criminosos (VENANCIO, 2012).

Doravante, trataremos apenas de pirataria marítima, ao referirmos à pirataria, já que pirataria tem uma denominação bem ampla na atualidade. Descreveremos sobre o crime que conhecemos hoje, embora haja semelhanças com o passado, conforme citado no parágrafo anterior.

A pirataria hoje afeta a segurança da navegação, ocasionando danos à vida humana, ao comércio internacional e à economia mundial. Cerca de 97% do comércio internacional utiliza o modal marítimo para transportar suas riquezas, contudo afetar essa dinâmica provoca um impacto de grande relevância na sociedade global e, por isso, é um tema contemporâneo que requer bastante atenção da comunidade internacional (VENANCIO, 2012).

Em que pese terem ocorrido registros de pirataria antes de 2008, no Golfo de Áden, sobretudo no Chifre da África, em 4 de abril de 2008 ocorreu um caso de grande repercussão na mídia, o sequestro do iate de luxo francês *Le Pont*, com 30 tripulantes a bordo, que alertou a comunidade internacional da gravidade do problema na região (GUEDES, 2019).

Na costa Oeste da África, na região do Golfo da Guiné, também houve ocorrências de pirataria. Cerca de 97 ataques em 2017, 95 em 2016, 54 em 2015. Outra região do globo com casos registrados de pirataria é no Estreito de Malaca, na Ásia, com 99

incidentes em 2017 (GUEDES, 2019).

Todavia, notamos esses casos mais recentes e mais próximos do nosso continente americano. A pirataria nos remete a relembrar dos estudos escolares, de muitos séculos atrás, parecendo até algo fantasioso, lenda, mas na realidade os fatos e evidências recentes mostram que essa atividade é tão atual quanto o terrorismo, pois este, ganhou repercussão mundial, após a queda das Torres Gêmeas do *World Trade Center* em Nova Iorque, 11 de setembro de 2001. O povo voltou a atenção para as chamadas “novas ameaças¹” (PECEQUILO; LAMAZIERE, 2012). Provavelmente, a falta de interesse midiático pode ter contribuído para que a sociedade em geral não tenha percebido o quanto a pirataria também é prejudicial para a humanidade.

Em pleno século XXI ressurgem novas preocupações relevantes para a comunidade marítima: a Pirataria marítima no Golfo de Áden, sobretudo no Chifre da África²; na região do Golfo da Guiné, na costa Oeste da África; e no Estreito de Malaca, na Ásia.

Como hoje dependemos de uma grande parcela do transporte marítimo para exportar e importar o comércio mundial, a pirataria afeta a todos países e também não podemos esquecer que o Brasil tem uma extensa costa atlântica, que precisa ser guardada por nossas defesas. Além da proximidade do Brasil com o continente Africano e consequentes ameaças, há também interesses políticos, econômicos e de segurança, por parte do nosso País, para cooperação com os Estados africanos (NASSER, 2014). Na vanguarda dessa tarefa está a atuação da Marinha do Brasil (MB), a fim de empregar o Poder Naval³ para se contrapor a essa ameaça. É uma medida legal e de dever, cujo preparo a MB deve ter para cumprir a sua Missão constitucional. Do mencionado no presente parágrafo, reforça a relevância do tema

1 “Novas ameaças” representam os fenômenos ligados a interdependência e transnacionalização. Estariam incluídos o terrorismo, epidemias de saúde, tragédias humanitárias, tráfico de drogas, pessoas e armamentos, riscos ambientais, pirataria e a guerra cibernética (PECEQUILO; LAMAZIERE, 2012).

2 Chifre da África é a região conhecida à Nordeste da África que inclui a Somália, Etiópia, Djibouti e Eritéia. (HISTÓRIA, 1982)

3 O Poder Naval compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa (BRASIL, 2017).

que é o planejamento de emprego de meios navais em atividades de emprego limitado da força.

Portanto, o propósito deste trabalho é analisar, à luz de arcabouços teóricos, Convenções, resoluções e doutrina, se as ações adotadas pela *Combined Maritime Force* (CMF) e o emprego dos meios no combate à pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018, obtiveram sucesso, além de identificar seus desafios e limitações para resolver o problema. Para sua consecução, foi realizada pesquisa bibliográfica em livros, publicações e em sítios da internet.

Dessa forma, também intenciono responder à seguinte questão: “Os meios empregados no combate à pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018, pela CMF, foram suficientes para reduzir este crime?”

A pesquisa será estruturada em uma introdução, quatro capítulos e uma conclusão. No capítulo 2, serão examinados os fundamentos teóricos e doutrinários, que permitirão a compreensão da pesquisa, bem como os conceitos nela adotados. O objetivo será que os entendimentos teóricos sobre o combate à pirataria possam orientar a análise das ações adotadas pela CMF, por meio da *Combined Task Force* (CTF-151).

No terceiro capítulo, será definida inicialmente a abrangência da região conhecida como Golfo de Áden e contextualizada sua relevância no cenário internacional. Posteriormente, a sua realidade, no período de 2009 a 2018, será examinada com ênfase nos aspectos associados à segurança marítima explicitados no capítulo anterior.

No capítulo 4, será realizada uma apresentação da CMF e identificada a sua missão. Será examinada com ênfase nos aspectos da CTF-151 para compreender como ocorreu sua estruturação e especialização em antipirataria.

No capítulo 5, analisar-se-á o Plano de Campanha da CMF no combate à pirataria, no período de 2009 a 2018, com o objetivo de verificar, à luz do alicerce teórico e doutrinário

apresentado, se foi suficiente para resolver os problemas observados relativos à pirataria no Golfo da Áden. E será observado também se os meios utilizados tomaram medidas concretas e foram eficazes.

Por fim, o último capítulo conterà as conclusões da pesquisa, suas implicações para a Marinha do Brasil e sugestões de linhas de investigações futuras.

2 COMBATE À PIRATARIA CONTEMPORÂNEA

Neste capítulo, serão apresentados os fundamentos teóricos, legais e doutrinários, que permitirão a compreensão da pesquisa, bem como os conceitos nela adotados. Esperamos que os entendimentos teóricos sobre o combate à pirataria possam orientar a análise do emprego dos meios pela CMF.

Precisamos concentrar esforços para reduzir ou erradicar a pirataria. Primeiramente, necessitamos qualificar este tipo de crime na lei; por fim, definir quem garantirá o seu cumprimento e qual pena o infrator sofrerá. Serão essas ações fáceis de execuções? Buscaremos nas próximas seções expor por meio das bibliografias tipificar e observar as limitações para que os infratores sejam devidamente julgados e sancionados por sua conduta delituosa, pois qualquer outra ação poderia ser insuficiente, caso não haja um sistema eficiente contra a pirataria.

2.1 Definição legal para prisão dos piratas

Considerando a definição para pirataria do artigo 101 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)⁴, que foi ratificada e promulgada pelo Brasil, este crime só pode ser cometido em alto-mar ou em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado. Citando ainda o Artigo 105⁵, da referida convenção, os Estados que apreendem navio

4 Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privada e dirigidos contra:
 - i) um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;
 - ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;
- b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata;
- c) toda a ação que tenha, por fim, incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b) (CNUDM, 1982).

5 Todo Estado pode apresar, no alto-mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se

pirata devem ter competência para processá-lo. Nestes dois artigos já podemos notar o primeiro desafio para um país, pois o crime é tipificado em águas de não jurisdição soberana do Estado, ou seja, o país não tem total competência para exercer suas leis nacionais ressalvadas as exceções da CNUDM. É preciso interesse, leis e preparação para julgar nacionais ou não nacionais e puni-los por cometerem crimes em águas fora da soberania do Estado, além disso não há obrigação, de acordo com a CNUDM, para que o Estado proceda o julgamento. A Convenção, no artigo 100, considera que “[...] todos os Estados devem cooperar em toda a medida possível na repressão da pirataria [...]”. Logo, já identificamos uma necessidade premente no combate a esse crime que é a busca de cooperação de todos os Estados interessados.

É importante ressaltar que há uma diferença sensível entre a pirataria e o roubo armado⁶, pois basicamente, o que diferencia pirataria de roubo armado contra navios é a localização geográfica de sua ocorrência. O tratamento legal para o roubo armado é doméstico. Todavia, ambos estão estreitamente relacionados, visto que são praticados pelos mesmos tipos de criminosos e têm operações semelhantes. Diante disso, há outro desafio grande no combate a essa ameaça, pois os piratas podem operar em áreas limítrofes para se beneficiar. Esses criminosos, por exemplo, podem evitar a apreensão de navios de guerra de um país ao adentrarem os mares territoriais de países diferente, logo utilizariam a CNUDM a seu favor, pois o navio de guerra, nessa ocasião, ficaria impedido de exercer sua soberania em mar territorial de outro Estado.

Tratando-se do Chifre da África que é uma vasta região, os piratas agora operam em alto-mar a distâncias de até 1.750 milhas náuticas da costa da Somália, cobrindo uma área geográfica de aproximadamente 2,8 milhões de milhas quadradas (SECURITY COUNCIL,

refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé (CNUDM, 1982).
6 Roubo armado contra embarcação consiste em qualquer ato ilícito de violência, detenção ou depredação, ou de ameaça, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo desse navio, no mar territorial, em águas interiores ou arquipelágicas de um Estado. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A1025.pdf>>. Acesso em: 07 abr. 2020.

2012). Há a dificuldade de localizar e abordar uma embarcação pirata em uma patrulha naval, mesmo com o emprego de aeronaves de reconhecimento⁷ no auxílio a patrulha dos navios de guerra e uma vez realizada a abordagem de navios de interesse, por vezes a apreensão não é finalizada, pois há falta de provas, já que os piratas livram-se dos materiais suspeitos e com isso dificultaria levar esse caso a julgamento. As embarcações suspeitas são facilmente confundidas com os barcos pesqueiros locais, o que dificulta a identificação pelas equipes de abordagem dos navios de guerra. As armas, escadas, que os piratas utilizam na abordagem do navio mercante, além de galões de combustíveis extras, são também materiais que os próprios barcos pesqueiros também utilizam na região (ALBUQUERQUE, 2014).

Nas ocasiões que as apreensões dos piratas são efetivas, o Estado do navio de guerra tem três opções: processá-los em seus tribunais locais; encaminhá-los para outro Estado julgar, caso este aceite; ou liberá-los para retornar ao país de origens desses infratores (GUILFOYLE, 2012).

Alguns Estados têm preferido celebrar acordos de transferência com países próximos a região, como o Quênia, a Somália, as Seychelles e a República do Maurício. Em troca, estes Estados recebem algum tipo de suporte técnico ou logístico, acordos estes com a participação da Organização das Nações Unidas (ONU). A inadequação interna das normas jurídicas podem, por vezes, prejudicar a celebração desses acordos de transferência e também até inviabilizar alguns Estados a julgar os piratas (ALBUQUERQUE, 2014).

Por sua vez, iniciamos a nossa pesquisa qualificando a pirataria, com base na CNUDM. Vimos que trata-se de um crime que é cometido em águas sem jurisdição soberana de algum Estado, pois caso ocorra em mares territoriais não haveria o crime de pirataria, mas sim de roubo armado que passa a ser um problema doméstico do país. Há uma incapacidade

⁷ O reconhecimento tem como propósito obter informações referentes às atividades e aos meios do inimigo, ou ainda coletar dados [...] Os sistemas de sensoriamento remoto, com o emprego de satélites ou de Aeronaves Remotamente Pilotadas (ARP), são indicados para o esclarecimento de grandes extensões marítimas e áreas terrestres de interesse, sob o controle do inimigo. Na inexistência de um sistema de sensoriamento, as aeronaves possuem características que também favorecem o estabelecimento de linhas de barragem que visem à detecção antecipada das forças inimigas[...] (BRASIL, 2017).

de alguns Estados, principalmente lindeiros da região do Chifre da África como a Somália e o Iêmen, em julgarem este crime, devido a um fraco sistema judicial para impedir a impunidade. Em que pese a iniciativa de alguns Estados em realizar acordos com outros países para realizar julgamentos de pirataria, o ideal é que todos os países tivessem a capacidade de prosseguir com os julgamentos ou ao menos celebrar acordos com outros para esse fim. Para isso, é necessária uma estrutura organizada legal e também doutrinária que será pesquisada na seção seguinte.

2.2 Instrumentos legais, estratégia e doutrina para combate à pirataria com a aplicação do poder naval

Os Estados e as Organizações Internacionais sentiram a necessidade de se organizar e estabelecer medidas legais e doutrinárias para se contrapor à ameaça da pirataria.

Nesta seção não é intenção deste autor esgotar toda a discussão acerca da estratégia e doutrina ou dispositivos legais conhecidos sobre o assunto, visto que é bastante vasto na literatura, mas abordaremos alguns pontos interessantes sobre documentos nacionais que reforçam a aderência do emprego dos meios navais contra a pirataria, a fim de permitir uma fundamentação teórica para análise e entendimento do combate às novas ameaças.

2.2.1 Leis e estratégia

A capacidade de combater as novas ameaças no entorno estratégico brasileiro⁸ é essencial para manter o constante funcionamento das linhas de comunicação marítimas que cruzam o Atlântico Sul (NASSER, 2014).

⁸ O entorno estratégico brasileiro inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica (BRASIL, 2017).

A Estratégia Naval de Defesa (END) ressalta a preocupação do Brasil com seu entorno estratégico e a necessidade de aproximação com o continente ocidental africano por meio da cooperação, além de desenvolver uma estratégia naval flexível, para se contrapor às forças adversas convencionais ou não convencionais (BRASIL, 2017).

Compreendendo que a África concentra episódios de pirataria no Golfo de Áden e no Golfo da Guiné, torna-se fundamental preparar e empregar os meios navais para atuar quando necessário e responder a esse crime. A pirataria é uma ameaça contida no nosso entorno estratégico, logo interfere com os anseios nacionais.

A Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999, acrescidos de complementos, em seu artigo 17⁹, dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Cabe à MB, como atribuições subsidiárias particulares, fiscalizar o cumprimento da legislação no mar, em coordenação com outros órgãos, quando se fizer necessário. Entende-se que a pirataria é um crime que deve ser atribuída a sua repressão à MB. Todavia, destaco que esta é apenas uma das atribuições que a MB possui como tarefa e deve estar preparada para empregar o seu Poder Naval. O principal emprego da MB é defender a Pátria e garantir os poderes constitucionais, da lei e da ordem, de acordo com o artigo 15¹⁰.

Outros autores confirmaram a aderência do Poder Naval no combate a crimes

9 Lei Complementar nº 97, de 1999.

Art. 17. Cabe à Marinha, como atribuições subsidiárias particulares:

I - orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional;

II - prover a segurança da navegação aquaviária;

III - contribuir para a formulação e condução de políticas nacionais que digam respeito ao mar;

IV - implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, no mar e nas águas interiores, em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo, federal ou estadual, quando se fizer necessária, em razão de competências específicas.

V – cooperar com os órgãos federais, quando se fizer necessário, na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar, águas interiores e de áreas portuárias, na forma de apoio logístico, de inteligência, de comunicações e de instrução.

Parágrafo único. Pela especificidade dessas atribuições, é da competência do Comandante da Marinha o trato dos assuntos dispostos neste artigo, ficando designado como "Autoridade Marítima", para esse fim.

10 Lei Complementar nº 97, de 1999.

Art. 15. O emprego das Forças Armadas na defesa da Pátria e na garantia dos poderes constitucionais, da lei e da ordem, e na participação em operações de paz, é de responsabilidade do Presidente da República, que determinará ao Ministro de Estado da Defesa a ativação de órgãos operacionais. [...] Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm >. Acesso em: 18 abr. 2020.

transfronteiriços, como Grove (2003) relata que apesar das Marinhas serem destinadas primeiramente para a Guerra convencional, a sua maior utilidade é no período de paz, como elemento de dissuasão na fiscalização das leis e regulamentos no ambiente marítimo.

Em vista dos argumentos apresentados, em que pese a necessidade de adaptações e capacitação do emprego do Poder Naval no combate à pirataria, algumas tarefas para atingir esse propósito têm um caráter dual, podendo ser utilizado tanto para atuar no seu principal emprego, quanto para as atribuições subsidiárias, previstas em leis, como a de segurança marítima. Logo, concluímos que a aplicação dos meios navais, com sua característica de flexibilidade, torna-se indispensável para o combate das novas ameaças no mar.

2.2.2 Doutrina

Para o estabelecimento da segurança marítima e combate as novas ameaças no mar são necessárias ações para prover segurança do tráfego aquaviário e à segurança da navegação. O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional¹¹ e integrante do Poder Marítimo¹², capaz de atuar no mar, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, em repressão aos crimes cometidos neste ambiente. Assim, o Poder Naval que compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais e suas estruturas de comando e controle e apoio contribui nas atividades de emprego limitado da força para combate à pirataria (BRASIL, 2017).

As características do emprego limitado da força são aquelas em que a MB exerce o poder de polícia impondo a lei ou um mandato internacional, do qual o País tenha assumido

11 O Poder Nacional é a capacidade que tem a Nação para alcançar e manter os objetivos nacionais, em conformidade com a vontade nacional. Manifesta-se em cinco expressões: a política, a econômica, a psicossocial, a militar e a científico-tecnológica (BRASIL, 2017).

12 O Poder Marítimo é a projeção do Poder Nacional, resultante da integração dos recursos de que dispõe a Nação para a utilização do mar e das águas interiores, quer como instrumento de ação política e militar, quer como fator de desenvolvimento econômico e social, visando a conquistar e manter os objetivos nacionais. (BRASIL, 2017)

obrigação, determinada por organização intergovernamental. A forma de aplicação da força será redigida em documento legal e refletirá nas regras de engajamento a serem promulgadas para a operação. Os principais aspectos que as distinguem de uma operação naval contra outra força são o limitado uso da força e os efeitos desejados, que são distintos daqueles obtidos pela interação com inimigos (BRASIL, 2017).

O Planejamento formal deve ter ordens claras de delegações, ordens textuais e métodos de controle. Para um planejamento de envergadura a nível multinacional¹³ os desafios são ainda maiores, pois há diversidades de legislações entre países participantes. Nesse caso, é sensível empregar um meio naval de um país com base em um planejamento realizado nos fundamentos de leis nacionais de um outro Estado planejador. Há necessidade de flexibilidade para que os países hajam dentro dos limites do seu mandato, que demanda a realização de uma matriz de regras de engajamento para cada Estado. As variáveis de regras de emprego dos meios navais dificulta e torna o planejamento de uma operação multinacional ainda mais complexa.

Ainda de acordo com a Doutrina Militar Naval (DMN), para o emprego limitado da força, cabe à MB: ações contra delitos transfronteiriços, como a pirataria, por meio de patrulhamento, revistas e prisões em flagrante delito; como atribuição subsidiária particular, cooperar na repressão aos delitos de repercussão nacional ou internacional, quanto ao uso do mar. Para que haja eficiência no planejamento de emprego dos meios navais na fiscalização das leis nas Águas Jurisdicionais Brasileiras¹⁴ (AJB), faz-se necessária a cooperação com representantes regionais dos órgãos federais, sobretudo para obtenção de informações e apoio

13 Multinacional: constituída por Força Armada ou agências de dois ou mais Estados, estruturada segundo mandato específico das Nações Unidas, ou de organização de segurança regional, ou de coalizão de Estados, específica para uma determinada situação, que tenha sua missão definida pela finalidade, pelo espaço e por período de tempo (BRASIL, 2017).

14 Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB) compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental (PC) além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2017).

(BRASIL, 2017).

Dentre outras ações que contribuem para a segurança marítima desde o tempo de paz, destaca-se o monitoramento do Tráfego Marítimo, a fim de prover segurança às Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) para anular ou minimizar os riscos e os eventuais efeitos oriundos de ameaças de qualquer natureza (BRASIL, 2017).

De acordo com a DMN, analisaremos os principais tipos de operações aplicáveis no combate aos crimes transfronteiriços e aderência de seus conceitos, especificamente em ações antipirataria:

Operação de Defesa do Tráfego Marítimo que compreende o Controle Naval do Tráfego Marítimo e a Proteção do Tráfego Marítimo. A Proteção caracteriza-se por medidas ofensivas e defensivas, como a designação de escoltas para os comboios em áreas de concentração de tráfego mercante, como portos, canais e estreitos marítimos (*choke points*¹⁵). O Controle se traduz pelo conhecimento e intercâmbio de informações relativas aos navios mercantes nos portos nacionais e estrangeiros e das ameaças que possam pôr esses meios em risco quando em trânsito.

A troca de informações em tempo real requer uma estrutura organizada e conhecida por todos envolvidos na área de operações. O uso de sistemas informatizados de acompanhamento dos navios em escala global contribui bastante para auxílio na tomada de decisão da melhor estratégia a ser adotada pelo Comandante operacional.

Operação de Informação (OpInfo) são ações para alcançar superioridade no ambiente informacional, enquanto protege suas próprias do ataque adversário.

Reforço que conforme visto nesta seção, a troca de informação entre as diversas agências disponíveis é fundamental para posicionamento dos meios navais, tendo em vista a vasta área de responsabilidade para proteção das LCM.

¹⁵ Conhecidos internacionalmente como *choke points*, são mencionados na DMN no trato das operações de defesa do tráfego marítimo.

Operação Psicológica que inclui as ações que contemplam medidas preventivas, cujo efeito desejado é evitar o emprego prematuro da força, impedir ou dificultar a eclosão. Normalmente, abrangem atividades de preparo da tripulação, inteligência e comunicação social. A Ação Cívico Social (ACISO) contribui com a operação psicológica, pois influencia comportamentos favoráveis da população civil.

É necessário o desenvolvimento de uma estratégia para suporte dos atores envolvidos à operação da força naval. Geralmente, são os países limítrofes, Organizações Internacionais, pescadores, os navios mercantes e empresas de navegação, as embarcações de lazer e turismo, enfim há bastante interesses envolvidos. O conhecimento dos interesses e a escolha de uma estratégia conciliadora pode gerar um suporte de informações favorável para operação.

Operação de Retomada e Resgate são aquelas que têm por efeito desejado a retomada de navios, instalações e/ou o resgate de pessoal de interesse da MB mantidos, sob controle e/ou como reféns por grupos adversos. Para estas operações serão empregados grupos de Operações Especiais que empregam meios não convencionais para cumprimento da missão. Esta equipe normalmente entrará em ação quando a situação estiver fora de controle, ou seja, os navios já forem tomados pelos piratas.

Embora haja outras Operações e Ações de Guerra Naval necessárias para aplicação do Poder Naval em um ambiente de emprego limitado da força, as selecionadas foram julgadas essenciais e de maior destaque, pelo autor desta pesquisa, visando um planejamento e preparação para o combate e dissuasão da Pirataria.

Pelas ideias apresentadas, o emprego dos meios navais é uma estratégia utilizada para o combate à pirataria. O planejamento de uma operação antipirataria exige detalhamento, flexibilidade e fundamentação legal por parte do Estado. Há demanda de realização de uma matriz de regras de engajamento para cada Estado devido as diferentes legislações Estaduais, no

caso de uma operação multinacional por exemplo, que é a melhor indicada para se contrapor a este crime.

Segundo a legislação do Estado Brasileiro, cabe à MB atuar contra os delitos transfronteiriços no mar e são necessárias ações por meio de patrulhamento e cooperação com representantes nacionais, regionais ou internacionais, pleno conhecimento entre agências de informações de inteligência, preceitos fundamentais para obter sucesso.

Em vista dos argumentos apresentados, destaca-se como doutrina a execução e desenvolvimento de capacidades essenciais no combate à pirataria para erradicação ou decréscimo desse crime: o monitoramento do Tráfego Marítimo; Operação de Defesa do Tráfego Marítimo que compreende o Controle Naval do Tráfego Marítimo e a Proteção do Tráfego Marítimo, designação de escoltas para o tráfego mercante; OpInfo; OpeEsp; Operação Psicológica abrangendo as atividades de preparo da tripulação, inteligência, comunicação social e ACISO.

3 SITUAÇÃO DA PIRATARIA NO GOLFO DE ÁDEN

O foco deste capítulo será entender porque esta ameaça tornou-se atrativa na região do Chifre da África. O que pode ocorrer se um País não conseguir exercer a segurança marítima na sua jurisdição? Os crimes transnacionais transcendem o problema de um Estado para outro. Veremos quais foram as ações adotadas para reduzir ou erradicar a pirataria no Golfo de Áden.

O Golfo de Áden é uma das regiões com maior tráfego mercante no mundo, sobretudo devido a uma rota comercial marítima importante que liga o Oceano Índico ao mar Mediterrâneo, passando pelo Canal do Suez, por onde trafegam navios petroleiros e outros cujas cargas representam, respectivamente, 12,5% e 20% do comércio mundial. Conforme dados da Autoridade do Canal¹⁶, nos últimos dez anos, a média mensal de embarcações manteve-se em torno de 1.500 navios por mês. Esses números evidenciam a importância estratégica do Golfo de Áden no contexto da economia global.

Para entendermos toda a gama de problemas envolvidos no Golfo de Áden é necessário estudar alguns dos países do entorno estratégico, como os países limítrofes, por exemplo. Para esta pesquisa, abordaremos a Somália, pois é o Estado que historicamente mais contribuiu para o surgimento da pirataria na região.

A Somália é fundamental ao Golfo de Áden, pois é o país costeiro que vem abrigando em sua maioria, nos últimos 15 anos registrados, grande número de piratas e conflitos. Considerado um Estado falido¹⁷, com ações de várias milícias que disputam territórios e com um governo oficial ineficiente, cria um ambiente propício ao desenvolvimento de crimes transnacionais. Apesar de inúmeros esforços internacionais, os

16 Designação conferida ao órgão estatal egípcio responsável pela operação e manutenção do canal de Suez (SCA, 2020). Disponível em: <https://www.suezcanal.gov.eg>. Acesso em: 29 abr. 2020.

17 Conceitos de Estados bandidos ou párias (rogue) e falidos (*failed*). Esses Estados são entidades políticas organizadas, comandadas por governantes autoritários, sustentados pela posse de grupos radicais. Tais Estados possuem pretensões de hegemonia regional e agressão global e não cumprem as normas da comunidade internacional (PECEQUILO; LAMAZIERE 2012).

conflitos internos geraram guerra civil, miséria e fome. Os chefes de milícias perceberam o quanto era favorável e lucrativa a atividade da pirataria e instalaram extensas redes criminais, as quais ajudaram a financiar seu arsenal. O resgate médio pago em 2010, por exemplo, foi estimado em mais de US\$ 5,4 milhões e com mais de 50 sequestros relatados em 2009, isso coloca as receitas de resgate dos piratas em 2010 em mais de US\$ 250 milhões (CRS, 2011).

Contudo, podemos observar que a influência de um Estado para manutenção da boa ordem no mar em uma determinada região é fundamental para a segurança marítima. Aqueles países que não têm capacidade de manter a segurança no seu entorno criam um ambiente favorável ao surgimento de crimes transnacionais e uma ameaça não só a si próprio, mas também uma ameaça global.

Tendo em vista que a ameaça no Golfo de Áden impactou à comunidade internacional, em dezembro de 2008, a ONU atuou, com sua agência da *International Maritime Organization* (IMO), e expediu duas resoluções sobre a pirataria na Somália (1846 e 1851)¹⁸ permitindo a qualquer Estado reprimir os atos de pirataria e roubo armado no mar, dentro do mar territorial da Somália, além de incentivar a cooperação internacional. Destacase a excepcionalidade da situação que não preservou a soberania daquele país em seu mar territorial, visto que, em condições normais, teria soberania absoluta para aplicar a sua legislação.

Somadas às resoluções da ONU, ocorreram formações de diversos grupos de trabalho, com o apoio da IMO, já em janeiro de 2009, como destacamos: o Grupo de Contato sobre a Pirataria na Costa da Somália (CGPCS), com o objetivo de facilitar os debates e a coordenação das medidas entre os Estados e as Organizações que lutavam contra esse crime; e o apoio da Divisão das Nações Unidas de Drogas e Crimes (UNODC), no qual estuda os procedimentos para a acusação, o julgamento e a condenação dos criminosos (FERNANDES, 2012).

18 Disponível em: <<http://unscr.com/en/resolutions/1846-1851>>. Acesso em: 06 mai. 2020.

Com a atuação desses grupos, foram desenvolvidas diversas iniciativas como o desenvolvimento da elaboração do Guia de boas práticas (BMP)¹⁹ para a proteção contra a pirataria baseada na Somália. Este documento transmite informações e procedimentos para os Comandantes de navios mercantes e armadores adotarem, em caráter voluntariado, medidas de autodefesa para serem implementadas especialmente nas *High Risk Areas* (HRA), áreas consideradas de alto risco para navegação. As orientações, por exemplo, incluem ações como aumentar a velocidade, realizar manobras evasivas para evitar abordagem e também sugerem implementar procedimentos de segurança internos, aquisição de infraestrutura ou barreiras físicas para contenção dos piratas, como telas reforçadas divisórias, criação de cidadelas para isolamento e proteção da tripulação, caso o navio seja abordado e outros que estão disponíveis no documento.

As grandes empresas de navegação também passaram a tomar iniciativas e realizar pressões às Organizações mundiais para aprovarem medidas para mitigarem as ameaças transnacionais como a aprovação de uso de segurança privada a bordo de navios. A partir de maio de 2011, foram divulgadas pela IMO, por meio de Circulares com Recomendações aos países²⁰, a sua posição que apesar de não apoiar o uso de segurança privada a bordo, considerou aceitável que fosse uma decisão individual dos Estados de bandeira dos navios. Além disso, desenvolveu uma série de orientações para o uso dessa atividade e deixou claro a extrema cautela dessa medida, principalmente, em áreas sobre a jurisdição de outros Estados, que nesse caso, deveria também submeter-se as suas leis nacionais.

Há diversos Estados e órgãos como a própria IMO e o *International Maritime*

19 Respectivamente, guia para proprietários, operadores, comandantes e oficiais e Guia de boas práticas (tradução nossa). *Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*, documento que hoje é atualizado pela European Union Naval Forces (EUNAVFOR) e encontra-se na sua quinta versão, (BMP-5). Disponível em: <<https://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2018/06/BMP5-PP.pdf>>. Acesso em: 06 mai. 2020.

20 Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Pages/Private-Armed-Security.aspx>>. Acesso em: 09 mai. 2020.

Bureau (IMB) que tem receio de que haja uma escalada na violência, já que o confronto pode gerar ataques cada vez mais violentos e com armas mais potentes por parte dos piratas. Há também o risco dessa medida ferir o Direito Internacional, pois os navios mercantes, que não estejam a serviço do Estado, gozam da livre navegação no mar territorial de outros Estados por não representar uma ameaça a outro Estado justamente por estarem desarmados. Um exemplo do que pode ocorrer foi relatado em 23 de março de 2010, quando um Navio panamenho, nas proximidades da Somália, cerca de 60 milhas náuticas, foi atacado por piratas, porém a segurança armada a bordo reagiu e na troca de tiros um dos piratas veio a óbito (GUEDES, 2011). Refletindo sobre essa situação, pensemos nas questões legais envolvidas no âmbito das investigações por exemplo. A cargo de qual país deveria ocorrer a apuração desta morte? Seria o episódio realmente um ataque relatado ou os seguranças poderiam ter confundido piratas com pescadores e iniciaram o ataque? Enfim, não nos parece tão simples lidar com esta situação, porém o fato é que as empresas privadas se consolidaram, principalmente, para atuar nas regiões consideradas de risco e hoje fazem pressão para que a atividade seja cada vez mais reconhecida e aceita pelos países, já que nem todos permitem a atividade de segurança privada armada a bordo de seus navios e também em suas águas jurisdicionais, onde exercem soberania.

Ainda em janeiro de 2009, houve também uma reunião, liderada pela IMO, para buscar soluções para o Golfo de Áden. Neste encontro foi estabelecido o Código de conduta, chamado Código de Conduta de Djibouti²¹, que foi assinado em 29 de Janeiro de 2009 pelos representantes de 20 países para repressão da Pirataria e Roubo Armado em Navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden. O código reconheceu o problema entre os Estados signatários e declarou a sua intenção de compartilhar informações por meio de um sistema de pontos focais e centros de informação, além de estimular a cooperação para apresar

21 Disponível em: <https://au.int/sites/default/files/documents/30848-doc-djibouti_code_of_conduct_0.pdf>. Acesso em: 09 mai, 2020.

navios suspeitos de pirataria. Há também incentivos à condução de operações combinadas entre as Marinhas signatárias ou não. Outros pontos fundamentais foram a oferta de capacitação na formação das guardas costeiras dos países da região para criar condições nacionais para combater delitos em suas águas jurisdicionais, reforço de sua legislação, justiça e intercâmbio de informações.

Cabe destacar que diversas medidas foram tomadas na região e estas ainda são relevantes atualmente, um exemplo foi a Emenda de Jeddah ao Código de Djibouti 2017²², que revisou o anterior Código e foi adotado por 18 Estados, com o apoio da IMO e de outras partes interessadas, para desenvolver capacidade nacional e regional, tratou de questões mais amplas de segurança marítima, como base para o desenvolvimento sustentável do setor marítimo e reafirmou a colaboração e cooperação em operações para combater os crimes transnacionais na região do Golfo de Áden.

Em razão do perigo dessa ameaça para a comunidade marítima internacional, diversas medidas foram tomadas pelas Organizações Internacionais, mas os reais motivadores desse turbilhão de iniciativas contra a pirataria são os prejuízos econômicos gerados. O impacto econômico na sociedade é a justificativa para que, a partir de 2008, o mundo despertasse.

A pirataria marítima no Golfo de Áden sobretudo no Chifre da África, ganhou grande repercussão na mídia a partir de 2008. Sucederam-se casos de navios sequestrados com suas respectivas tripulações. Os valores pagos pelos resgates tornaram-se exorbitantes. O tempo que levava a negociação para libertação dos reféns também eram grandes e deixavam marcas psicológicas e físicas irreversíveis a tripulação dos navios. As empresas de navegação aumentaram seus custos com combustíveis devido a iniciativas como aumento de velocidade dos navios e percursos mais distantes, a fim de evitarem as áreas consideradas de maior risco,

22 Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>>. Acesso em: 09 mai. 2020.

nas proximidades do Chifre da África (GUEDES, 2019).

A pirataria no Chifre da África custou aproximadamente, em 2010, entre US\$ 7 e 12 bilhões, são estes valores do somatório com pagamento de resgates, aumento de seguros, consumo de combustível, pagamento de empresas privadas de segurança, infraestrutura de defesa dos navios, ou seja, todos os custos para minimizar essa atividade criminosa (GUEDES, 2019).

Em 2012, após iniciativas da comunidade marítima internacional citadas, e somados também os gastos militares, os custos reduziram na faixa de US\$ 5,7 e 6,1 bilhões no seu combate. Em 2017, foram reduzidos a US\$ 1,4 bilhões, cerca de um quarto dos gastos do ano de 2012. No mundo inteiro, em 2017, os custos foram de US\$ 2,25 bilhões. Estes custos, em uma primeira análise, parecem elevados, porém se levarmos em conta, por exemplo, que um superpetroleiro do tipo *Very Large Crude Carrier*²³ totalmente carregado transporta uma carga avaliada em cerca de US\$ 119 milhões (dados de 24 de maio de 2017), logo o combate anual de 2017 custou ao equivalente à carga de 19 navios deste gênero. Considerando que, diariamente, entre 30 e 40 navios destes navegam em áreas com relatos de pirataria, logo o impacto na economia mundial com o sequestro recorrente de navios petroleiros poderá ser muito maior, caso não haja ações de combate a esse crime (GUEDES, 2019).

Tendo em vista os aspectos observados, tornou-se imperioso atuar para contribuir com a segurança marítima no Chifre da África. Ações como as resoluções da ONU, da IMO e decisões do Conselho da União Europeia legitimaram as atuações das: Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN); EUNAVFOR; Marinhas que, não integradas em coalizões, estiveram ou ainda estão presentes na região, além da CMF, que será melhor explicitada no próximo capítulo (GUEDES, 2019).

A forte presença naval na região, o aumento da troca de informações sobre a

23 Navio com comprimento entre 300 e 330 metros e pode transportar entre 1,9 e 2,2 milhões de barris de petróleo bruto.

pirataria, entre as Organizações em terra e no mar de vários países, associados a adoção de medidas de proteção tomadas pelas empresas de navegação, como o embarque de seguranças armados nos navios, foram fatores determinantes para se conseguir controlar os ataques no Chifre da África.

Em que pese a redução dos gastos com o combate contra a pirataria tenha diminuído nestes últimos anos, como em 2017, que houve apenas um navio abordado e três sequestrados (GUEDES, 2019), o crime ainda não foi extinguido. A comunidade internacional pode estar satisfeita, mas o ideal seria não gastar qualquer custo extra para se precaver de um crime no mar e também reduzir a presença militar na região, mas isso não ocorreu. Dados do IMB²⁴, reportaram que na Região do Chifre da África, em 2018, três navios sofreram tentativas de ataque e foram alvejados por armas de fogo, por piratas, porém a ação não foi exitosa.

Em 2019, não houve registro de ataque de pirataria relatado. Todavia, o próprio relatório manifestou que a ameaça de pirataria na região ainda não foi erradicada, pois os piratas ainda são capazes e capacitados a retomar rapidamente a atividade, que motiva ainda a permanência de navios militares na região, além da recomendação de manter as boas práticas à comunidade marítima ao trafegar na região.

Em 21 de abril de 2019, os navios de pesca *Adria* e *Txori Argi* foram atacados à 280 milhas náuticas da costa da Somália. O ataque foi repellido após uma troca de tiros entre os suspeitos piratas e o pessoal de segurança armado contratado a bordo. Em 23 de abril de 2019, um navio de guerra, apoiado por aeronave de reconhecimento da coalizão, formada pela União Europeia, apreendeu uma embarcação de pesca iemenita, *Al Ahzam*, também na costa da Somália, prendeu cinco suspeitos de pirataria e libertou os 25 tripulantes mantidos como reféns. Em 26 de abril, cinco suspeitos piratas foram transferidos para as autoridades do país

24 Disponível em:
<https://www.ukpandi.com/fileadmin/uploads/uk-pi/2019/2018_Annual_IMB_Piracy_Report_Abridged.pdf
>. Acesso em: 13 mai. 2020.

de Seychelles para serem processados. No período de outubro de 2018 até outubro de 2019, nenhum navio foi sequestrado com sucesso para pedido de resgate, porém ocorreram atividades suspeitas no Chifre da África (SECURITY COUNCIL, 2019).

O gráfico do anexo A, representa, por meio de informações disponibilizadas pela CMF, uma queda dos números de ataques (cor vermelha), e também de sequestros piratas (cor azul), a partir de 2012, porém apresenta, após esse ano, episódios de ataques em 2013, 2014 e 2017. No período de 2012 à 2017 foram registrados eventos suspeitos de pirataria. É importante ressaltar que estes dados são compilados pela CMF, por meio de informações recebidas dos diversos canais, porém podem ocorrer divergências entre as diversas Organizações existentes em seus registros, bem como as classificações dos eventos, todavia, o propósito é perceber a significativa redução dos casos no período apresentado (ANEXO A).

Diante dos dados apresentados neste capítulo, podemos perceber que a pirataria tornou-se atrativa na região do Chifre da África, inicialmente, por falta de fiscalização ou meios disponíveis para atuar contra esse crime e pelo alto valor de retorno dessa atividade aos infratores. A Somália não conseguiu controlar as águas sobre sua jurisdição e isso afetou a grande parcela da sociedade, como os países que tiveram seu comércio marítimo ameaçado por essa atividade. Notemos então que, este tipo de crime transcende o problema de um Estado para outro. Torna-se um problema de todos. Foram necessárias ações por parte da ONU, por meio de resoluções, outras Organizações e diversos Estados para minimizar essa ameaça à comunidade marítima internacional. Houve a necessidade de uma forte presença naval estrangeira na região, destacando-se também as iniciativas de acordos de cooperação internacional, além de outras ações por parte das empresas de navegação. Os comandantes de navios mercantes e armadores também tiveram e tem um papel de destaque nessa luta, pois diversas ações recomendadas para classe foram cumpridas efetivamente e contribuíram sobremaneira para o êxito no impedimento das abordagens dos piratas aos navios, já que

medidas evasivas e de segurança em defesa própria são adotadas, independentemente da ação dos navios de guerra que patrulham a região. Contudo, vimos que há uma complexidade grande em lidar com esse problema, sobretudo devido a vasta região marítima e os Estados lindeiros incapacitados de lidar com a situação, logo é dever de todos os Estados colaborarem no combate a este tipo de crime para que não surja, ressurgja ou se mantenha.

Podemos constatar também que todas as medidas mencionadas foram fundamentais para que no decorrer dos últimos anos, a partir de 2009, reduzissem consideravelmente a ameaça de pirataria na região do Chifre da África, incluindo o Golfo de Áden, mas ainda não suficientes para erradicar este crime. Em que pese a redução significativa até 2018, ainda há possibilidade de que a ameaça possa ressurgir e por isso as ações de diversas Organizações ainda permanecem na região, inclusive os meios navais de diversas marinhas e operações permanentes como a da CMF que será abordada no próximo capítulo.

4 A COMBINED MARITIME FORCE (CMF)

A CMF²⁵ é uma coalizão de Marinhas de guerra de diversos Estados (33 no total, incluindo o Brasil) sob o comando de um Vice-Almirante norte-americano, que exerce cumulativamente os comandos da 5ª Esquadra norte-americana e a *United States Central Command* (USNAVCENT), e está sediada no *Navy Support Activity* (NSA), Manama – Bahrein, estabelecida em 2002.

A missão da CMF é combater o terrorismo; os crimes internacionais que ameaçam a livre navegação; a fim de garantir a segurança marítima na área de operações e contribuir para desenvolver as capacidades das guardas costeiras e Marinhas dos países lindeiros da área de operações para dissuadir os crimes transnacionais em águas jurisdicionais de soberania desses Estados.

A área de operações da CMF inclui algumas das rotas marítimas mais movimentadas do planeta e se estende por 3,2 milhões de milhas quadradas, cobrindo o Mar Vermelho, Golfo de Áden, Oceano Índico, Golfo Pérsico e Golfo de Omã²⁶. Grandes reservas de Petróleo cru no mundo estão localizadas nessa área. Essa área é uma artéria vital do comércio mundial do Extremo Oriente para a Europa e os EUA, com milhares de movimentos marítimos por ano. Além disso, contém três importantes estreitos, o Estreito de *Ormuz*, *Bab El Mandeb* e o Canal de Suez.

A CMF é composta por três FT (Força-Tarefa): CTF-150; CTF-151; e CTF-152.

A CTF-150 combate o Terrorismo, crimes como o Tráfico de armas, drogas e contrabando como o de carvão, que é comum na região. A CTF-152 Estabelecida no Golfo Pérsico tem a missão de proteger a infraestrutura das Plataformas de Petróleo local contra o terrorismo.

²⁵ *Combined Maritime Force*. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/about/>>. Acesso em: 14 mai. 2020.

²⁶ *Combined Maritime Force*. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/about/>>. Acesso em: 14 mai. 2020.

A CTF-151 combate à pirataria na área de operações compreendida entre a área Sul do Mar Vermelho, Golfo de Áden, Golfo de Omã, Costa da Somália (Chifre da África) e Mar da Arábia. Foi estabelecida em 2009, com as tarefas de dissuadir e desordenar os ataques feitos por piratas sobre embarcações na área de operações. A operação da CFT-151 e da CMF possui respaldo de resoluções do Conselho de Segurança da ONU sobre a situação da Somália e o estímulo ao combate à pirataria pelos Estados como as *United Nation Security Council Resolution* (UNSCR) 1846 (2008), 1851 (2008), 2036 (2012), 2077 (2012) e 2442(2018)²⁷, devido a falta de condições em lidar com a situação e instabilidades naquele país, além da CNUDM, que legitimam a operação. As resoluções da ONU foram promulgadas a partir do ano de 2008, conforme analisado no capítulo anterior, devido ao aumento considerável desse crime na região e a ativação da CFT-151 no ano de 2009. O Comando dessa Força é revezado pelos Estados partícipes a cada quatro ou seis meses (CMF, 2019).

A CTF-151 possui a vantagem estratégica de poder compartilhar sua missão com a FT também dedicada ao combate à pirataria: a FT-465, “Operação ATALANTA”, da EUNAVFOR, que também atua na costa da Somália contra a pirataria e foi ativada em 2008. A proteção dos navios empregados no transporte de ajuda humanitária do programa alimentar mundial da ONU e da *African Union Mission to Somalia* (AMISOM) constituem seus principais objetivos (EUNAVFOR, 2020).

A OTAN também estabeleceu operações na região a partir de 2008, com operações, denominadas *Allied Provider* e *Allied Protector*. Essas duas, tão logo concluídas, foram seguidas pela operação *Ocean Shield*, com extensão prolongada, de agosto de 2009 a dezembro de 2016. Sem ataques de pirataria bem-sucedidos após 2012, a OTAN encerrou a sua operação (OTAN, 2020).

Além dos meios navais acima mencionados, houve diversas operações conduzidas, a partir de 2008, por outros Estados, que não aderiram a uma coalizão, as quais

27 Disponível em: <<http://unscr.com/en/resolutions>>. Acesso em: 14 mai. 2020.

cito a China, Rússia e Índia, pois estes realizam, principalmente, escolta ou comboios e atuam de forma complementar. São chamados pela CMF de *Independent Deployers*. O *Maritime Security Centre Horn of Africa* (MSCHOA) que é um órgão que atua em apoio de segurança do tráfego marítimo, no Chifre da África, disponibiliza o sistema MERCURY²⁸, que é operado pela EUNAVFOR, e organiza as informações dos navios de guerra disponíveis para realizar escoltas aos navios mercantes no corredor de navegação, denominado *Internationally Recommended Transit Corridor*²⁹ (IRTC), constante na figura do Anexo B, localizado no Golfo de Áden. Este corredor é estrategicamente posicionado entre a costa do Iêmen e Somália e é rota que conecta o Oceano Índico ao Mar Vermelho e canal de Suez para acesso ao Mar Mediterrâneo.

Podemos observar que a partir de 2009, principalmente, estabeleceu-se na região do Golfo de Áden diversos meios navais, provenientes de países com objetivos distintos, mas com interesse em manter a livre navegação. A CMF estrategicamente passou a estreitar laços com esses Estados, a fim de realizar um esforço sinérgico contra a pirataria. Destaco que como exemplificado no capítulo anterior, as inúmeras ações por parte de diversos Estados são as consideradas mais importantes pelo autor, sobretudo as mais exploradas pela CMF. A EUNAVFOR e CMF são as FT que permanecem atuando na região até o presente momento e apesar de terem Comandos distintos, estreitaram laços significativos. Ambas as Forças compartilham informações, realizam exercícios conjuntos e coordenam ações de combate à pirataria.

Um exemplo de cooperação entre os autores no Chifre da África é o fórum para troca de informações entre os atores militares e comunidade marítima internacional denominado *Shared Awareness and Deconfliction*³⁰ (SHADE) que ocorre a cada 2 anos.

28 Sistema informatizado disponível na página da internet do MSCHOA para compartilhamento de informações entre os usuários cadastrados, em tempo real, bem como o monitoramento das ações desencadeadas, em resposta, pelas forças militares Disponível em: <<https://on-shore.mschoa.org/mschoa-and-maritime-domain-awareness-how/#Mercury>>. Acesso em: 12 de jun. de 2020.

29 Corredor internacional de trânsito recomendado (tradução nossa).

30 Compartilhamento de informações e desconflicto (tradução nossa).

Copresidido pela EUNAVFOR e pela CMF, o principal objetivo do SHADE é coordenar os esforços de combate à pirataria de todas as partes interessadas e aumentar o entendimento comum das questões de segurança marítima que afetam o Sul do Mar Vermelho, o Golfo de Áden e o Oceano Índico Ocidental. Participantes representando operações multinacionais de combate à pirataria militar, Marinhas que agem de forma independentes como China, Índia e Rússia, indústria marítima, Organizações e agências da ONU discutem os desafios e como os esforços de combate à pirataria podem ser alinhados para garantir o livre comércio (EUNAVFOR, 2020).

Os países-membros da CMF cooperam para garantir o livre fluxo do comércio, a segurança marítima e impedir a atividade ilícita de atores não estatais na área de operações da CMF. É uma coalizão de voluntários e não proíbe a participação de nenhum Estado como membro. A contribuição de cada país, portanto, varia de acordo com sua capacidade e pode ocorrer a qualquer tempo.

Os 33 Estados que compõem a CMF não estão vinculados por um mandato político ou militar fixo, pois os meios operam de acordo com o seu próprio mandato Estatal. A CMF é uma organização flexível. As contribuições podem variar desde o fornecimento de um oficial de ligação para compor o Estado-Maior da CMF no Bahrein até o envio de navios de guerra ou aeronaves de reconhecimento marítimo. Também podem solicitar navios de guerra não explicitamente designados para CMF, mas para dar suporte associado, ou seja, contribuindo apenas com informação ostensiva por exemplo, quando operando na região. Isso permite que um navio de guerra ofereça assistência à CMF ao mesmo tempo em que realiza tarefas nacionais.

Há uma estratégia de comunicação social bem consolidada na CMF e conforme explicitado acima, a cooptação de novos Estados, Organizações, Comunidade Marítima e meios para contribuir com a missão é fortemente recomendado. Os países que mais

contribuíram com meios e pessoal para a CTF-151 foram o Bahrein, Paquistão, Coreia do Sul, Cingapura, Turquia e Japão. Estes Estados também enviam, além de oficiais para compor os Estados-Maiores, meios de suas Marinhas como navios de guerra e aeronaves de patrulha marítima. É importante ressaltar que a CMF vem adotando cada vez mais membros nos últimos anos. Este aumento de membros é devido à experiência adquirida nos últimos 10 anos com significativo sucesso, visto que a pirataria no Chifre da África, apesar de não erradicada, reduziu significativamente. Logo, é uma missão de referência em boas práticas que podem ser utilizadas em novas missões de combate à pirataria em outros locais do globo. O Brasil tornou-se membro efetivo da CMF em 2018, pois antes enviava apenas um oficial de ligação e ainda no ano de 2018 também passou a enviar oficiais para compor o Estado-Maior da CTF-151. Com o aumento da representatividade brasileira é possível que em breve possa assumir o Comando da CTF-151 ou até que envie meios para região.

Contudo, de acordo com a avaliação da CMF, no período de 2009 até 2018, a pirataria não foi extinta no Chifre da África e Golfo de Áden. Para isso, a CMF entende que é preciso continuar com as operações da CTF-151 e prioriza os seguintes pontos:

- Patrulhar a área de operações com meios navais;
- Coordenar os meios da CTF-151 com a CTF-465 e *Independent Deployers*;
- Estreitar laços com a Comunidade Marítima, fazê-los compreender os riscos e aderirem as instruções de seguranças na área de operações; e
- Capacitar as Guarda costeiras ou Marinhas da região para apoiar e conseguir impedir os ilícitos na sua área de atuação, contribuindo para minimizar os crimes transnacionais.

5 ANÁLISE DO PLANO DE CAMPANHA DE COMBATE À PIRATARIA DA CMF

Em 2009, a CMF iniciou o Plano de Campanha contra a pirataria criando a CTF-151, com diversas ações adotadas, dentre elas o emprego de meios navais. Ressaltamos que este plano vem sendo atualizado, pois como todo planejamento, é cíclico e tende a se adaptar. Podemos considerar que desde 2009 o aperfeiçoamento das práticas com as lições aprendidas devem ser considerados para validade e relevância do estudo da Campanha. Foi também observado, no decorrer do estudo, que, apesar da operação da CTF-151 ter iniciado em 2009, foi após o ano de 2012 que a redução dos números de sequestros bem-sucedidos pelos piratas foi mais relevante, nos levando a crer que o Plano atingiu sua maturidade e desde então o decréscimo tornou-se expressivo para a comunidade internacional.

Neste capítulo será feita, à luz do arcabouço teórico e doutrinário apresentado no trabalho, a análise dos aspectos gerais mais relevantes da Campanha, seguida do detalhamento de quatro assuntos de maior destaque. Por fim, no decorrer das seções do capítulo, será avaliado se o Plano de Campanha contra a pirataria da CMF foi bem-sucedido e se uso dos meios foram suficientes para reduzir os casos de pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018.

5.1 A situação e compreensão do modo de operação do plano de campanha da CMF

De acordo com a visão da CMF, não há ainda uma situação favorável para o encerramento da operação da CTF-151, que é a Força-Tarefa (FT) encarregada de combater a pirataria na sua área de operação. Apesar de todos os esforços de ajuda humanitária por parte da ONU à Somália e ao Iêmen, que são considerados estados falidos, estes ainda apresentam condições propícias ao ressurgimento desse crime, pois não possuem ainda instituições

governamentais sólidas para manter a estabilidade do Estado soberano.

Em que pese ter diminuído consideravelmente os ataques de piratas com sucesso a partir de 2012, há uma série de fatores que contribuíram para a aparente calma, dentre eles destacando os de maior relevância: a presença da força naval; o emprego de segurança armada e as boas práticas implementadas pelos navios mercantes; e apoio de Organizações antipirataria. A remoção de qualquer uma dessas medidas alcançadas até hoje poderia facilmente reverter o progresso realizado no Chifre da África em relação à pirataria.

Atuar nesses principais pontos identificados no parágrafo anterior passou a ser as condições essenciais para suportar a efetividade da campanha da CTF-151. Identificamos que a CMF vem desenvolvendo e desdobrando estas medidas em ações eficazes que serão apresentadas nas próximas seções.

Desde o estabelecimento da CTF-151 em 2009 até os dias de hoje, foi acumulada muita experiência no combate a esse crime, além de lições aprendidas que propiciaram o aperfeiçoamento da operação. Mais países tornaram-se membros efetivos nos últimos anos e a troca de informações entre as diversas Marinhas torna a CMF um ambiente enriquecedor para desenvolvimento de relações promissoras em diversas áreas de cooperação militar ou comercial. O Brasil tornou-se membro efetivo em 2018, passando a ser o primeiro e atualmente único país da América Latina associado; tem aumentado seu efetivo de participação e vem ocupando posição de destaque como Estado que coopera para a segurança marítima mundial.

5.1.1 Presença da força naval

Uma numerosa presença de meios navais de diversas Marinhas operando de acordo com suas tarefas nacionais na região do Chifre da África nos anos de 2009, foi observado pela CTF-151 como uma oportunidade para estabelecer uma coalizão em nome do combate à

pirataria. Conforme comentado no estudo, a EUNAVFOR e a CTF-151 até hoje compartilham esforços que maximizam as ações antipirataria, além de outros meios navais de Marinhas que não fazem parte da coalizão e são chamados de *Independent Deployers*.

A CMF e a CTF-151 contam com a contribuição dos seus associados para manterem a presença naval na região. Com isso, desenvolvem uma forte ação de divulgação de suas atividades em redes sociais, nas suas diversas páginas (*internet, facebook, youtube e twiter*), além de envio de representantes para realizar visitas aos Estados que podem contribuir com pessoal, informação ou meios na manutenção da livre navegação em sua área de atuação. Outra forma eficaz é efetuar convites também para participação de exercícios conjuntos, conferências, como o SHADE, enfim são diversas ações estratégicas para aumentar a participação de mais Estados e efetivos de meios navais na operação. Outra forma de contribuição que a CMF oferece aos países interessados é a capacitação em operações de segurança marítima, oferecendo adestramentos no uso de seus meios com melhor qualidade.

Um outro fator que cabe destaque é o protagonismo dos EUA no Comando da CMF, pois como uma potência econômica e militar no cenário internacional cria condições favoráveis para atração de Estados parceiros. A CMF fica localizada no interior da Base Naval norte-americana no Bahrein e oferece suporte de grande envergadura aos seus associados. Além disso, na Base Naval também fica sediada a 5º Esquadra norte-americana com oferta de meios em apoio a operação da CMF.

Podemos observar que a CTF-151 desde sua implementação destacou em seu planejamento que a presença de meios navais não só era essencial, mas também que seria necessário uma quantidade expressiva de meios navais e aéreos em apoio a operação naval, logo manter um controle na área de operações não seria suficiente apenas com seus meios navais e por isso estabeleceu parcerias com outros países. A cooperação entre os Estados para o combate à pirataria é mandatório, conforme é citada na própria CNUDM, visto no capítulo

2. Todavia, a presença naval, apesar de fundamental, não é suficiente por si só para o cumprimento da missão, em face da limitação de meios disponíveis para garantia da livre navegação no Golfo de Áden e o vasto tamanho da sua área de operações.

5.1.2 O emprego de segurança armada e as boas práticas implementadas pelos navios mercantes

Conforme apresentado no capítulo 3, a participação da comunidade marítima internacional e adoção de diversas medidas de segurança foram ações identificadas pela CMF como de grande valor. Visto que a manutenção da presença naval por 24 horas, 365 dias no ano é uma atividade dispendiosa e impossível, a CMF em coordenação com as Organizações Internacionais passaram a tomar medidas de orientação a essa classe para contribuir com a causa única. A sinergia dos esforços militares e civis foi identificado como uma ferramenta poderosa. A comunidade marítima, que aderiu às boas práticas, contribuiu para redução dos ataques. O documento ostensivo BMP emite uma série de recomendações aos armadores e empresas de navegação. Alguns navios têm um grau de entendimento destas medidas bem elevado, inclusive adotando barreiras físicas e utilizando técnicas de evasão contra uma ataque pirata e conforme exemplificado no trabalho, essas ações dificultam aos piratas obterem êxito nos ataques. Outra medida de destaque, apesar de ainda questionada por alguns Estados, é a adoção da segurança armada a bordo que tem obtido sucesso em efetuar uma resposta mais agressiva e dissuasória. Foi verificado também que esta ação pode causar grandes problemas como o aumento da violência no mar, na medida que as ações de resposta dos piratas podem ensejar maior violência, com o uso de armamentos mais potentes. Independente da discussão sobre esta última medida, o fato é que vem contribuindo de forma eficaz com a redução dos números de sequestros aos navios.

Pelo que observamos nos parágrafos anteriores, a ação da comunidade marítima também é um aliado da CMF, identificado como uma força amiga para o cumprimento da missão. O relacionamento com estes parceiros são estreitos e a troca de experiências estão sendo suficientes para mitigar a falta da presença da força naval em grande escala. A BMP está hoje em sua quinta versão, que demonstra que as medidas estão sendo aperfeiçoadas e quem as seguem obtendo sucesso.

5.1.3 Apoio de organizações comprometidas com antipirataria

Outro meio explorado pela CMF em sua estratégia é a cooperação com as Organizações comprometidas no combate à pirataria. No estudo, foram citadas as mais relevantes como a própria ONU, que, por meio de suas resoluções emitidas desde 2008, deu o suporte necessário para legitimar a operação da CMF e também incentivou a cooperação dos Estados e demais Organizações, como a IMO, para permitir uma cooperação e coordenação em um nível formal e institucional dando suporte às operações navais. Outros contribuintes, como citado neste trabalho, que inclusive também enviaram meios navais foi a OTAN, porém hoje não está atuando mais com a força naval na região. A EUNAVFOR ainda vem atuando com meios navais, além de administrar um sistema de coordenação marítima denominado MERCURY, da MSCHOA, que troca informações instantâneas com os navios mercantes, permitindo assim alertar para as situações de perigo e permitir resposta imediata pelos meios navais. Esta Organização também envia informações importantes das FT para a indústria naval e permite o aumento da Consciência Situacional Marítima³¹ (CSM).

Apesar de citarmos apenas algumas Organizações contribuidoras com a CMF, a intenção foi destacar aquelas que demonstraram maior interesse dentro da pesquisa. O

31 Descrita na DMN como a efetiva compreensão das tendências e relações que se desenvolvem no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar na segurança. Seu propósito é identificar ameaças.

objetivo é enfatizar que uma cooperação tão consistente, como a identificada na região do Golfo de Áden, é um fator de força para o planejamento dos Comandantes operacionais no emprego da força naval com informações precisas, adicionados também um forte respaldo jurídico internacional devido às ações de senso comum no combate contra a pirataria. Essa cooperação organizacional também ajuda a contribuir para o suporte da sociedade regional e internacional. Com isso, as Organizações são para CMF basilares.

De acordo com a situação apresentada nesta seção, foram observadas condições necessárias para o sucesso da CMF, de 2009 até 2018, no combate à pirataria que foram a presença da força naval internacional; o emprego de segurança armada e as boas práticas implementadas pelos navios mercantes; e apoio de Organizações antipirataria. Em uma análise parcial deste autor, a remoção de qualquer uma dessas medidas alcançadas no Plano de Campanha, poderia ter obtido resultado diferente.

Pela análise parcial do trabalho, o planejamento para o combate à pirataria envolve uma gama de atividades como os aspectos anteriormente discutidos nesta seção. Em que pese os meios navais serem um dos pilares fundamentais no combate à pirataria, há outras medidas tão importantes. Atuar apenas com esforços de meios navais, por exemplo, seria um paliativo e não apresentaria resultado concreto em uma Campanha antipirataria complexa como a do Golfo de Áden.

5.2 Análise do Centro de Gravidade (CG) da CMF

Nesta seção será realizada uma análise, por este autor, de aspectos do planejamento da Campanha da CMF, a fim de identificar pontos importantes para realização de uma operação antipirataria.

A estratégia utilizada pela CMF foi comprometer membros Estatais e

Organizações para agir contra a pirataria. Militarmente, o CG³² do Plano de Campanha antipirataria da CMF observado é a efetiva força naval na área de operações.

E uma análise no nível operacional, as Capacidades Críticas (CC)³³ necessárias para o cumprimento da missão na área de operações é o uso de meios navais com habilidade para: patrulhar; responder aos ataques piratas; manter a livre navegação internacional e a CSM.

Os Requisitos Críticos (RC)³⁴ destes meios navais para melhor cumprimento destas capacidades: navios de guerra aprestados³⁵; aeronaves orgânicas, ARP ou aeronaves de patrulha marítima para reconhecimento; coleta de dados para avaliação de inteligência; uso de uma linguagem de comunicação apropriada para compartilhamento de informações e ações entre as diferentes nações; e também interface de comunicação em tempo real entre os meios.

As Vulnerabilidades Críticas (VC)³⁶ identificadas são: o comprometimento dos Estados em apoiar com meios navais ou aéreos a CTF-151; troca de informações entre as nações no combate à pirataria; dispositivos legais compatíveis para operação do Estado em uma coalizão antipirataria; e redução de custos e não implementação de boas práticas pelas companhias marítimas.

Para suportar a efetividade da CMF na Campanha da CTF-151, o planejamento deve observar os aspectos acima na opinião deste autor, após realizar o estudo da situação do Golfo de Áden de 2009 à 2018, explorados nos capítulos anteriores. No desenvolvimento dos pontos observados nas VC e RC foram identificados desafios e limitações impostas ao Plano de Campanha e os mais relevantes serão analisados na próxima seção.

32 O CG é a força, poder e resistência, nosso e dos inimigos, necessárias para conhecermos e a partir dele cumprir nossa missão (BRASIL, 2011)

33 As CC são as habilidades existentes no CG que podem ser executadas e preocupam para missão. (BRASIL, 2011)

34 RC são os recursos essenciais para o CG manter às CC (BRASIL, 2011).

35 Entende-se como aprestamento o conjunto de medidas de prontificação ou preparo de uma força ou parte dela, especialmente as relativas à instrução, ao adestramento, ao pessoal, ao material ou à logística, destinado a colocá-la em condições de ser empregada a qualquer momento (BRASIL, 2015).

36 VC são as limitações dos RC, que podem contribuir para que o CG falhe (BRASIL, 2011).

5.3 Desafios e limitações ao planejamento

Serão analisadas nesta seção quatro limitações de maior destaque ao planejamento da Campanha da CMF, de acordo com o autor. Para o entendimento desta conclusão parcial, serão considerados como limitações os fatores doutrinário, jurídicos ou as condições políticas impostas pelos Estados que tornam-se desafios para os planejadores de uma missão tão complexa como o combate à pirataria no Golfo de Áden.

1) Os meios navais devem executar tarefas para o cumprimento da missão da CTF-151, porém não devem infringir as leis do próprio Estado.

Conforme exposto no capítulo 2 e 4, o Estado não é obrigado a seguir ou cumprir as Regras de Engajamento impostas pela CMF. Os navios de guerra devem cumprir a missão de acordo com as diretrizes de seus países. Esse é um grande desafio para o planejador e o Comando da CTF-151, pois é possível ter meios adjudicados de outros Estados que não cumpram determinadas tarefas devido as restrições governamentais desses meios. A CMF possui uma estrutura de assessoria jurídica, capacitação militar e experiência para suporte a CTF-151, mas não é suficiente para superar esta questão política.

Os Estados também devem cooperar com a apreensão e julgamento dos piratas no cumprimento de sua missão, pois conforme visto no capítulo 2 a impunidade pode gerar lacunas que podem ser exploradas pelos criminosos. Os Estados, que não têm legislação específica para julgar crimes de pirataria, podem através de acordos com outros Estados providenciar a transferência desses indivíduos para que esses países julguem, processem e prendam os piratas.

Um perfeito entendimento das operações com seu alicerce jurídico associado é exigido ao Estado que contribui com meios navais, a fim de permitir o seu efetivo emprego.

2) É requerido dos meios navais capacidades e entendimento das operações.

Conforme especificado no item 5.2, os meios navais devem ser capazes de cumprir diversas tarefas, das quais foram citadas no capítulo 2. Cabe ressaltar que conforme a doutrina estudada, a DMN, para o emprego limitado da força, cabe as ações contra delitos transfronteiriços, como a pirataria, por meio de patrulhamento, revistas e prisões em flagrante delito.

No combate a esse crime para erradicação ou minimização da pirataria, a força naval deve também ter preparo em: monitoramento do Tráfego Marítimo; Operação de Defesa do Tráfego Marítimo que compreende o Controle Naval do Tráfego Marítimo e a Proteção do Tráfego Marítimo, designação de escoltas para o tráfego mercante; OpInfo; OpeEsp; Operação Psicológica abrangendo as atividades de preparo da tripulação, inteligência, comunicação social e ACISO.

Associadas a estas habilidades soma-se como vantagem uma desejada experiência em operações multinacionais. A coalizão de 33 países associados abrange as principais Marinhas do globo, demonstrando que operar em cenários internacionais é condição cada vez mais necessária às Marinhas do século XXI.

3) A operação dos meios navais não devem interferir com a livre navegação na área de operações.

O planejamento da CTF-151 não é respaldado por resolução do Conselho de Segurança da ONU ou pela CMF para bloquear ou impedir a livre navegação de qualquer tipo de embarcação na região exceto às situações especificadas na CNUDM e quando há suspeitas e indícios consistentes. Apesar de navios de guerra realizarem escoltas aos navios mercantes no corredor de navegação estabelecido no Golfo de Áden, não há obrigação legal para que esses o façam. A CMF recomenda o uso e oferece proteção, principalmente, na IRTC e HRA, e um bom entendimento da comunidade marítima internacional dessas boas práticas contribui

para a missão da CTF-151.

4) Os navios de guerra devem respeitar a soberania dos Estados, conforme a CNUDM.

Os meios navais da CTF-151 não devem adentrar os mares territoriais de qualquer país, a não ser que haja algum acordo entre o seu país e aquele que esteja permitindo a ação em seu território. Vimos, no capítulo 2, que por meio de resoluções, desde 2008, alguns países trataram de estabelecer algum acordo com a Somália, porém nem todos os países o fizeram, logo o planejamento das operações devem respeitar as normas da CNUDM e a soberania dos Estados. Com isso, há a possibilidade de que os piratas explorem essa limitação para evadir-se das ações dos navios de guerra ao adentrarem os mares territoriais de outros países.

Por fim, estas foram as principais limitações identificadas que podem afetar em algum grau a qualidade da operação da CMF, porém ações são adotadas para mitigar, principalmente, oferecendo suporte aos países de diversas formas como visto no capítulo 4, como a capacitação de meios e pessoal. A sua experiência acumulada nos últimos 10 anos ajudou a tornar-se uma coalizão de referência no combate a essa atividade criminosa.

5.4 Missão da CTF-151 e Estado Final Desejado (EFD)

De acordo com a missão da CTF-151, que cumpre a tarefa da atividade antipirataria da CMF, é necessário, em cooperação com outras forças, dissuadir, manter a repressão, desordenar a pirataria na área de operações; e capacitar as Marinhas regionais ou de Estados-membros, a fim de contribuir para proteger o comércio marítimo global e a segurança marítima. Para a CMF, considerando no nível operacional, o EFD³⁷ militar pode ser redigido como: a ameaça de pirataria foi reduzida a um grau que permitiu ser controlado pelas forças

³⁷ É a orientação desejada para o fim do conflito e essencial ao planejamento de uma Campanha. O EFD, quando envolve um problema militar, depende do nível operacional para o emprego da força (BRASIL, 2011).

navais regionais e seus parceiros.

Segundo os números registrados nos últimos anos, como por exemplo o ano de 2019, que não houve qualquer ataque de pirataria bem-sucedido, a pirataria no Chifre da África ainda não foi extinguida e tanto a CMF como a ONU ainda acreditam que a região possui fortes indícios de que países no entorno podem oferecer condições para o ressurgimento dos ataques, caso as medidas adotadas explicitadas no trabalho, que estão em andamento, sejam relaxadas. Com esta conclusão parcial, foram encontradas evidências suficientes para demonstrar que a CMF vem cumprindo a sua missão, inclusive alcançando a marca expressiva de zero sequestro de embarcações no último ano. As evidências colhidas no capítulo 3 permitem inferir que o Plano de Campanha adotado pela CMF foi bem-sucedido, é um plano que pode ser explorado por outras Marinhas e o estudo do seu modelo pode ser útil em outras localidades do globo, onde há aumento dos índices desta atividade criminosa. O fato relevante a destacar é que contribuíram também, como descrito na pesquisa, outros meios e Organizações, porém o plano foi flexível e soube explorar e coordenar com esses atores, maximizando as ações antipirataria no Golfo de Áden.

Podemos perceber também que os esforços dos Estados pela busca de uma justiça eficaz vem contribuindo para diminuição do crime. Há também necessidade de meios navais, aeronaves ou sistema de sensoriamento remoto para reconhecimento suficiente para cobrir uma grande região. A força naval deve ser capaz de apreender os navios e piratas de forma eficiente, que consiste na necessidade de produzir fortes evidências, a fim de levá-los a julgamento. Para isso, os meios no combate antipirataria necessitam de instrumentos legais e doutrinário consolidados por seu mandato nacional.

Com isso, o propósito da pesquisa foi atingindo, pela análise deste autor, ao entender e expor que as ações adotadas pela CMF e o emprego dos meios disponíveis no combate à pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018, obtiveram sucesso, além de

identificar seus desafios e limitações para resolver o problema.

6 CONCLUSÃO

Esta pesquisa se propôs a analisar se as ações adotadas pela CMF e o emprego dos meios no combate à pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018, obtiveram sucesso, além de identificar seus desafios e limitações para resolver este problema. Para tal, foram empregados entendimentos teóricos, Convenções, resoluções e doutrina de modo a orientar a análise do Plano de Campanha da CMF.

No segundo capítulo, foi examinada a teoria que trata da aderência do emprego dos meios navais em atividades antipirataria, sua relação com as legislações e doutrina nacional, bem como as operações necessárias. Foram estudados os aspectos legais que envolvem a questão da pirataria e as lacunas que podem limitar a operação. As definições apresentadas nesse capítulo foram essenciais para compreender as principais ações que os Estados devem atentar para o planejamento de uma operação antipirataria.

No terceiro capítulo, definiu-se a abrangência da região conhecida como Golfo de Áden e contextualizada sua relevância no cenário internacional. Posteriormente, a sua realidade, no período de 2009 a 2018, foi examinada com ênfase nos aspectos associados à segurança marítima explicitados nos conhecimentos teóricos anteriormente apontados. Outros fatos observados nesse capítulo, resultado da análise específica da região, foram os acordos de cooperação internacional e ações de Organizações Internacionais, além de outras ações por parte dos navios mercantes e das empresas de navegação que contribuíram para a redução dos números de ataques bem-sucedidos dos piratas.

No capítulo 4, foi realizada uma apresentação da CMF e CTF-151 para compreender sua operação antipirataria. Analisamos suas tarefas e expectativas de continuidade da operação na região e portanto contando com a presença dos meios navais,

apoio das Organizações Internacionais, cooperação entre os Estados e adesão das BMP pela comunidade marítima internacional.

No capítulo 5, analisamos o Plano de Campanha da CTF-151, FT da CMF, no combate à pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018, com o objetivo de verificar, à luz do arcabouço teórico e doutrinário apresentado, se foi adequado para solucionar os problemas observados relativos a este crime no Golfo da Áden.

A situação da pirataria na região do Chifre da África despertou o interesse internacional, visto que os custos empregados no controle desse crime tornaram-se exorbitantes. Ações de diversos países visando proteger inicialmente o seu comércio, culminou na necessidade de uma cooperação internacional. Como vimos, a CMF não foi a única Força a operar na região, porém na opinião do autor, foi a que melhor soube explorar a situação para implementar ações que foram percebidas com as reduções dos números dos ataques e sequestros aos navios na área de operações estabelecida. As ações de destaque exploradas pela CMF foram:

- 1) O estabelecimento da presença da força naval, a orientação dos navios mercantes e empresas de navegação para implementar as BMP, segurança particular a bordo e obter apoio das Organizações Internacionais antipirataria.

- 2) Adoção de uma estratégia de comprometimento dos Estados para contribuir com a segurança marítima na região;

- 3) Compreensão dos desafios e limitações impostos ao seu planejamento e desenvolver ações de suporte aos Estados para superá-los; e

- 4) Capacitação de mais países da região para contribuir com a causa, após a percepção de que os Países limediros ao Chifre da África ainda não possuem condições para prover a segurança no seu entorno marítimo.

A partir da análise da Campanha da CMF no combate antipirataria no Golfo de

Áden como objeto de estudo, buscou-se responder a seguinte questão de pesquisa: Os meios empregados no combate à pirataria no Golfo de Áden, no período de 2009 a 2018, pela CMF, foram suficiente para reduzir este crime? E a pesquisa permitiu respondê-la positivamente, pois a redução dos ataques foram significativas, conforme evidenciado no trabalho, conseqüentemente os distintos meios utilizados no combate foram suficientes e essenciais para a obtenção do sucesso.

Contudo, vimos que o combate à pirataria envolve uma gama de atividades como os aspectos anteriormente discutidos nesta conclusão, o que impede a análise em separado de qual meio contribuiu mais para o esforço.

Em vista dos argumentos apresentados, podemos considerar que o Plano de Campanha da CMF, no período de 2009 até 2018, foi bem-sucedido com a redução dos casos de pirataria. Por fim, é um plano que pode ser explorado por outras Marinhas e o estudo das limitações e seus desafios listados no trabalho devem ser mitigados. O uso do Plano também pode ser útil como modelo em outras localidades do globo, onde há aumento dos índices desta atividade.

Considerando a relevância da necessidade de capacitação das Marinhas para o combate às novas ameaças, o fato da proximidade do continente africano ocidental, mais precisamente, o Golfo da Guiné, que tem relatado ataques crescentes de pirataria, e que faz parte do nosso entorno estratégico, extrai-se como implicação para a MB: a importância para manutenção do acompanhamento das atividades na CMF; o aprofundamento do estudo dos conceitos nela contidos; e a participação de exercícios operativos para teste dos procedimentos do emprego limitado da força em atividades de pirataria.

Sugere-se, como uma possibilidade de pesquisa futura, investigar se ações implementadas no Golfo de Áden podem ser aplicadas com a mesma eficácia no Golfo da Guiné.

Restou deste estudo, o entendimento que há necessidade de cooperações mais complexas para extinguir a pirataria. As limitações legais, políticas e peculiaridades da região são fatores que desafiam os planejadores obterem sucesso na solução desse problema.

REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, Gabriela. Julgando Piratas: Competências, obstáculos e soluções. **Revista Marítima Brasileira**. Rio de Janeiro, v. 134, n. 10/12, p. 91-106, out./dez. 2014.

BIMCO, ICS, IGP & I Clubs, INTERTANKO e OCIMF. **Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea**. Witherby Publishing Group Ltd. Jun. 2018.

BRASIL. Decreto nº 1.530, de 22 de junho de 1995. Declara a entrada em vigor da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, concluída em Montego Bay, Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Brasília: Câmara dos Deputados. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1995/decreto-1530-22-junho-1995-435606-publicacaooriginal-1-pe.html>>. Acesso em: 02 abr. 2020.

BRASIL. Lei Complementar nº 97 de 09 de junho de 1999. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm>. Acesso em: 18 abr. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Doutrina de Operações Conjuntas - 1º Volume**. Brasília, 2011.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Doutrina de Operações Conjuntas - 2º Volume**. Brasília, 2011.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Glossário das Forças Armadas**. Brasília, 2015.

COMBINED MARITIME FORCES - CTF 151. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/>>. Acesso em 12 jun. 2020.

CONGRESSIONAL RESEARCH SERVICE, 2011, Piracy off the Horn of Africa. 27 abr. 2011. Disponível em: <<https://fas.org/sgp/crs/row/R40528.pdf>>. Acesso em: 18 mai. 2020.

EUROPEAN UNION NAVAL FORCE - EU Naval Force - Somalia. Disponível em: <<https://eunavfor.eu/mission/>>. Acesso em: 12 jun. 2020.

EUROPEAN UNION NAVAL FORCE - EUNAVFOR. 43rd SHADE Conference: “We cannot be complacent or else we will see a rapid resurgence in the scourge of piracy”. 27 nov. 2018. Disponível em: <<https://eunavfor.eu/43rd-shade-conference-we-cannot-be-complacent-or-else-we-will-see-a-rapid-resurgence-in-the-scourge-of-piracy/>>. Acesso em: 15 jun. 2020.

FERNANDES, Anselmo Luiz Corrêa. **A organização marítima Internacional e a questão da pirataria**: perspectivas para o desenvolvimento do comércio marítimo nacional. 2012. 64 f. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) – Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2012.

GROVE, Eric. **The future of Sea Power**. Naval Institute Press: Annapoles, 2003.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. Quanto tem custado manter a pirataria marítima controlada. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 139, n. 01/03, p. 91-96, jan./mar.

2019.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. A Pirataria Marítima mantém-se “Imparável”. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v. 131, n. 07/09, p. 104-111, jul./set. 2011.

GUILFOYLE, Douglas, Processando piratas somalis: uma avaliação crítica das opções ou Prosecuting Pirates: a critical evaluation of the options, **Journal of International Criminal Justice**, v. 10, ed. 4, p. 767–796, set. 2012. Disponível em: <<https://doi.org/10.1093/jicj/mqs036>>.

HISTORIA GERAL DA ÁFRICA. São Paulo, SP: Atica; Paris: Unesco, 1982.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. Code of practice for the investigation of crimes of piracy and armed robbery. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A1025.pdf>>. Acesso em: 12 jun. 2020.

MARINHA DO BRASIL. EMA-305. **Doutrina Militar Naval**. Brasília, 2017.

MARITIME SECURITY CENTRE HORN OF AFFRICA - MSCHOA. Disponível em: <<https://at-sea.mschoa.org/about-mschoa/>>. Acesso em 04 mai. 2020.

NASSER, Reginaldo Mattar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de. (ORG.). Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico**: América do Sul e Atlântico Sul. Brasília: IPEA, 2014.

OTAN. Disponível em: <<https://mc.nato.int//missions/operations>>. Acesso em: 12 jun. 2020.

PECEQUILO, Cristina Soreanu; LAMAZIERE, Georges. **Manual do candidato**: política internacional. 2 ed. Brasília: FUNAG - Fundação Alexandre Gusmão, 2012.

SECURITY COUNCIL. Report of the Secretary-General on specialize anti-piracy courts in Somalia and other States in the region. Jan. 2012. Disponível em <http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp/?symbol=S/2012/50>. Acesso em: 07 abr. 2020.

SECURITY COUNCIL. The situation with respect to piracy and armed robbery at sea off the coast of Somalia. Security Council Report. 8 nov. 2019. Disponível em <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_2019_867.pdf>. Acesso em 07 abr. 2020.

SENADO FEDERAL. Aprovadas em Plenário novas Políticas e Estratégia Nacional de Defesa. **Senado Notícias**. Brasília, 13 dez. 2018. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2018/12/13/aprovadas-em-plenario-novas-politica-e-estrategia-nacional-de-defesa>>. Acesso em 20 abr. 2020.

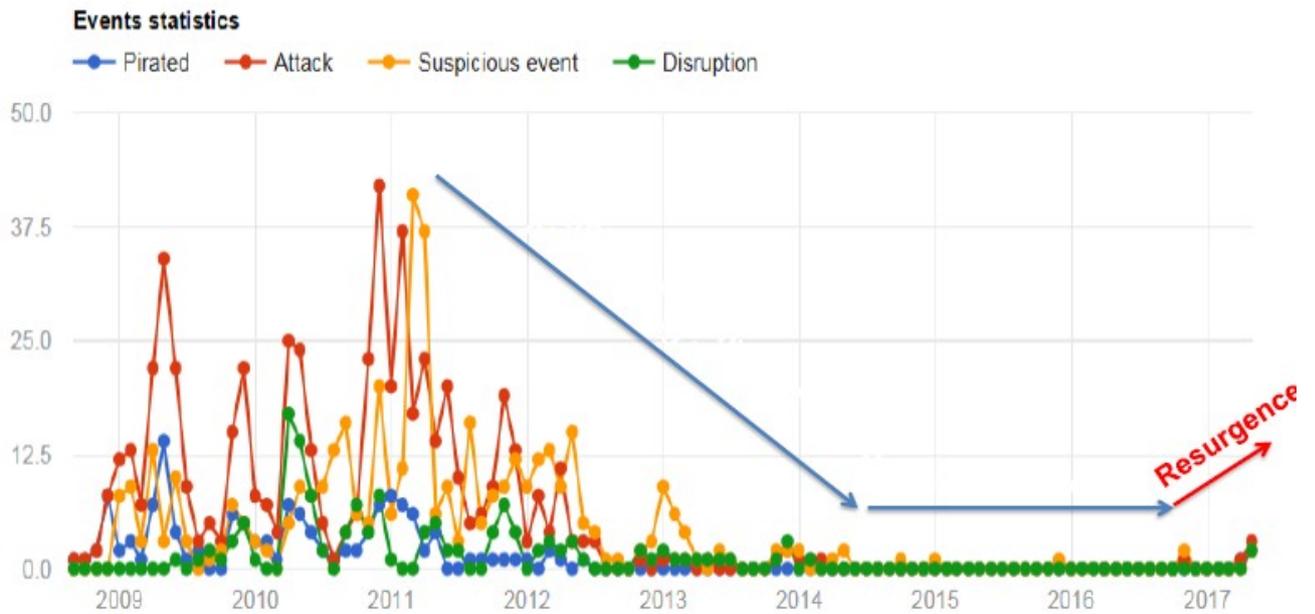
SUEZ CANAL AUTHORITY. Disponível em: <<https://www.suezcanal.gov.eg>>. Acesso em 22 jun. 2020.

UNITED KINGDOM MARITIME TRADE OPERATIONS. Disponível em: <<https://www.ukmto.org/about-ukmto>>. Acesso em 01 ju. 2019.

VENANCIO, Daiana Seabra. A definição de pirataria marítima e as implicações para a segurança na navegação. **Revista da Escola de Guerra Naval**, Rio de Janeiro, v. 18, n.2, p. 135-157, dez. 2012.

ANEXO A

ESTATÍSTICA DE EVENTOS DE PIRATARIA DE 2009 À 2017

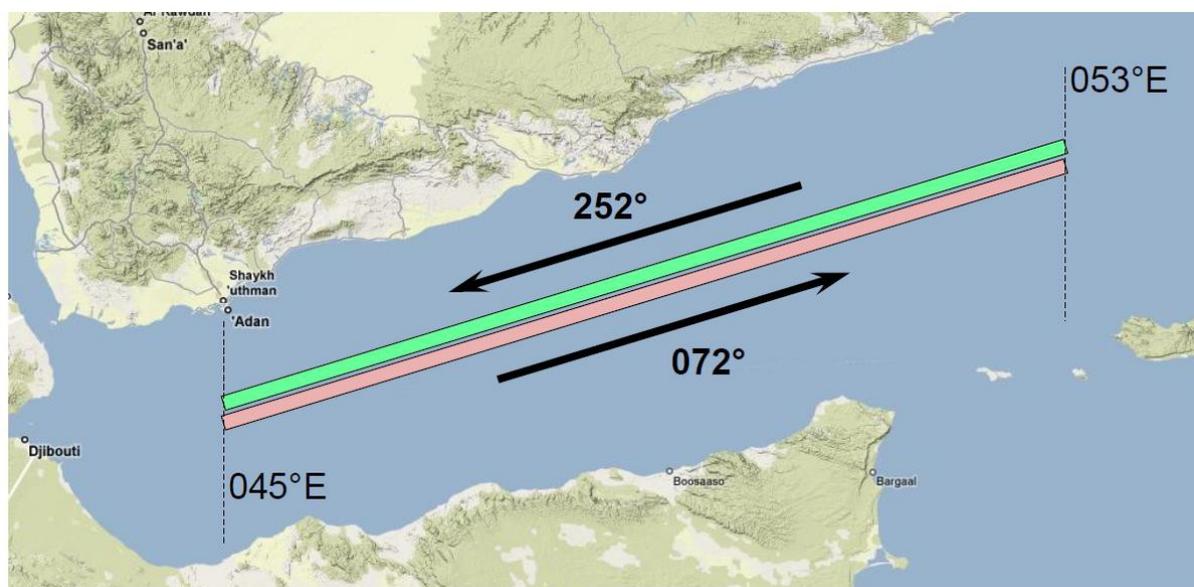
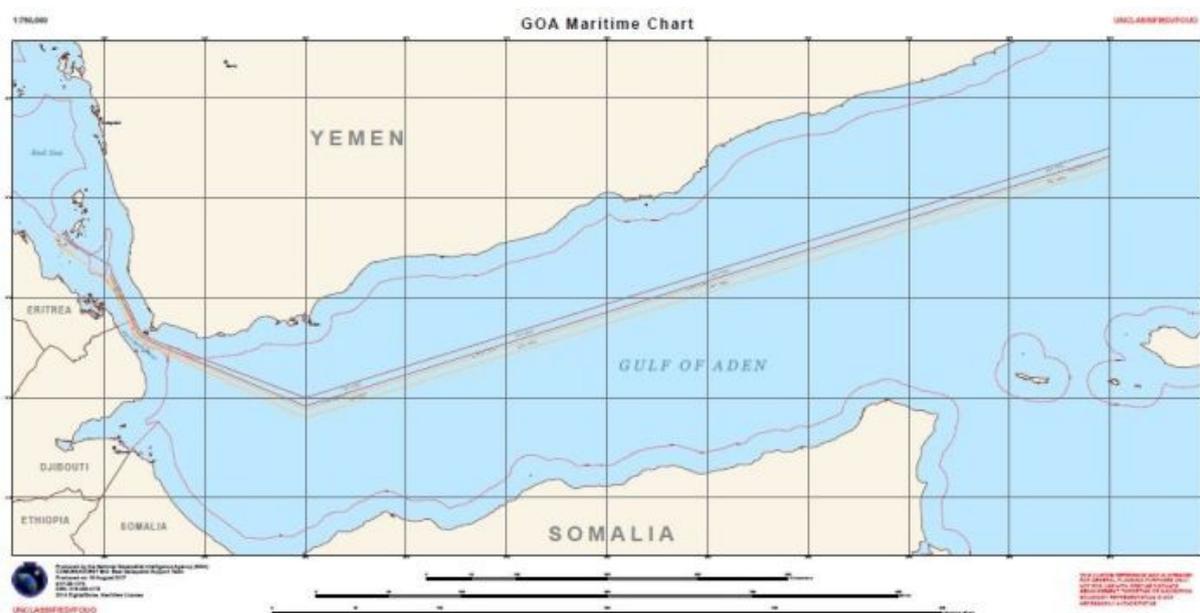


Fonte: UKMTO, disponível em

<https://www.ukmto.org/-/media/ukmto/mievom-notes-pdf/indian-ocean/2017/may/cmfpresentation.pdf>. Acesso em 04 jul. 2020.

ANEXO B

IRTC - Corredor internacional de trânsito recomendado localizado no Golfo de Áden.



Fonte: UKMTO, disponível em <https://www.ukmto.org/about-ukmto>. Acesso em 01JUL2020.