

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC THIAGO CHEHEWAN PEREIRA

**A COOPERAÇÃO OTAN – UNIÃO EUROPEIA NO COMBATE A
PIRATARIA NO GOLFO DE ÁDEN E NA COSTA DA SOMÁLIA
ENTRE 2008 E 2016**

Rio de Janeiro

2024

CC THIAGO CHEHEWAN PEREIRA

**A COOPERAÇÃO OTAN – UNIÃO EUROPEIA NO COMBATE A
PIRATARIA NO GOLFO DE ÁDEN E NA COSTA DA SOMÁLIA
ENTRE 2008 E 2016**

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

Orientador: CC JORGE DUARTE

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2024

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

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

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

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

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

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todos aqueles que me apoiaram ao longo desta jornada acadêmica. Primeiramente, aos meus pais, JOSÉ CARLOS E ELISABETE, pela educação e valores que me transmitiram, pelo amor incondicional e pelo apoio constante. Ao meu saudoso avô, ALFREDO, por sempre ter acreditado em mim e ter sido meu maior incentivador. E por fim, a minha esposa, EVELIN, e meus filhos, GABRIEL E JULIA, pelo carinho, compreensão e paciência durante as longas horas de estudo e pesquisa.

AGRADECIMENTOS

A conclusão desta dissertação só foi possível em razão do apoio e colaboração de diversas pessoas, às quais expresso meu mais profundo agradecimento.

Primeiramente, agradeço ao meu orientador, CC JORGE DUARTE, cujas orientações foram essenciais para a conclusão deste trabalho.

Aos meus amigos do C-EMOS 2024, que compartilharam experiências, ideias e, principalmente, momentos de companheirismo, tornando esta jornada mais leve e significativa.

Aos meus familiares, em especial aos meus pais, esposa e filhos, pelo amor, incentivo e compreensão ao longo de todo o percurso acadêmico. Sem o apoio de vocês, esta conquista não seria possível.

RESUMO

A pirataria na costa da Somália e no Golfo de Áden ressurgiu com intensidade alarmante no início do século 21, representando uma ameaça significativa à segurança marítima global e ao comércio internacional. Alimentado pela instabilidade política e econômica da Somália, esse fenômeno colocou em risco uma das rotas marítimas mais importantes do globo, por onde transitam quantidades relevantes do comércio global e do petróleo mundial. A crescente ameaça da pirataria somali catalisou uma mobilização sem precedentes de recursos internacionais, com diversas nações e organizações somando forças para proteger rotas comerciais vitais. As operações antipirataria lideradas pela OTAN e pela União Europeia (UE) no Golfo de Áden, como a Operação Atalanta e a Operação *Ocean Shield*, destacam-se como exemplos marcantes de como a força naval pode ser empregada em atividades de emprego limitado da força para enfrentar essa ameaça. Esta dissertação, focada no período entre 2008 e 2016, explora como a cooperação entre a OTAN e a UE foi estruturada e implementada. Para tal, utilizamos a metodologia científica de descrição do fenômeno para examinar a natureza da pirataria na região, as estratégias de cooperação desenvolvidas pelas duas organizações e os impactos dessas operações. A pesquisa se fundamenta em uma análise de documentos oficiais, relatórios de missão e literatura acadêmica correlata, buscando descrever as nuances da cooperação OTAN-UE no contexto do combate à pirataria. Em um mundo onde as ameaças à segurança são cada vez mais complexas e transnacionais, entender as sinergias e os desafios da cooperação internacional abordada torna-se essencial para o planejamento e a execução de estratégias de segurança eficazes.

Palavras-chave: Pirataria Marítima. Somália. Golfo de Áden. Ocean Shield. Operação Atalanta. Segurança Marítima. Cooperação Internacional. Emprego Limitado da Força. OTAN. União Europeia.

ABSTRACT

NATO-EU cooperation in combating piracy in the Gulf of Aden and the coast of Somalia between 2008 and 2016

Piracy off the coast of Somalia and in the Gulf of Aden resurged with alarming intensity at the beginning of the 21st century, posing a significant threat to global maritime security and international trade. Fueled by Somalia's political and economic instability, this phenomenon endangered one of the world's most important maritime routes, through which substantial amounts of global trade and oil transit. The growing threat of Somali piracy catalyzed an unprecedented mobilization of international resources, with various nations and organizations joining forces to protect vital trade routes. The anti-piracy operations led by NATO and the European Union (EU) in the Gulf of Aden, such as Operation Atalanta and Operation Ocean Shield, stand out as remarkable examples of how naval power can be employed in limited use of force activities to confront this threat. This dissertation, focused on the period between 2008 and 2016, explores how the cooperation between NATO and the EU was structured and implemented. To this end, we employ the scientific methodology of describing the phenomenon to examine the nature of piracy in the region, the cooperation strategies developed by the two organizations, and the impacts of these operations. The research is based on an analysis of official documents, mission reports, and related academic literature, aiming to describe the nuances of NATO-EU cooperation in the context of combating piracy. In a world where security threats are increasingly complex and transnational, understanding the synergies and challenges of the international cooperation addressed becomes essential for planning and executing effective security strategies.

Keywords: Maritime Piracy. Somalia. Gulf of Aden. Ocean Shield. Operation Atalanta. Maritime Security. International Cooperation. Limited Use of Force. NATO. European Union.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 - Ataques de piratas nas proximidades da Somália (1990-1999).....	57
FIGURA 2 - Quantidade de ataques realizados por piratas entre 1994-2008.....	57
FIGURA 3 - Aumento das distâncias dos atos de pirataria, na costa da Somália.....	58
FIGURA 4 - Distância média dos locais de ataques.....	58
FIGURA 5 - Evolução da ocorrência de atos de pirataria por área de jurisdição no Oceano Índico Ocidental (1995-2013).....	59
FIGURA 6 - Crescimento dos números de ataques piratas (2006 e 2009).....	59
FIGURA 7 - Atos de pirataria e assalto à mão armada (1995-2013).....	60
FIGURA 8 - Incidentes por RPG no Oceano Índico Ocidental.....	60
FIGURA 9 - Uso de armamento pesados (2006-2013).....	61
FIGURA 10 - Área de Operações da Operação Atalanta.....	61
FIGURA 11 - Mapa do Golfo de Áden com o Corredor de Navegação Internacionalmente Recomendado (IRTC).....	62
FIGURA 12 - Área de Operações da Operação Ocean Shield.....	62
FIGURA 13 - Contribuição de meios da OTAN, em dias, entre 2009 e 2014, para a Operação <i>Ocean Shield</i>	63
FIGURA 14 - Incidentes de Pirataria (2009-2014).....	63
FIGURA 15 - Relação entre meios navais na área de operações da <i>Ocean Shield</i> e número de incidentes de atos de pirataria.....	64

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AJB	-	Águas Jurisdicionais Brasileira
BMP	-	<i>Best Management Practices</i>
CFT	-	<i>Combined Task Force</i>
CGPCS	-	<i>Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia</i>
CMF	-	<i>Combined Maritime Forces</i>
CNUDM	-	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito no Mar
CS	-	Conselho de Segurança
EUA	-	Estados Unidos da América
EUNAVFOR	-	<i>European Union Naval Force</i>
GFT	-	Governo Federal de Transição
GPS	-	<i>Global Positioning System</i>
GTN	-	Governo Temporário Nacional
IMB	-	<i>International Maritime Bureau</i>
IMO	-	<i>International Maritime Organization</i>
IRTC	-	<i>Internationally Recommended Transit Corridor</i>
MPRA	-	<i>Maritime Patrol and Reconnaissance Aircraft</i>
MSCHOA	-	<i>Operation Atalanta Maritime Security Centre – Horn of Africa</i>
MSO	-	<i>Maritime Security Operations</i>
NCAGS	-	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>
NSC	-	<i>NATO Shipping Center</i>
NDP	-	<i>Naval Doctrine Publication</i>
ONU	-	Organização das Nações Unidas
OTAN	-	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PCSD	-	Política Comum de Segurança e Defesa
RPG	-	<i>Rocket-Propelled Grenades</i>
SHADE	-	<i>Shared Awareness and Deconfliction</i>
SOFA	-	<i>Status of Forces Agreements</i>
UCI	-	União das Cortes Islâmicas
UE	-	União Europeia
UK	-	<i>United Kingdom</i>
UKMTO	-	<i>United Kingdom Maritime Trade Organization</i>

UNITAR	-	<i>United Nations Institute for Training and Research</i>
UNODC	-	<i>United Nations Office on Drugs and Crime</i>
VHF	-	<i>Very High Frequency</i>
VRS	-	<i>Voluntary Reporting System</i>
WG	-	<i>Working Group</i>
ZEE	-	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
2	PIRATARIA MARÍTIMA.....	13
2.1	CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA.....	13
2.2	ENQUADRAMENTO JURÍDICO.....	15
2.3	EMPREGO LIMITADO DA FORÇA E SEGURANÇA MARÍTIMA.....	17
2.4	A COOPERAÇÃO INTERNACIONAL NO ÂMBITO DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS.....	22
2.5	SÍNTESE CONCLUSIVA.....	24
3	PIRATARIA NA COSTA DA SOMÁLIA E NO GOLFO DE ÁDEN	25
3.1	A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO GOLFO DE ÁDEN.....	25
3.2	O CASO SOMÁLIA.....	26
3.3	A EVOLUÇÃO DA PIRATARIA SOMALI.....	29
3.4	SÍNTESE CONCLUSIVA.....	32
4	A RESPOSTA MILITAR INTERNACIONAL.....	34
4.1	A ATUAÇÃO DOS ORGANISMOS INTERNACIONAIS.....	34
4.2	OS MECANISMOS DE COOPERAÇÃO.....	36
4.3	COOPERAÇÃO OTAN-UE: as operações militares.....	39
4.4	SÍNTESE CONCLUSIVA.....	46
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	48
	REFERÊNCIAS.....	51
	ILUSTRAÇÕES.....	57

1 INTRODUÇÃO

A pirataria ressurgiu com intensidade alarmante no início do século 21 na costa da Somália e no Golfo de Áden, representando uma ameaça significativa à segurança marítima global e ao comércio internacional. Este fenômeno, alimentado pela instabilidade política e econômica da Somália, colocou em risco uma das rotas marítimas mais importantes do mundo, por onde transitam quantidades relevantes do comércio global e do petróleo mundial. A crescente ameaça da pirataria somali catalisou uma mobilização sem precedentes de recursos internacionais, com diversas nações e organizações somando forças para proteger rotas comerciais vitais. As operações antipirataria, lideradas por organizações como a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) e a União Europeia (UE) no Golfo de Áden, destacam-se como exemplos marcantes de como a força naval pode ser empregada em atividades de emprego limitado da força face a essa ameaça.

Focamos o estudo no período entre 2008 e 2016, uma era marcante para as operações de combate à pirataria na costa da Somália, explorando como a cooperação entre a OTAN e a UE foi estruturada e implementada. A escolha deste intervalo temporal é justificada pelo pico de incidências de pirataria na região e pela subsequente intensificação da resposta militar internacional.

Neste contexto, este trabalho tem como objeto de estudo a cooperação entre a OTAN e a UE no combate à pirataria no Golfo de Áden e na costa da Somália, no período supracitado, ao qual foi marcado por diversas operações navais multinacionais e independentes, como a Operação Atalanta da UE e a Operação *Ocean Shield* da OTAN, que exemplificam a aplicação de estratégias de segurança marítima através do emprego limitado da força para garantir a segurança da navegação internacional.

Para tal, utilizaremos a metodologia científica de descrição do fenômeno para examinar a natureza da pirataria na região, as estratégias de cooperação desenvolvidas pelas duas organizações, e os impactos dessas operações. A pesquisa se fundamenta em uma análise de documentos oficiais, relatórios de missão e literatura acadêmica correlata, buscando descrever como ocorreu a cooperação entre a OTAN e a UE no contexto do combate à pirataria. A relevância deste estudo reside na sua capacidade de fornecer uma análise de uma colaboração internacional significativa, servindo como referência para futuras operações multinacionais em

ambientes similares. Em um mundo onde as ameaças à segurança são cada vez mais complexas e transnacionais, entender as sinergias e os desafios da cooperação internacional torna-se essencial para o planejamento e a execução de estratégias de segurança eficazes.

Com o fulcro de atingirmos o propósito deste trabalho, esta obra está dividida em outras quatro partes. No segundo capítulo, realizaremos uma contextualização histórica da pirataria marítima, desde seu surgimento até a sua forma contemporânea; identificaremos os meandros do arcabouço jurídico que tangencia essa atividade ilícita; buscaremos situar o combate à pirataria na doutrina de emprego limitado da força e segurança marítima, apresentando a visão, quanto ao objeto de estudo, da estratégia de segurança marítima de atores importantes envolvidos na questão; e apresentaremos o embasamento teórico sobre os aspectos das Relações Internacionais, a fim de compreendermos a cooperação internacional envolta no tema.

No terceiro capítulo, destacaremos a importância estratégica do Golfo do Áden e da área marítima adjacente à costa da Somália, bem como os impactos da atuação de piratas naquela região; aprofundaremos na busca pelas causas da escalada da pirataria marítima na região, sob análise dos fenômenos acontecidos em terra; e analisaremos a evolução da pirataria somali, do ponto de vista espacial e operacional.

No quarto capítulo, em que detalharemos o objeto de estudo em si, observaremos a atuação da Organização das Nações Unidas, e da Organização Marítima Internacional, frente ao incremento da pirataria na região; detalharemos os mecanismos de cooperação internacional, criados por ocasião da atuação plural nas águas de risco ao tráfego marítimo, e o compartilhamento de informações na universalização dos dados no Comando e Controle; e identificaremos as operações navais realizadas, sob a égide da OTAN e da UE, buscando apresentar o impacto das mesmas nas atividades piratas da região em estudo.

Por fim, no quinto capítulo destacaremos os aspectos doutrinários sobre atividades de emprego limitado da força observados no estudo das operações navais antipirataria abordadas, a justificativa da cooperação internacional, à luz de teorias das Relações Internacionais, a relevância dos mecanismos de cooperação internacional no espectro do combate a ameaça em questão, e apontaremos os ensinamentos que esse envolvimento multilateral pode trazer a Marinha do Brasil na interposição de novas ameaças no seu entorno estratégico.

2 PIRATARIA MARÍTIMA

Neste capítulo, abordaremos a jornada história da pirataria marítima, percorrendo desde seus primórdios até os desafios que enfrentamos atualmente. Além disso, desvendaremos o complexo arcabouço jurídico que tangencia essa prática e como os Estados buscam, por meio da compreensão das atividades de emprego limitado da força, e com cooperação internacional, combater essa ameaça.

2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

A pirataria marítima possui uma história longa e complexa que se estende desde os primórdios da navegação até a era moderna. Segundo Elleman; Forbes; Rosenberg (2010), este fenômeno acompanha a história da navegação humana, ressaltando que, desde a antiguidade, com gregos, romanos e chineses enfrentando e combatendo piratas, até a formalização do termo "pirata", associado ao "ladrão do mar", a prática se firmou como um desafio persistente para as sociedades marítimas. De forma similar, McCabe (2018) destaca que a pirataria marítima existe desde que os oceanos foram aproveitados como fonte de sustento e como canal para o transporte de pessoas e mercadorias.

A prática da pirataria, conforme descrita na literatura clássica grega por Homero em sua obra "Odisseia"¹, refere-se àqueles indivíduos que se dedicavam ao saque de navios e cidades litorâneas. Desde cerca de 735 a.C., os gregos já se engajavam em atividades piratas, visando principalmente os mercadores fenícios e assírios, reconhecidos não apenas por suas habilidades comerciais, mas também como os mais avançados construtores de embarcações da época (Suetonio; Plutarco, 2007).

Ao analisar o comportamento da pirataria marítima, até o século 14, Guedes (2014) reforça a concentração desta atividade no Mar Mediterrâneo e no Mar do Norte, relacionando esta prática criminosa à evolução do comércio marítimo e sendo amplificada pela frágil atuação das autoridades no combate a estes atos.

Seguindo nossa linha cronológica sobre a evolução da pirataria ao longo da humanidade, nos deparamos com a Era das Grandes Navegações, no período entre

¹ O poema é a história de Ulisses, rei de Ítaca, que vaga por 10 anos tentando chegar em casa após a Guerra de Tróia (Enciclopedia Britannica. Disponível em: <https://www.britannica.com/topic/Odyssey-epic-by-Homer> Acesso em: 20 mar. 2024).

os séculos 15 e 18, em que o mar do Caribe e o Atlântico Sul se transformaram em centrais de intercâmbio comercial entre as colônias e suas respectivas metrópoles, transformando-se em alvo de desejo e de ataques, justificando assim a nomeação deste período de “Época de Ouro da Pirataria” (Fernandes, 2009).

Em adição, o desenvolvimento do Estado-Nação, a partir do feudalismo, trouxe uma nova dimensão à pirataria, com o surgimento do corso que, embora similar à pirataria, era sancionado legalmente por governos e desempenhou um papel crucial nas estratégias econômicas e militares até o século 19 (Elleman; Forbes; Rosenberg, 2010). Mathuy (2013) também destaca a ascensão dos corsários durante este período, legitimados pelas Cartas de Corso².

O tratado de “Mare Liberum”, de Hugo Grotius³ em 1608, proclamando o mar como território internacional livre para o comércio, contrastava diretamente com a realidade da pirataria e do corso, que limitavam essa liberdade. Este período também presenciou a expansão do Império Britânico e o conseqüente uso da *Royal Navy* para proteger suas rotas comerciais e combater a pirataria (Elleman; Forbes; Rosenberg, 2010).

Nesse contexto, Gosse (1932) observa que a atuação coordenada de Forças Navais de Estados no combate à pirataria levou praticamente a seu quase desaparecimento, em meados do século 19. Segundo Elleman; Forbes; Rosenberg (2010, p. 8, tradução nossa)⁴, “no século 19, com poder de fogo superior, melhores cartas e navios movidos a vapor, os governos seriam mais capazes de policiar os mares e conter a pirataria”.

Apesar dos esforços para a sua erradicação, a pirataria nunca desapareceu completamente. No século 20, as guerras mundiais e os conflitos regionais subsequentes, juntamente com a descolonização e as mudanças geopolíticas, forneceram um terreno fértil para o ressurgimento da pirataria. A partir da década de 1980 foi observado o aumento de ataques piratas ao transporte marítimo comercial, sobretudo na África Ocidental e Sudeste Asiático, com relatos de terem triplicado ao

² Eram chamadas também de Carta de Marca. Documento emitido pelo governo em que concebia aos indivíduos o direito de atacar o comércio do Estado infrator, a fim de obter a restituição de suas perdas (Elleman; Forbes; Rosenberg, 2010, p. 3).

³ Hugo Grotius (1583-1645), jurista e filósofo holandês, é considerado o pai do direito internacional moderno (ebiografia. Disponível em: https://www.ebiografia.com/hugo_grotius/. Acesso em: 20 abr. 2024).

⁴ No original: “By the nineteenth century, with superior firepower, better charts, and steam-powered ships, governments would be better able to police the seas and curb piracy.”.

longo da década de 1990, especialmente após o fim da Guerra Fria (Elleman; Forbes; Rosenberg, 2010).

Neste íterim, Guedes (2014) aponta diversos fatores que pavimentaram o ressurgimento da pirataria em meados do século 20 e sua subsequente afirmação no século corrente, quais sejam: o crescimento do comércio marítimo internacional, o aumento de Estados incapazes de combater atos ilícitos em suas jurisdições, a escalada de crimes transfronteiriços e a diminuição das ocorrências de Patrulhas Navais, sobretudo após o término da Guerra Fria.

Para Mathuy (2013), o ressurgimento da pirataria, na sua forma moderna, afeta os Estados, uma vez que se afirma como uma ameaça ao transporte marítimo internacional. Ainda segundo o autor, esta ameaça justifica o recente envolvimento de Organizações Internacionais, como OTAN, ONU e IMO, no combate à pirataria.

Buscando entender o reaparecimento da pirataria na sua vertente moderna, Barbosa (2023) atribui suas causas a um triângulo de casualidades aos quais delimita os vértices como as áreas com governo fraco e com forte influência de grupos criminosos, a tecnologia da informação e a ambição humana. O autor cita ainda a repaginação dos piratas atuais, deixando de ter o estereótipo daqueles conhecidos dos cinemas e livros para ser um grupo organizado de criminosos transnacionais.

Para Till (2018), a pirataria moderna representa uma significativa ameaça às rotas essenciais do tráfego marítimo global, interferindo na livre e segura circulação do comércio marítimo, resultando no aumento dos custos de seguros, escalada de tensões regionais e expondo as vidas humanas a riscos consideráveis.

2.2 ENQUADRAMENTO JURÍDICO

Após realizarmos a análise histórica da pirataria marítima e verificarmos sua durabilidade no tempo, afetando o comércio marítimo, em consequência a economia dos Estados, e interferindo na segurança tráfego marítimo, discutiremos sobre as interpretações acerca da pirataria, consoante a literatura jurídica.

Mathuy (2013) destaca que o pioneirismo para a conceituação jurídica da pirataria se deu na Convenção de Genebra sobre o Alto-Mar (1958). Contudo, ressalta que a definição clássica de pirataria recebeu notoriedade após a Convenção das

Nações Unidas sobre o Direito no Mar (CNUDM), em 1982. O Artigo 101 da CNUDM estabelece a definição de pirataria como:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

a) Todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra:

i) um navio ou uma aeronave em alto-mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos;

ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado;

b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; e

c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b). (ONU, 1982, p. 93)

Na análise da definição supracitada, Luiz (2022) e Mathuy (2013) identificam o objeto, a localização geográfica e a finalidade como os três quesitos necessários para tipificar os atos de pirataria. Baseados no conceito da CNUDM, os autores observam a fundamentação para a consumação do ato de pirataria atribuindo ao objeto a existência de duas embarcações (ou aeronaves) verificadas na qualidade da dualidade vítima x agressor; à localização geográfica, a necessidade de que o ilícito ocorra em alto-mar⁵ ou em espaços fora da jurisdição de qualquer Estado; e à finalidade, a observância de que o ato de pirataria seja realizado com fins privados. Luiz (2023) ainda observa que, de forma complementar, o artigo 58 da CNUDM contempla a dilatação da pirataria para a Zona Econômica Exclusiva⁶ (ZEE).

Observados os critérios para se obter a consumação de um ato de pirataria, especialmente no espectro da localização geográfica, Mathuy (2013) salienta que a ocorrência de um ilícito, a luz dos critérios de objeto e finalidade já descritos, em águas jurisdicionais de Estados costeiros configura-se como Roubo Armado contra Navios. Apesar da ausência de padronização na ONU desse termo, o *Code of Practice for the Investigation of the Crimes of Piracy and Armed Robbery Against Ships*, da *International Maritime Organization* (IMO), define os atos de Roubo Armado contra Navios de forma ampla, mas limita o crime geograficamente a áreas sob jurisdição do Estado (Geiß; Petrig, 2011).

⁵ “Todas as partes do mar não incluídas na Zona Econômica Exclusiva, no Mar Territorial ou nas águas interiores de um Estado, nem nas águas arquipelágicas de um Estado arquipelágico” (ONU, 1982, p. 89).

⁶ “Situada além do mar territorial e a este adjacente, sujeita ao regime jurídico específico, segundo o qual os direitos e a jurisdição do Estado costeiro e os direitos de liberdade de navegação dos demais Estados são regidos pelas disposições permanentes da CNUDM” (ONU, 1982, p. 67).

Geiß; Petrig (2011) observam o contraste entre as definições de pirataria da IMO e a da *International Maritime Bureau* (IMB). Os autores destacam que a IMO, por ser uma agência das Nações Unidas, acompanha a conceituação do artigo 101 da CNUDM, descrita anteriormente, ao passo que o IMB apresenta um entendimento contraditório, dentre os quais destaca: não considerar haver distinções entre ataques em alto-mar e em águas territoriais; excluir o requisito de dois navios (vítima e agressor), considerando que ataques de um pequeno bote ou até do cais configuram pirataria; e não exigir a exclusividade de fins privados no ataque, qualificando ataque por razões políticas ou ambientais como pirataria.

É primordial abordarmos essa contradição, haja vista que Geiß; Petrig (2011) alertam que entre as duas metodologias, a adotada pela IMO está em consonância com o ordenamento jurídico internacional acerca de pirataria marítima. Por outro lado, destacam que o IMB é a fonte mais recorrente para dados sobre atos de pirataria, utilizando uma definição que engloba tanto a pirataria quanto o Roubo Armado contra Navios. Ainda segundo os autores, para o IMB, como fins estatísticos, tais atos são caracterizados pela aproximação ou tentativa de aproximação de um navio, no sentido de abordagem, com evidente pretensão de realizar roubo ou outro crime, demonstrando a intencionalidade do uso da força para alcançar tal fim.

Em resumo, Till (2018) observa que a pirataria é estritamente definida como atos de roubo ou agressão que ocorrem fora das águas territoriais de qualquer Estado, enquanto incidentes similares em mares territoriais são classificados como "roubos marítimos". Neste contexto, o autor entende a geração de complexidades jurisdicionais devido às diversas legislações e posturas nacionais frente ao problema, complicando a implementação de respostas eficazes, especialmente quando envolvem suspeitos de nações com rigorosa defesa de sua soberania. Ademais, o autor destaca que a natureza globalizada do transporte marítimo e a incapacidade de alguns países de proteger embarcações sob sua bandeira pedem uma coordenação internacional desafiadora, mas necessária, para assegurar a ordem no mar.

2.3 EMPREGO LIMITADO DA FORÇA E SEGURANÇA MARÍTIMA

Para situarmos o combate à pirataria na doutrina de emprego de meios navais, é importante consolidarmos os aspectos doutrinários que abarcam as atividades de

emprego limitado da força, além de conceitos essenciais para a compreensão do tema em lide.

No contexto da Marinha do Brasil, as atividades de emprego limitado da força caracterizam-se pelo exercício do poder de polícia para fazer cumprir leis ou mandatos internacionais, conforme compromissos assumidos pelo país perante organizações intergovernamentais. Tais operações são regidas por documentos legais específicos e regras de engajamento elaboradas para cada situação, destacando que o uso da força é um recurso secundário na busca de objetivos. Essa abordagem exige um uso cuidadoso e proporcional da força, apenas o necessário para repelir ameaças, garantindo a segurança e a legítima defesa própria ou de terceiros (Brasil, 2017). Dentre as diversas atividades de emprego limitado da força, na Doutrina Militar Naval, destacamos as que estão intimamente ligadas ao combate à pirataria, a saber: Patrulha Naval e Operações de Paz (Brasil, 2017).

Conforme descrito na Lei Complementar nº 97/1999, a Patrulha Naval é uma atividade subsidiária da Marinha, que atua como Autoridade Marítima para tal, e cujo propósito, descrito pela Doutrina Militar Naval, é “implementar e fiscalizar o cumprimento de leis e regulamentos, em AJB, na plataforma continental brasileira e no alto-mar, respeitados os tratados, convenções e atos internacionais ratificados pelo Brasil” (Brasil, 2017, p. 4-5). A Doutrina Militar Naval ainda define que esta atividade é realizada por meios navais, dotados de armamento fixo, utilizando embarcações e aeronaves orgânicas, com possível complemento de tropa especializada para missões específicas de segurança e abordagem (Brasil, 2017, p.4-5).

Em relação as Operações de Paz, elas representam a utilização de forças militares em complemento a esforços diplomáticos, objetivando a manutenção, imposição ou construção da paz em territórios estrangeiros. Essas operações, geralmente orientadas por resoluções ou acordos de organismos internacionais, seguem princípios básicos definidos em legislações específicas. No contexto da ONU, o mandato para uma Operação de Paz provém de uma resolução do Conselho de Segurança, delineando a estrutura, os participantes, os aspectos financeiros, direitos e imunidades dos envolvidos, objetivos, expectativas, condições impostas pelas partes interessadas e a duração prevista da missão. Este documento é elaborado em níveis altos de política e diplomacia, estabelecendo claramente o escopo e os objetivos da missão (Brasil, 2017, p. 4-10).

No que tange o emprego das Forças Armadas, a Doutrina Militar-Naval define a operação multinacional como:

Constituída por FA 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, p. 2-4).

Diante do contexto das Operações de Paz e do emprego de Forças Navais para o uso da força no ambiente marítimo, Oliveira (2011) revisita o debate embrionário sobre a definição do termo *naval peacekeeping*, ao qual destaca, em que pese a diversidade de opiniões sobre o tema, dois pontos uníssonos no debate, quais sejam: a diplomacia naval e a capacidade de gradação do emprego da força por parte dos meios navais. Acerca da pluralidade no debate da definição do termo, Oliveira (2011) salienta que uma vertente de autores tem o entendimento literário para o *naval peacekeeping* como o emprego de meios navais, em operações, suportados por resoluções do Conselho de Segurança da ONU, ao passo que Wirtz; Larsen (2009) usam o termo para tratar de operações navais ligadas à manutenção da paz e suporte humanitário, mesmo sem ligação formal à ONU.

Ao nos debruçarmos um pouco mais sobre as Operações de Paz, observamos que a ONU define o *peace enforcement* como:

A aplicação, com a autorização do Conselho de Segurança, de uma série de medidas coercitivas, incluindo o uso da força militar. Tais ações são autorizadas para restaurar a paz e a segurança internacionais em situações em que o Conselho de Segurança tenha determinado a existência de uma ameaça à paz, violação da paz ou ato de agressão. O Conselho de Segurança pode utilizar, quando apropriado, organizações e agências regionais para ações de execução sob sua autoridade (ONU, 2008a, p. 18, tradução nossa)⁷.

Outro conceito de extrema relevância para entendimento da aplicação de forças navais dos Estados na repressão à pirataria é o de Segurança Marítima. Till (2018) destaca que a crescente ênfase das marinhas globais na manutenção da "boa ordem" no mar culminou na popularização do termo "operações de segurança marítima" (MSO), que são definidas, pela *Royal Navy*, como esforços colaborativos entre unidades militares, outros órgãos governamentais, entidades e aliados internacionais

⁷ No original: "the application, with the authorization of the Security Council, of a range of coercive measures, including the use of military force. Such actions are authorized to restore international peace and security in situations where the Security Council has determined the existence of a threat to the peace, breach of the peace or act of aggression. The Security Council may utilize, where appropriate, regional organizations and agencies for enforcement action under its authority".

para combater práticas ilícitas e fomentar a liberdade de navegação, visando a proteção dos interesses nacionais e internacionais. Ainda segundo Till, as Marinhas ao redor do mundo frequentemente categorizam a segurança marítima em estratégias defensivas locais e internacionais, enfatizando a unidade essencial dos mares. O autor observa que a abordagem internacional, ou "jogo fora", foca em antecipar e mitigar ameaças distantes, integrando esforços defensivos com outras forças navais e guardas costeiras, visando a criação de um escudo proativo e garantindo tempo e preparação para respostas estratégicas coordenadas.

No âmbito da Marinha do Brasil, a Doutrina Militar Naval não define o termo "operações de segurança marítima", porém ao conceituar a segurança marítima indica sua associação às atividades de emprego limitado da força e atividades benignas (Brasil, 2017). Ressaltamos que na publicação "Fundamentos Doutrinários da Marinha" a segurança marítima é delineada como um dos campos de atuação do Poder Naval, aos quais se subdivide em Proteção Marítima e Segurança da Navegação Aquaviária (Brasil, 2023).

Para a União Europeia, as MSO são ações executadas pelas Forças Marítimas, componente da Política Comum de Segurança e Defesa, de forma isolada ou com apoio de outros atores, visando neutralizar ameaças e os riscos associados às atividades ilícitas no mar, a fim de fortalecer a segurança marítima (UE, 2012).

Na discussão sobre segurança marítima, Piedade (2018) avalia que existem duas perspectivas dominantes na literatura especializada. A primeira perspectiva é orientada para a identificação de ameaças específicas no ambiente marítimo, como a pirataria e outras práticas ilícitas. Para o autor, apesar de ser valioso reconhecer a variedade de perigos presentes no mar, essa abordagem é limitada pela sua falta de priorização entre as ameaças e a ausência de propostas de soluções eficazes. Em contraste, ele observa que a segunda perspectiva dá enfoque a definição de um objetivo ou estado ideal a ser atingido para garantir a segurança marítima, frequentemente descrito como a manutenção da "boa ordem" nos mares. Esta abordagem se aprofunda mais na questão ao tentar detalhar o que constitui essa "ordem" e ao estabelecer critérios para avaliar a estabilidade marítima. No entanto, ainda enfrenta desafios devido à ambiguidade em torno de sua definição e ao risco de negligenciar aspectos fundamentais da segurança, incluindo considerações culturais que podem ser cruciais para o entendimento completo do conceito de segurança marítima.

A OTAN, por meio de sua Concepção Estratégica, estabelece que, dentro de suas tarefas essenciais, a segurança marítima é fundamental para a manutenção da paz, enfatizando a demanda de reforçar a sua postura e consciência situacional para dissuadir e se defender de todas as ameaças no domínio marítimo, defender a liberdade de navegação, proteger as rotas comerciais marítimas e as suas principais linhas de comunicação (OTAN, 2022).

Neste escopo, a União Europeia (UE) estabelece sua Estratégia de Segurança Marítima cobrindo aspectos tanto nacionais quanto internacionais da segurança marítima da União. Essa abordagem estratégica oferece uma resposta completa, promovendo uma governança marítima mundial sólida, alinhada à Estratégia de Segurança Europeia, enquanto garante a aderência com as políticas da UE, especialmente a Política Marítima Integrada e a Estratégia de Segurança Interna, trazendo à tona o “multilateralismo marítimo” e o destaque de uma necessidade de complementaridade e coordenação entre OTAN e UE no ambiente marítimo. A visão da União Europeia para a segurança marítima é a de um ambiente em que, no cenário marítimo global, se respeitem as leis internacionais e nacionais, assegurando a livre navegação e a salvaguarda humana, infraestruturas, meios de transporte, o meio ambiente e as riquezas do mar (UE, 2014).

De acordo com a *Naval Doctrine Publication 1* (NDP 1) da *U.S Navy*, a segurança marítima abrange ações para salvaguardar a soberania e recursos marítimos, combatendo ameaças como a pirataria, crimes transnacionais e degradação ambiental, visando mitigar o impacto de organizações extremistas e criminosas, promovendo a segurança e a proteção da soberania nos mares. Elas incluem cooperação internacional, compartilhamento de informações e execução de interceptações marítimas e ações de aplicação da lei, reforçadas por esforços para a segurança e sustentabilidade dos espaços marítimos e recursos naturais (EUA, 2020).

O Reino Unido (UK), por meio de sua Estratégia Marítima, na abordagem de cenário das ameaças, refere-se aos riscos à segurança marítima, identificando, dentre outros, o da interrupção do comércio marítimo essencial, como resultado da criminalidade e da pirataria. Na Estratégia citada, apresenta mais uma conceituação de segurança marítima, como sendo a defesa dos seus interesses nacionais, tanto doméstica quanto internacionalmente, através do controle proativo de ameaças e possibilidades no contexto marítimo, visando reforçar e expandir a prosperidade e

segurança do Reino Unido, além de corroborar para a manutenção da estabilidade global (UK, 2014).

Sob a lente da doutrina relacionada à Segurança Marítima da OTAN, especialmente no combate à pirataria, destacamos a *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS), que é uma doutrina para a aplicação mundial dos princípios e procedimentos, visando melhorar a segurança do transporte marítimo em tempos de tensão, crise ou conflito. Destacamos que o coração da estrutura de NCAGS é o *NATO Shipping Center* (NSC), criada para fortalecer e desenvolver as relações entre a OTAN, seus aliados e a comunidade marítima civil, com a finalidade de auxiliar no planejamento e na realização de operações navais e apoiar a criação da Consciência Situacional Marítima na Aliança. O esforço da NCAGS visa influenciar a resposta coletiva aos novos perigos e ameaças à segurança que surgem, contribuindo assim para a segurança do comércio marítimo (OTAN, 2014).

2.4 A COOPERAÇÃO INTERNACIONAL NO ÂMBITO DAS RELAÇÕES INTERNACIONAIS

Ao buscarmos compreender a atuação internacional no combate à pirataria, é preciso o entendimento do valor do mar e de teorias, visões e conceitos que justificam a cooperação entre países, no enfoque das Relações Internacionais.

Abordando a complexidade de avaliar o mar como um meio de transporte, Till (2018) identifica que, como todas as nações se beneficiam da liberdade do comércio internacional, a segurança e a prosperidade global são intrinsecamente ligadas ao transporte marítimo.

A Teoria do Poder Marítimo, conforme exposta por Mahan, destaca o impacto crucial do domínio naval na riqueza e grandeza das nações, por meio do domínio do mar, acesso a recursos externos e mercados estrangeiros, complementados pelo comércio marítimo. Mahan ressalta que, além dos conflitos, o Poder Marítimo também engloba a prosperidade derivada da supremacia naval, enfatizando a necessidade dos países de possuírem uma marinha robusta em tempos de paz para garantir a segurança dos portos, essencial para o comércio e a proteção dos navios nacionais e internacionais durante suas viagens (Mahan, 1984).

Adicionalmente, usaremos o estudo das Relações Internacionais, com enfoque na área de segurança marítima, para entendermos a cooperação internacional contra a pirataria marítima e analisarmos como os Estados e atores não estatais interagem em um cenário global marcado por essa ameaça.

Desta forma, recorreremos às definições conceituais de Mingst (2014), no que tange as teorias das Relações Internacionais, sobretudo as do Realismo, Liberalismo e Construtivismo. Na visão da autora, o Realismo enfatiza a anarquia do Sistema Internacional e a busca incessante por poder e segurança por parte dos Estados; a teoria Liberal destaca a importância das instituições internacionais, regimes, normas e interdependência econômica na promoção da cooperação; e o Construtivismo enfatiza as normas, identidades e discursos, o que pode levar um diálogo entre Estados para a coordenação de esforços, face a uma ameaça global. Essas teorias, cada uma a sua maneira, retratam as dinâmicas da cooperação internacional, podendo adaptá-las no contexto do combate à pirataria marítima.

A cooperação internacional também está inserida na Carta das Nações Unidas, ao qual descreve como um propósito da Organização “conseguir uma cooperação internacional para resolver os problemas internacionais de caráter econômico, social, cultural ou humanitário [...]” (ONU, 1945, p. 5). No âmbito do combate à pirataria, essa cooperação se materializa conforme o artigo 100 da CNUDM, em que expressa o compromisso dos Estados à repressão contra esses atos, no alto mar ou em espaços sem jurisdição estatal (ONU, 1982).

Ainda pensando na cooperação sob a ótica das Relações Internacionais, porém agora aliando-a ao ambiente marítimo, Till (2018) identifica que apenas uma estratégia marítima abrangente e sistêmica pode abarcar de forma adequada a complexidade e importância das diversas funções do mar e suas extensas conexões com eventos em terra. O autor ainda ressalta que o aumento das ameaças ao uso do mar insta uma abordagem de políticas marítimas proativas, cada vez mais reconhecida por Estados e organizações internacionais, que se concentrem em questões amplas em vez de incidentes específicos. Seguindo a mesma linha, para Kraska (2009) a segurança marítima, em um contexto de ameaças globalizadas e diversificadas, demanda uma abordagem colaborativa, reconhecendo a incapacidade de qualquer Estado agir de forma isolada. Assim, para o autor, a expansão do conceito de segurança marítima para incluir a cooperação e o esforço coletivo emerge como a estratégia mais eficaz para prevenir e combater as ameaças.

2.5 SÍNTESE CONCLUSIVA

A história da pirataria marítima se revela não apenas como um fenômeno persistente ao longo dos séculos, mas também como um reflexo direto das transformações sociais, econômicas e políticas enfrentadas pela comunidade marítima. Dos primeiros registros até o seu ressurgimento, em nova forma no cenário contemporâneo, a pirataria se adaptou às circunstâncias de cada época, tornando-se um fenômeno persistente e desafiador para a segurança marítima internacional, exigindo uma resposta coletiva e adaptada às realidades de cada período histórico.

Diante da identificação do ordenamento legal que tangencia a pirataria, vemos que a complexidade jurídica da pirataria marítima é evidenciada pelas discrepâncias entre as interpretações da IMO e do IMB, ressaltando os desafios na uniformização e no combate a esse ato ilícito. Este panorama reforça a necessidade de cooperação internacional e de um consenso global para assegurar a segurança marítima e a proteção do tráfego comercial internacional.

Verificamos que a doutrina de emprego limitado da força e a segurança marítima, dentro do contexto da Marinha do Brasil e de outros países e organizações internacionais, sublinha a importância de operações navais, como a Patrulha Naval e as Operações de Paz, para o combate à pirataria e outras ameaças marítimas. Instituições sólidas como a Marinha do Brasil, a OTAN e a União Europeia, assim como práticas estabelecidas pela *U.S Navy*, Reino Unido e outros Estados enfatizam a importância da cooperação internacional e da aplicação proativa da lei para proteger a soberania, a liberdade de navegação e os recursos marítimos.

Nesse sentido, o combate à pirataria marítima destaca a interconexão entre segurança marítima e comércio global, exigindo uma compreensão detalhada do valor estratégico do mar e a aplicabilidade de teorias das Relações Internacionais. Desde a Teoria do Poder Marítimo de Mahan até as perspectivas do Realismo, Liberalismo e Construtivismo, evidenciamos a necessidade de uma cooperação internacional eficaz. Assim, compreendemos que a segurança marítima é vital, não só para a defesa dos interesses nacionais e internacionais, mas também para a sustentação da prosperidade global, requerendo esforços integrados que vão além das capacidades isoladas de qualquer nação.

3 PIRATARIA NA COSTA DA SOMÁLIA E NO GOLFO DE ÁDEN

Neste capítulo exploraremos a complexidade da pirataria na costa da Somália e no Golfo de Áden, destacando a sua importância estratégica da região nas rotas marítimas globais e os impactos subsequentes por essa atividade. Analisaremos, ainda, as raízes, históricas e socioeconômicas, da pirataria somali, detalhando sua evolução e identificando suas causas.

3.1 A IMPORTÂNCIA ESTRATÉGICA DO GOLFO DE ÁDEN

Para compreendermos a relevância e o impacto das ações de pirataria, no âmbito global, será necessário abordarmos a região a ser estudada no contexto geoestratégico, trazendo à realidade os impactos na economia e segurança mundial.

O Golfo de Áden, situado no Mar Árábico, é um segmento vital da rota marítima que conecta o Canal de Suez ao Mar Mediterrâneo, Mar Vermelho e Oceano Índico, estendendo-se por aproximadamente 900 quilômetros. As nações com costa nesse golfo incluem Djibuti, Egito, Jordânia, Arábia Saudita, Somália, Sudão e Iêmen. Durante o ano, mais de 20 mil navios atravessam o Golfo de Áden, movimentando aproximadamente 8% do comércio global, o que inclui mais de 12% do petróleo mundial transportado por via marítima, fazendo da região uma rota essencial de transporte de petróleo entre a Europa e o Extremo Oriente (Geiß; Petrig, 2011).

Focando na Somália, Murphy (2009) observa que sua geografia desempenha um papel fundamental na facilitação da pirataria, dada a sua extensa linha costeira que se estende ao longo do Golfo de Áden, abarcando uma parte significativa do comércio de petróleo mundial. O autor destaca que a configuração da costa somali, com seus inúmeros esconderijos, oferece condições ideais para as atividades piratas. Da mesma forma, Pedra (2012) reforça seu extenso litoral e posicionamento estratégico no cruzamento de corredores marítimos vitais que conectam a África, Europa e a Ásia, o que facilita a compreensão de sua relevância, sob a ótica da geoestratégia global. O volume de tráfego na região sublinha não apenas sua importância comercial, mas também sua significativa influência no transporte de energia e na economia global.

3.2 O CASO SOMÁLIA

Para compreendermos os fatores que levaram aos piratas se lançarem ao banditismo, é crucial analisarmos as raízes da pirataria somali e sua evolução ao longo do tempo.

Segundo Kraska (2011), a Somália, após obter independência do colonialismo britânico em 1960, viu o General Barre assumir o poder no final dessa década por meio de um golpe, estabelecendo um regime autoritário que durou mais de vinte anos. Seguindo a linha cronológica, Murphy (2009), ao buscar uma relação histórica com o aumento da incidência de ataques piratas nas águas próximas à Somália, observa que o início deste problema é um tanto nebuloso, mas salienta que é amplamente reconhecido que começou no início dos anos 1990, em meio ao caos que se seguiu ao colapso do regime do ditador socialista Muhammad Siad Barre. Similarmente, Schneider (2015) aponta que, desde o início da guerra civil em 1991, que resultou na queda de Siad Barre, a Somália tem enfrentado a ausência de um governo forte o suficiente para exercer autoridade sobre todo o seu território.

Allard (1995) discorre sobre a rápida deterioração da situação na Somália, após o colapso do regime de Barre, onde os clãs começaram a pleitear por separação. O autor ainda reforça que, com o agravamento da seca, a intensificação dos conflitos entre clãs e o aumento do banditismo espalhou-se por toda a nação. No início de 1992, essas adversidades culminaram em uma crise de fome de dimensões catastróficas, resultando na morte de mais de meio milhão de somalis devido à inanição, enquanto pelo menos um milhão enfrentavam a ameaça iminente de fome, fazendo com que a Somália se reduzisse a uma mera designação geográfica, perdendo as características essenciais de um Estado soberano. Contudo, foi a magnitude do sofrimento humano no país que despertou a atenção e a preocupação global da comunidade internacional.

O Conselho de Segurança das Nações Unidas considera a situação na Somália uma ameaça à paz global, reflexo das extremas condições socioeconômicas do país, exemplificadas por um dos mais baixos PIB per capita e expectativa de vida do mundo, caracterizando-a como um Estado falido⁸ (Geiß; Petrig, 2011). Na visão de Mingst “os

⁸ “Ilegalidade generalizada, ineficácia governamental, terrorismo, insurgência, criminalidade e os tão conhecidos ataques de piratas a embarcações estrangeiras” (Mingst, 2014, p. 140).

Estados falidos também constituem uma ameaça internacional, servindo de refúgio a terroristas, criminosos e piratas transnacionais” (Mingst, 2014, p. 141).

Como consequência, a Resolução nº 794/1992 do Conselho de Segurança da ONU, destaca a gravidade da situação da fome na Somália e autoriza a adoção de medidas necessárias para garantir a segurança das operações de entrega de ajuda humanitária em meio ao caos e à fome generalizada que assolavam a Somália a época, resultantes da guerra civil e do colapso do governo central (ONU, 1992).

Diante desse cenário, Kraska (2011) cita que a intervenção da ONU, entre 1993 e 1995, apesar de salvar vidas com ajuda alimentar, falhou em restabelecer a estabilidade política. O autor ainda relata que, desde então, a Somália enfrenta uma guerra híbrida, marcada pela ausência de controle oficial de fronteiras, tráfico humano, e pirataria marítima, sintomas de um país assolado por desordem e crime organizado, induzindo que a complexidade da guerra civil somali, exacerbada pela disputa de recursos e portos estratégicos, contribui para a desestabilização econômica e social.

Pedra (2012), ao visualizar que após a retirada das Nações Unidas da Somália o país presenciou um declínio drástico na atividade pesqueira e o consequente fechamento da maioria das operações relacionadas ao setor, juntamente com enorme aumento do desemprego, identifica duas óticas sob as quais a ausência de um governo central efetivo contribuiu para a exploração excessiva dos recursos marinhos: pela primeira delas, as zonas costeiras da Somália, abastadas em biodiversidade marinha e com potencial para a extração de minerais e hidrocarbonetos, tornaram-se cenário de transações entre senhores da guerra, elites locais e corporações estrangeiras, contribuindo para a exploração dos recursos marítimos e facilitando o financiamento de conflitos armados nas regiões; sob a segunda ótica, desde o início dos anos 90, após a queda do governo Barre, a Somália viu suas águas serem invadidas por embarcações estrangeiras em busca de atum e camarão, sem qualquer oposição eficaz, resultando numa grande redução na capacidade de captura de pescado, o que acarretou um aumento significativo de pressão sobre as comunidades pesqueiras locais, forçando-as a organizar grupos de vigilância marítima para proteger suas águas.

Em linha de pensamento similar, Murphy (2009) cita alguns incidentes notáveis que incluem o ataque ao Navio Mercante *Bonsella*, em 1994, por piratas que se identificaram como guardas costeiros, o sequestro do MV *Baharihindi*, em 1997, além de dados estatísticos de 1998, indicando que dois terços dos sequestros marítimos

globais ocorriam no Golfo de Áden. O autor ainda indica ter a percepção da pirataria na região estar enraizada em disputas pesqueiras, exacerbadas pela ausência de uma autoridade efetiva ao longo da vasta costa africana, permitindo que embarcações de pesca europeias e do Leste Asiático explorassem os recursos marinhos, agravando as tensões com as comunidades locais.

Em uma análise debruçada sobre o binômio pirataria somali *versus* sobrevivência econômica, Elleman; Forbes; Rosenberg (2012) identificam que a instabilidade terrestre na Somália, agravada por danos econômicos e destruição de infraestruturas desde 1995, reverberou nos mares, impactando severamente as comunidades costeiras que dependiam primordialmente da pesca *offshore* para sua sobrevivência. Essas comunidades, que utilizavam pequenas embarcações e métodos de pesca tradicionais, foram drasticamente afetadas pela exploração desenfreada por parte de grandes navios comerciais estrangeiros, que frequentemente violavam as águas territoriais somalis, prejudicando a pesca local. Para os autores, essa exploração externa intensiva, combinada com a ausência de um governo central funcional, contribuiu para o surgimento da pirataria.

Seguindo-se aos insucessos das missões de paz da ONU, o Governo Temporário Nacional (GTN) foi instaurado, em 2000. Em 2004, o GTN passa a ser denominado de Governo Federal de Transição (GFT), após as eleições nacionais (Schneider, 2015). Geiß; Petrig (2011) observam a drástica redução de legitimidade do GFT, levando à intervenção militar etíope, em 2006, para desalojar a União das Cortes Islâmicas (UCI)⁹ e apoiar o governo de transição.

Segundo Zago; Minillo (2008), na segunda metade de 2006, a UCI, que declarou a ilegalidade dos ataques piratas, implementou uma campanha de patrulhamento eficaz nas águas da Somália, que tinham grande incidência de pirataria, obtendo sucesso no combate a essa atividade, contribuindo para seu quase desaparecimento. Contudo, os autores alegam que o afastamento da UCI, pela intervenção etíope, traz à tona o ressurgimento dos ataques de piratas com intensidade ainda não vista.

Nesse contexto, Kraska (2011) ressalta que as tentativas de estabelecer um governo federal de transição se provaram frágeis e ineficazes, destacando a

⁹ Conjunto de cortes seguidoras do código de leis do islamismo. Foi uma oposição ao Governo Federal de Transição (Zago; Minillo, 2008, p. 13).

dependência de forças estrangeiras para segurança e a ascensão de elites políticas de clãs em um cenário de balcanização nacional. O sistema de clãs, essencial para a segurança e identidade somalis, era explorado por piratas em busca de vantagens na desestruturação da autoridade tradicional. Para o autor, a pirataria, emergindo do contexto de pobreza, desemprego, desafios ambientais e instabilidade política, continua a ser uma expressão desesperada de resistência contra a exploração externa e a ausência de governança eficaz, perpetuando um ciclo de declínio econômico e insegurança.

3.3 A EVOLUÇÃO DA PIRATARIA SOMALI

Em uma visão abrangente sobre os debates acerca do entendimento do início da pirataria na região e, em coerência com os aspectos que abordamos neste capítulo, Hansen (2009) cita que as estatísticas sobre pirataria demonstram uma variação considerável na frequência desses incidentes ao longo dos anos, não completamente explicada pelos fatores comumente associados a este fenômeno. Para o autor, a atividade pirata, que se presume ter iniciado em 1989, desapareceu em 1992, apenas ressurgindo no ano seguinte. Entre 1994 e 1995, observou-se um aumento, seguido de uma queda em 1996. De 1997 até o ano 2000, a pirataria apresentou um crescimento gradual, estabilizando-se e crescendo levemente em seguida (figura 1).

Complementando a sua análise temporal, Hansen (2009) observa que entre 2004 e 2005 a pirataria alcançou picos extraordinários, fazendo com que o autor denominasse este período como a “1ª idade de ouro” da pirataria somali, colocando a Somália no mapa da segurança marítima internacional. Este período seguiu-se de um declínio acentuado dos casos de ataques em 2006, ao qual o autor atribui devido aos esforços da UCI. Contudo, em 2008, a pirataria experimentou uma nova explosão (figura 2), designada por Hansen de “2ª idade de ouro” da pirataria somali. Para ele, essas flutuações frequentes na atividade pirata contribuem para o debate e a falta de consenso sobre o início exato do fenômeno da pirataria somali.

A transição da primeira para a segunda "idade de ouro" da pirataria somali é marcada por uma mudança significativa na estrutura organizacional dos piratas. Na fase inicial, as operações eram predominantemente centralizadas na região de *Puntland*, sob o comando de um número limitado de líderes, em contraste com a

segunda fase, que se caracterizou por uma organização mais dispersa e fragmentada, com uma multiplicidade de grupos menores operando independentemente a partir de cerca de setenta bases distribuídas ao longo da costa (Oliveira, 2018).

Barbosa (2023) observa que os piratas geralmente utilizam estreitos marítimos e rotas comerciais intensas, em virtude do elevado tráfego de mercantes e da facilidade logística que essas regiões proporcionam, possibilitando uma gama maior de alvos potenciais e diminuindo as possibilidades de evasão desses alvos.

Desta forma, é importante ressaltar que essa atividade de pirataria não é exclusiva de marinheiros desfavorecidos economicamente, uma vez que exige investimentos consideráveis e suporte de intermediários que facilitam desde a negociação dos resgates até a gestão dos pagamentos. Conforme relatado pelo Grupo de Monitoramento da ONU para a Somália, a pirataria teve origens como uma forma de autodefesa contra práticas predatórias, como a pesca ilegal e o despejo de resíduos tóxicos, migrando para uma operação complexa de lavagem de dinheiro e atividades de crime organizado transnacional, ancorada em alianças com clãs locais e grupos extremistas, tornando-se assim uma ameaça significativa à segurança do transporte marítimo global (UNITAR, 2014).

Após o hiato de ataques de piratas observado em 2006, em função da atuação da UCI, conforme abordamos anteriormente, o Relatório do Grupo de Acompanhamento sobre a Somália, da ONU, observa que, a partir de 2007, os ataques de piratas na Somália tiveram um impacto considerável no âmbito global, marcando um aumento drástico em sua atividade, inclusive acarretando que os valores de seguros para navios na região do Golfo de Áden tivessem um incremento em até dez vezes superior ao praticado anteriormente. O Relatório em lide relata também que o ano de 2008 observou um crescimento inédito no número de piratas, saltando de poucas dezenas, em 2006, para a grandeza de 1.500 ataques, em 2008 (ONU, 2008b).

Observamos uma transformação clara na dinâmica das atitudes piratas ao longo dos anos ao longo da costa da Somália, com um aumento progressivo no alcance das operações de pirataria de 2006 a 2012 (figura 3), expandindo-se para abranger quase metade do Oceano Índico. Detalhando essa análise em números na evolução temporal, a partir de 2007, a distância das abordagens aos navios aumentou progressivamente, até um alcance de 400 km em alto mar em 2009. Durante esse pico, entre 2009 e 2011, metade dos ataques ocorreu a mais de 350 km da costa

(figura 4), indicando uma expansão significativa do alcance operacional dos piratas, que só começou a diminuir em 2012, ao passo que a figura 5 complementa as informações do alcance dos ataques, quando apresenta a ocorrência dos atos de pirataria por área de jurisdição, reforçando a evolução apresentada e sua maior abrangência espacial no período citado (UNITAR, 2014).

Do mesmo modo, Oliveira (2018) também aborda o crescimento da pirataria na costa da Somália (figura 6), com ênfase na expansão dessas operações entre 2006 e 2009. Ainda na mesma linha de parâmetros de ocorrências de pirataria na região, a figura 7 apresenta o crescimento do registro dos atos de pirataria no período de 1995 a 2013 (UNITAR, 2014). Essas figuras demonstram a evolução dos piratas, tanto do ponto de vista de alcance geográfico, quanto da ótica da capacidade de ataque, o que se reflete, especialmente, na vertente econômica. Ao analisar essa expansão das áreas de atuação dos piratas somalis, Barbosa (2013) sugere que tais operações exigem não apenas recursos e materiais adequados, mas também uma coordenação logística altamente especializada.

Quanto ao *modus operandi* dos piratas somalis, vemos que envolve técnicas avançadas e bem coordenadas, destacando-se pelo uso de "navios-mãe", que são embarcações sequestradas e convertidas para servir como bases operacionais no mar, ampliando seu alcance de atuação, possibilitando ataques a distâncias consideráveis da costa da Somália. Os piratas usam skiffs ágeis equipados com tecnologia moderna, como GPS e radares, para monitorar e selecionar alvos. Armados com armamento pesado, como fuzis de assalto e lançadores de granadas, e equipados com acessórios táticos como binóculos de alta potência e escadas telescópicas, eles executam ataques precisos e eficientes (Geiß; Petrig, 2011).

De acordo com o *UNOSAT Global Report on Maritime Piracy*, a pirataria moderna serve como um exemplo clássico de "ameaça assimétrica", ao qual atacantes com recursos limitados conseguem visar embarcações de alto valor, gerando impactos econômicos e midiáticos significativos. O documento em lide, corroborando com o apresentado por outros autores neste trabalho, ainda destaca que esse fenômeno é especialmente notável no Golfo de Áden, onde, empregando métodos relativamente simples, os piratas somalis têm sido eficientes ao atacar uma variedade de embarcações utilizando barcos pequenos e ágeis, suportados por "navios-mãe", fazendo uso de equipamentos como rádios VHF e GPS para navegação, além de armamento pesado para intimidar suas vítimas (UNITAR, 2014).

No que diz respeito ao armamento utilizado pelos piratas somalis, as figuras 8 e 9 apresentam, respectivamente, o total de incidentes utilizando granada impulsada por foguete (RPG) no Oceano Índico Ocidental e a quantidade de ocorrências por armamentos pesados, RPG e outros, na costa da Somália e Golfo de Áden, entre 2006 e 2013 (UNITAR, 2014). Essas figuras demonstram nitidamente a evolução dos piratas quanto ao poder de fogo, que se refletiu na explosão de atos de pirataria.

Ao verificar as consequências do caos instaurado na área em questão, Schneider (2015) identifica que a escalada da pirataria na região impulsionou a formação de uma gama de acordos internacionais, resoluções do Conselho de Segurança da ONU e alterações legislativas em países vizinhos, refletindo o reconhecimento global da incapacidade da Somália em controlar essa crescente ameaça por si só. O autor ainda observa que a abrangência das respostas internacionais incluiu a participação de uma variedade de atores, desde Estados com interesses diretos na região até organizações não governamentais, todos empenhados em estabelecer mecanismos eficazes para combater a pirataria.

3.4 SÍNTESE CONCLUSIVA

Ao analisarmos a importância estratégica do Golfo de Áden e da Somália, considerando sua função vital na economia e segurança globais, destacamos o papel crucial dessa região nas rotas marítimas internacionais. A posição geográfica da Somália, com sua extensa linha costeira ao longo do Golfo de Áden, não só facilita a ocorrência de pirataria devido às suas características geográficas únicas, mas também reforça a relevância geoestratégica da região no tráfego marítimo global, ao qual inclui uma parcela significativa do comércio de petróleo mundial, evidenciando a região como um eixo central para o transporte marítimo entre a Europa e o Extremo Oriente. Portanto, a segurança e a liberdade de navegação nessa área não são apenas essenciais para a economia global, mas também para a estabilidade energética mundial.

A pirataria somali reflete o colapso estatal e a instabilidade política decorrentes do fim do regime de Siad Barre em, 1991. Com o vácuo de poder, observamos a ocorrência da exploração descontrolada de recursos, especialmente marítimos,

levando à destruição da economia pesqueira local e ao desemprego massivo, gerando como consequência a emergência da pirataria e sua evolução para atividade criminosa organizada. Esse fenômeno é tanto uma consequência quanto um catalisador da instabilidade contínua na Somália, ilustrando a complexa interação entre falhas governamentais, exploração econômica e desafios socioambientais no contexto de Estados falidos.

Do ponto de vista do aspecto evolutivo da pirataria somali, seu nascimento se deu a partir de ações isoladas evoluindo para uma complexa rede de crime organizado com impacto global. Nesta transformação, marcada por períodos de intensa atividade, destacamos as duas "idades de ouro", em que os ataques e suas consequências para a segurança marítima internacional foram particularmente notáveis. De forma ampla, também notamos que a evolução da pirataria somali refletiu uma adaptação estratégica a pressões externas, com a descentralização de suas operações, evidenciando seu papel como uma significativa ameaça transnacional.

Face ao aumento e impacto global provocado pelos atos de pirataria na região em questão, a análise deste cenário complexo e das medidas adotadas são essenciais para entendermos as dinâmicas internacionais envolvidas na resposta a essa escalada em uma das mais importantes rotas do tráfego marítimo comercial mundial.

Ao findarmos o estudo da pirataria somali, desde a importância estratégica da região, passando pela história que emoldura as causas e a evolução dessas atividades na região, passaremos por uma ponte para focarmos na atuação da ONU, e de outros organismos internacionais, na resolução deste problema de âmbito global e das respostas militares internacionais, especialmente as que envolveram participação da OTAN e da União Europeia no ambiente marítimo.

4 A RESPOSTA MILITAR INTERNACIONAL

Abordaremos neste capítulo a atuação dos organismos internacionais e das principais operações militares na luta contra a pirataria ao largo da costa da Somália, destacando a relevância das ações da ONU, OTAN e UE nesse contexto. Em adição, analisaremos a evolução das medidas adotadas, enfatizando a importância da cooperação internacional e da integração de esforços entre diferentes nações e organizações para assegurar a segurança marítima na região.

4.1 A ATUAÇÃO DOS ORGANISMOS INTERNACIONAIS

Desde 2005, a Organização Marítima Internacional (IMO) tem intensificado os esforços para tratar a questão da pirataria na Somália como uma ameaça de segurança mais grave. Apesar das estruturas legais já estabelecidas pela CNUDM, pela Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional e pela aprovação do protocolo à SUA 88¹⁰, a IMO vem alertando o Conselho de Segurança da ONU sobre o crescimento desses atos piratas, ao qual solicita a adoção de abordagens críveis para mitigar tal ameaça, sublinhando especialmente os perigos enfrentados por navios que transportam auxílio humanitário para as nações vizinhas, os quais estão em constante risco de serem alvo de piratas (Silva, 2010).

Como consequência dos alertas e solicitações da IMO, Silva (2010) salienta que, a partir de 2007, o CS da ONU passou a abordar o problema da pirataria somali, como evidenciado nas Resoluções 1772 e 1814, respectivamente em 2007 e 2008, que versam sobre a situação geral da Somália. Tais resoluções incentivam os Estados da Organização que possuem capacidades militares, navais ou aéreas, na região da costa da Somália a oferecer proteção aos navios (ONU, 2007; ONU, 2008c).

Silva (2010) ainda destaca que, paralelamente a atenção dada pelo Conselho de Segurança da ONU, a IMO adotou a Resolução A.1002 (25) em 29 de novembro de 2007, reconhecendo que os ataques piratas se estendiam até 200 milhas náuticas da costa somali e exigindo atitudes para assegurar a segurança das rotas marítimas.

¹⁰ Refere-se à Convenção para a Repressão de Atos Ilícitos contra a Segurança da Navegação Marítima, adotada em 1988, desenvolvida como resposta à necessidade de fortalecer o arcabouço legal internacional para combater atos que ameacem a segurança de navios e portos (Disponível em: <https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/SUA-Treaties.aspx>. Acesso em: 01 mai. 2024).

Essa resolução delineou várias medidas preventivas e de controle que os governos deveriam implementar e solicitou ao GFT que colaborasse no combate à pirataria em suas águas, além de informar ao CS da ONU sobre as autorizações concedidas para que forças militares estrangeiras atuassem nas águas jurisdicionais somalis para proteção do comércio marítimo e das tripulações dos navios mercantes (IMO, 2007).

Dada a comoção dos organismos internacionais na resolução da questão em lide, Guilfoyle (2013) destaca, sobretudo após a atuação de piratas ao iate francês *Le Ponant*, em abril de 2008, a confecção de um ato de extrema relevância no combate à pirataria naquela região, ao qual resume como a pioneira das resoluções antipirataria, além de uma autorização clássica do uso da força pela ONU, que foi a Resolução 1816 (2008) do CS da ONU, autorizando a entrada dos Estados em águas territoriais somalis, em colaboração ao GFT, para o combate à pirataria e roubo armado, respeitando as normas aplicáveis do direito internacional (ONU, 2008d). Guilfoyle (2013) ainda observa que essa resolução foi redigida se aproximando mais de uma autorização para intervenção militar pela ONU dentro do território de um Estado, o mar territorial da Somália, do que como uma medida de cooperação na aplicação da lei. Tal permissão para exercer os poderes de execução nas águas territoriais somalis também foi abordada na resolução 1846 (ONU, 2008e).

Da mesma forma, Elleman; Forbes; Rosenberg (2010) realçam o marco subsequente ao incidente envolvendo o *Le Ponant*, ao qual iluminam a atuação dos EUA, França e Reino Unido na forma de cobrança ao Conselho de Segurança para uma intervenção das Nações Unidas em repressão à pirataria, culminando na resolução 1816, em que, além das implicações já descritas, os autores frisam que a “resolução também permitiu que navios de guerra estrangeiros usassem “todos os meios necessários” para reprimir atos de pirataria e assalto à mão armada no mar [...]” (Elleman; Forbes; Rosenberg, 2010, p. 215, tradução nossa)¹¹.

Na análise das resoluções 1816 e 1846, Silva (2010) presume que elas são aplicáveis especificamente à situação na Somália e que não se pretende criar precedentes no Direito Internacional nem afetar as obrigações e direitos estabelecidos pela CNUDM. Da mesma forma, Geiß; Petrig (2011) destacam que as resoluções citadas não objetivam estender a aplicação territorial da CNUDM às águas territoriais

¹¹ No original: “This resolution also allowed foreign naval vessels to use “all necessary means” to repress acts of piracy and armed robbery at sea [...]”.

de Estados específicos, como a Somália, e que este método adotado pelo Conselho de Segurança, que restringe as resoluções a situações particulares sem estabelecer precedentes legais, alinha-se com suas abordagens precedentes.

Neste diapasão, Guilfoyle (2013) vê uma mudança de paradigma referente à aplicação da lei com a resolução 1851 (2008) do CS da ONU, porém com uma limitada autorização para o uso da força, delineado pelo convite do GFT e medidas estritamente necessárias para reprimir a pirataria e roubo à mão armada no mar. Tal resolução traz os seguintes apontamentos como destaque: o apelo aos Estados com capacidades relevantes para cooperarem no combate à pirataria somali, incentivando o envio de navios de guerra e aeronaves militares; autorização para apreensão de embarcações e armamentos suspeitos; incentivo a celebração de acordos regionais para receber e processar piratas; sugere a criação de uma maior capacidade regional para processar efetivamente a pirataria, com o apoio do Gabinete das Nações Unidas para a Droga e o Crime (UNODC) e estabelece a formação de um mecanismo internacional de cooperação para servir como um ponto de contato comum na luta contra a pirataria na região (ONU, 2008f).

Em uma análise abrangente, Silva (2010) frisa que essas resoluções do Conselho de Segurança destacam a importância de preservar o princípio da soberania nacional, mesmo em casos de Estados falidos, como a Somália, evidenciando a preocupação de que qualquer flexibilização da soberania nas águas territoriais seja claramente definida com parâmetros de temporalidade e excepcionalidade, de forma a não gerar um precedente para futuras alterações no direito marítimo.

4.2 OS MECANISMOS DE COOPERAÇÃO

Ao abordar o desenvolvimento de uma governança marítima integrada, Till (2018) destaca que “a natureza abrangente da segurança marítima obriga as agências navais e civis envolvidas nesta questão a desenvolverem uma abordagem cada vez mais integrada da gestão dos oceanos; eles devem pensar, conversar, planejar e operar juntos” (Till, 2018, p. 346, tradução nossa)¹².

¹² No original: “*The wide-ranging nature of maritime security means that the naval and civilian agencies concerned with this need to develop an increasingly integrated approach to oceans management; they must think, talk, plan and operate together.*”.

A dificuldade de se integrar os esforços de diferentes nações no combate a esse adversário comum demanda uma sinergia em diversos aspectos. Nesse sentido, Muratore (2010) observa que, para garantir uma coordenação e cooperação eficazes entre as forças navais, é fundamental assegurar a interoperabilidade dos recursos, particularmente nos sistemas de comunicação, de forma a permitir que navios equipados com diferentes tecnologias possam se comunicar entre si, além de exigir a implementação de procedimentos táticos e técnicos que sejam compatíveis, assegurando assim uma operação conjunta eficiente e harmoniosa.

No âmbito da capacitação regional para o combate à pirataria, Guilfoyle (2013) destaca o surgimento do Código do Djibuti¹³, que se concentra em fomentar a cooperação e o compartilhamento de informações, responsabilidades delegadas aos centros de partilha localizados na Tanzânia, Quênia e Iêmen, além de objetivar o desenvolvimento de capacidades para melhorar as condições sob as quais os Estados da região possam, de forma independente, combater a pirataria.

Ao observarem que as várias forças nacionais e multinacionais, que operam com diferentes estruturas de comando, devem enfatizar a coordenação e a cooperação para garantir a eficácia dos esforços comuns na luta contra a pirataria na região, Geiß; Petrig (2011) destacam, no contexto do estabelecimento de mecanismos de cooperação internacionais resultantes das resoluções 1846 e 1851, o surgimento do Grupo de Contato sobre a Pirataria ao largo da costa da Somália (CGPCS), o Grupo de Consciência Compartilhada e Desconflitualização (SHADE) e do Centro de Segurança Marítima – Corno da África (MSCHOA).

Quanto ao CGPCS, Geiß; Petrig (2011) citam que é uma iniciativa internacional focada em combater a pirataria na região, sendo elemento comum entre Estados e organizações regionais e internacionais. Diferentemente do Grupo de Monitoramento sobre a Somália, ele coordena esforços entre Estados e organizações assistido pela ONU e IMO, sendo apoiado por quatro grupos de trabalho (WG) temáticos, quais sejam: o WG 1, sob presidência do Reino Unido, que se concentra na coordenação das operações navais e capacitação; o WG 2, presidido pela Dinamarca, que tem o

¹³ Refere-se a um código de Repressão a Pirataria e Roubo Armado contra Navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden, em que os signatários, diversos países daquela região, comprometem-se a cooperar com investigação, apreensão de navios suspeitos, resgate de navios e pessoas sequestradas por piratas e na realização de operações conjuntas, inclusive com outras marinhas de países não signatários e de fora da região em questão (IMO - *The Djibouti Code of Conduct*. Disponível em: <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Content-and-Evolution-of-the-Djibouti-Code-of-Conduct.aspx>. Acesso em: 15 jun. 2024).

foco nas questões jurídicas, servindo de assessoramento ao Grupo de Contato; o WG 3, sob a coordenação dos EUA, que fomenta a consciência situacional do transporte marítimo e a cooperação com a indústria naval, tendo inclusive como produto, segundo Geiß; Petrig, a atualização do “documento intitulado Melhores práticas de gestão para deter a pirataria no Golfo de Áden e ao largo da costa da Somália” (Geiß; Petrig, 2011, p. 27, tradução nossa)¹⁴; e o WG 4, sob a égide do Egito, que coordena as comunicações. De forma complementar, Guilfoyle (2013) também ilumina o caráter cooperativo deste voluntariado internacional, destacando não ser uma organização subordinada a ONU ou a IMO, contudo cita a existência de um quinto grupo de trabalho (WG 5), que tem ênfase nos fluxos financeiros.

Em relação ao SHADE, Geiß; Petrig (2011) observam ser um grupo militar internacional criado em dezembro de 2008, que realiza reuniões mensais no Bahrein para promover a troca de informações e sincronizar as operações contra a pirataria na região, incluindo entre os participantes as Forças Marítimas Combinadas (CMF), a Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR) e a OTAN, tendo expandido, posteriormente, para a inclusão de nações como China, Japão e Rússia, entre outras. Os autores destacam que, em virtude dos esforços de coordenação do SHADE, foi possível compartilhar comando e recursos, contribuindo significativamente para a melhoria da coordenação do tráfego marítimo, como a criação do Corredor de Trânsito Internacionalmente Recomendado (IRTC) no Golfo de Áden. Adicionalmente, Bueger (2017) ressalta que a informalidade do SHADE possibilitou o planejamento operacional conjunto entre diferentes organizações e mandatos. Ao realizar uma análise desses mecanismos de cooperação, Guilfoyle (2013) enfatiza que tanto o CGPCS quanto o SHADE não possuem autoridade formal para tomar decisões, funcionando, principalmente, como fórum para compartilhamento de informações e experiências e, até certo ponto, para a coordenação de esforços.

Contribuindo para a sinergia de esforços contra os atos de pirataria na região, Kraska (2009) realça a Organização de Comércio Marítimo do Reino Unido (UKMTO), com sede em Dubai, atuando como ponto de contato inicial para navios no Oceano Índico ocidental, mantendo comunicação constante e operando um sistema de notificação voluntária (VRS). O autor cita, ainda, que a UKMTO possibilita o

¹⁴ No original: “the document entitled “Best Management Practices to Deter Piracy in the Gulf of Aden and off the Coast of Somalia.”.

monitoramento e compartilhamento de dados de posição e movimento dos navios mercantes com as forças navais, visando proporcionar uma visão operacional comum às forças navais e garantir uma resposta rápida a incidentes de pirataria, transmitindo informações de emergências diretamente aos navios.

No que tange ao último mecanismo de cooperação que destacaremos, Geiß; Petrig (2011) descrevem a importância do MSCHOA, estabelecido pela União Europeia como parte de sua Política de Segurança e Defesa Europeia, e que serve como um centro de coordenação civil-militar focado em combater a pirataria e o roubo armado no Golfo de Áden e áreas circunvizinhas, com foco em proteger a navegação mercante, oferecendo um portal de Internet que permite à Força Naval da União Europeia interagir com a comunidade mercante internacional, facilitando o registro de movimentos de navios, por meio do sistema de registro voluntário (VRS), e fornecendo orientações sobre melhores práticas de prevenção e atuação perante um ato de pirataria e atualizações sobre a atividade pirata na região.

Para facilitar a comunicação e o compartilhamento de informações, foi desenvolvido um sistema chamado MERCURY, que centraliza os dados e coordena as respostas a incidentes (Garrun, 2011). Ao sublinhar a importância do MERCURY, Muratore (2010) realça que esse sistema, exclusivo para o combate à pirataria, emergiu como uma resposta inovadora que superou barreiras políticas e restrições de compartilhamento de informações, eliminando a necessidade de acesso às redes particulares de cada organização, que possuíam mecanismos e classificações de segurança distintos. Na mesma linha de análise, Bueger (2017) ilumina o destaque do MERCURY, ao qual chama de “*facebook* da antipirataria”, no compartilhamento de informações, sendo um degrau crucial para a sinergia entre mandatos e organizações.

4.3 COOPERAÇÃO OTAN-UE: as operações militares

Após verificarmos que o aumento de casos de pirataria na região do Golfo do Áden demandou atenção da comunidade internacional, culminando em pressões da IMO e resoluções do Conselho de Segurança da ONU acerca do tema em questão, abordaremos a atuação da resposta militar internacional, exclusivamente no âmbito naval, da OTAN e da UE no combate à pirataria.

Ao observar a dificuldade de padronização de procedimentos para a resposta internacional no combate à pirataria, Till (2018) salienta a necessidade de aprimoramento do compartilhamento de informações, no ambiente marítimo, sobretudo no controle do tráfego marítimo, a realização de ações combinadas e de estabelecimento de regras de engajamento apropriadas.

A primeira missão naval foi a Operação *Allied Provider*, de caráter temporária realizada pela OTAN, atendendo a um pedido do Secretário-Geral da ONU à época, tendo sido executada de outubro a dezembro de 2008. O principal objetivo da operação era proteger os navios do Programa Alimentar Mundial (OTAN, 2022). Ampliando o escopo dessa operação, Guedes (2014) aponta que os meios navais possuíam uma missão secundária de realizar a patrulha naval, em águas próximas a Somália e países vizinhos, buscando dissuadir a prática da pirataria e sua consequente intensificação. Adicionalmente, Geiß; Petrig (2011) realçam que essas patrulhas navais abrangiam, inclusive, as águas territoriais somalis.

A composição da Operação *Allied Provider* se deu pelo redirecionamento de três meios navais da Força Marítima Permanente da OTAN (SNMG2), marcando o pioneirismo do destacamento de uma Força Naval com bandeira da OTAN para o Golfo de Áden. No aspecto do Comando e Controle, os reportes do Comando da Força Naval destacada foram direcionados ao Comando Marítimo do Componente Aliado (CC-Mar), localizado em Nápoles. Haja vista a suscetibilidade de ataques contra os navios mercantes escoltados, ou até contra os meios da OTAN, a Força Naval cumpria diretrizes de uso da força, conforme Regras de Engajamento pré-determinadas e autorizadas (OTAN, 2022).

Como resultado prático da operação, destacamos a possibilidade do fornecimento, de forma segura, de dezenas de milhares de toneladas de itens da ajuda humanitária à Somália e o impedimento de diversos ataques de piratas, em virtude das patrulhas navais realizadas. A *Allied Provider* foi encerrada com a ativação da Operação Atalanta (Geiß; Petrig, 2011).

A Operação Atalanta, deflagrada em dezembro de 2008, sob a égide da UE, foi a operação naval, de emprego limitado da força, pioneira da Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD) da União, tendo objetivo similar à *Allied Provider*, tal como a proteção dos navios que carregam ajuda humanitária do Programa Alimentar Mundial e dos navios mercantes no Oceano Índico Ocidental. Para execução da operação, foi estabelecida a Força Naval da União Europeia (EUNAVFOR) e a criação

do MSCHOA, atuando no planejamento e monitoramento, como citado na sua função como mecanismo de cooperação (Kraska, 2009).

Ressaltamos, ainda, que a Operação Atalanta passou a conter nas suas tarefas a segurança das linhas de navegação e a fiscalização das atividades de pesca ilegal ao largo da costa da Somália, contribuindo, de forma geral, para o aprimoramento da segurança marítima na região (UE, 2022).

A Área de Operações da EUNAVFOR ATALANTA abrange o Golfo de Áden, a Bacia da Somália, o Mar Vermelho, os Golfos de Suez e Aqaba, incluindo Mascate em Omã (figura 10), onde os navios da Força Naval realizam patrulha naval no IRTC e operações de reconhecimento e vigilância, com apoio de Aeronaves de Patrulha e Reconhecimento Marítimo (MPRA), dando suporte às visitas e inspeções a navios suspeitos no interior da área em lide. A atuação da Força Naval abrange a busca pelo fortalecimento da consciência situacional marítima de navios, pesqueiros e comerciais na região, de forma a aderirem ao registro do VRS do Centro de Segurança Marítima da Operação Atalanta (MSCHOA), visando aumentar o fluxo de compartilhamento de informações e a eficiência das atividades na área de operações (UE, 2022).

O mandato da Operação Atalanta inclui a adoção de todas as medidas cabíveis, inclusive o uso da força, para mitigar, evitar e agir contra atos de pirataria e roubo à mão armada no mar. Para cumprir esse mandato de forma eficaz, a União Europeia firmou diversos Acordos de *Status* de Forças (SOFAs), que estabelecem as diretrizes sob as quais as Forças Armadas operam em países estrangeiros, definindo os direitos e privilégios das tropas nas águas jurisdicionais estrangeiras. Entre esses acordos, destacam-se os firmados com a Somália e Djibouti, ambos aprovados pelo Conselho da UE (Geiß; Petrig, 2011).

Poucos meses após o início da Operação Atalanta, em fevereiro de 2009, por uma iniciativa colaborativa entre UE, UKMTO e o *Combined Maritime Force* (CMF), foi criada uma ferramenta no combate à pirataria, ao qual citamos anteriormente, que foi o Corredor de Navegação Internacionalmente Recomendado (IRTC), composto de dois corredores paralelos de aproximadamente 490 milhas náuticas cada, que tem o intuito de aumentar a eficiência nas operações de patrulha naval e escolta, melhorando a segurança da navegação na região e aprimorando o uso das forças navais (Homan; Kamerling, 2010). Em complemento, Geiß; Petrig (2011) destacam que o IRTC, endossado pela IMO, permite que navios registrados no MSCHOA transitem em horários pré-determinados, sob a proteção de forças navais, utilizando

uma prática de sistema de comboios, ao agrupar navios de velocidades similares e pontos de partida escalonados, facilitando o monitoramento e proporcionando uma pronta resposta.

A criação do IRTC (figura 11), cobrindo grande parte do Golfo de Áden, além de reduzir a área de operações, facilitou uma coordenação mais eficaz entre os desdobramentos multinacionais. A posição de coordenador do IRTC, alternando entre a CMF, a UE e a OTAN, assegura a coordenação tática, sobretudo pela manutenção de oito a dez navios por área dentro do Corredor, garantindo boa cobertura. Em que pese as particularidades de cada organização, com objetivos e tarefas específicas na área, todas fornecem meios navais para o IRTC, iluminando a importância da cooperação para enfrentar a pirataria (Gebhard; Smith, 2015). Como forma de medirmos a eficácia da implantação do IRTC já a curto prazo, Kraska (2009) salienta que essa concentração de esforços permitiu que em 2010 apenas 14% dos ataques de piratas na área do corredor fossem bem-sucedidos.

Em uma análise das modificações de escopo da Operação Atalanta desde o seu início, Melo (2022) observa a evolução de um foco inicial de escolta dos navios do Programa Alimentar Mundial para uma missão mais ampla, incluindo o monitoramento das atividades de pesca, com expansão para o Oceano Índico e águas jurisdicionais somalis. Segundo o autor, essa abordagem evolutiva da operação é interligada à estratégia de “*Comprehensive Approach*” da UE, ao mudar da diretriz de apenas combater os atos de pirataria para um contexto mais abrangente, ao qual busca atacar as causas desse fenômeno, ao invés de somente os efeitos.

Como balanço da Operação Atalanta, entre 2009 e 2016, mais de 2.400 navios do Programa Alimentar Mundial foram protegidos, possibilitando cerca de três milhões de itens da ajuda humanitária entregues e mais de 170 piratas transferidos para autoridades competentes, além de 134 ações que incapacitaram grupos de piratas de continuarem a prática desses atos (UE, 2024).

Ampliando a pesquisas sobre as operações militares em resposta a pirataria, citamos a Operação *Allied Protector*, ocorrida entre março e junho de 2009, sob responsabilidade da OTAN, e conduzida por navios do Grupo Marítimo Permanente da OTAN 1 (SNMG1) (OTAN, 2022). Melo (2022) destaca a quebra do hiato de operações antipirataria sob a égide da Organização, após a Operação *Allied Provider*, além do marco representado pela simultaneidade de operações, no mesmo contexto temporal e geográfico, sendo uma sob responsabilidade da UE e essa da OTAN, em

referência, respectivamente, a Operação Atalanta e *Allied Protector*, cujo início de cada está defasado de três meses. Em relação à condução dessa operação, Guedes (2014) observa que ocorreu em duas fases, com cinco navios em cada fase, derivada de trânsito de ida e volta do SNMG1 ao Sudeste Asiático, a fim de contribuir para mitigar os atos de piratas, especialmente, por meio da dissuasão.

Segundo a OTAN, a missão da operação consiste na dissuasão, defesa e interrupção das atividades de pirataria na região (OTAN, 2022). A Organização destaca ainda o caráter cooperativo com a comunidade internacional, ao passo que a operação contribui para a melhoria da segurança marítima na região, reforçando o cumprimento de tarefas de vigilância e proteção com o fito de combater a pirataria e roubos de navios à mão armada. (OTAN, 2009). Podemos ver a concretização dos anseios da OTAN, quanto às atividades realizadas na Operação *Allied Protector*, ao verificarmos que 100% dos navios escoltados chegaram ao seu destino com sucesso (OTAN, 2009).

Em sequência, a OTAN implementou a Operação *Ocean Shield*, com duração de agosto de 2009 a dezembro de 2016, tendo como foco principal, semelhante às operações que a sucederam, o combate à pirataria no mar e roubo à mão armada a navios. Adicionalmente, sob solicitação da ONU, a operação adotou como tarefa secundária a escolta de navio de abastecimento da Missão Conjunta da ONU e da União Africana na Somália (AMISOM) até as proximidades de seu destino, na Somália (OTAN, 2022).

A área de atuação das Forças Navais nessa operação (figura 12) inclui a região ao largo do Corno da África, abrangendo o Golfo de Áden e o Oceano Índico Ocidental até o Estreito de Ormuz, perfazendo um total de um pouco mais de dois milhões de milhas quadradas. Em que pese a ausência de autorização no mandato da ONU para atuação nas águas jurisdicionais somalis, os meios navais da OTAN puderam operar nesses espaços marítimos, com o consentimento das autoridades somalis (OTAN, 2016a). Alexandre (2021) salienta que a magnitude da área de operações está diretamente ligada à evolução da pirataria somali, que passou a atuar em áreas mais longínquas da costa.

O processo evolutivo das táticas de pirataria, conforme abordado anteriormente, alertou a OTAN da necessidade de atualizar suas ações em resposta a esses atos, ao qual se observou no *Strategic Assessment* de março de 2012, sublinhando a importância de enfraquecer a cadeia logística e as bases de apoio dos

piratas, incluindo as ações para incapacitar os *skiffs*, rastreamento de navios-mãe e emprego da força para neutralizar embarcações suspeitas. A atualização das táticas reverberou em forma de ampliação da abordagem utilizada, ao qual a *Ocean Shield* passou a assistir aos Estados da região com fulcro no desenvolvimento de capacitações para o combate à pirataria. Em resumo, a OTAN buscava a prevenção e o combate à pirataria por meio de operações voltadas diretamente contra piratas, como escoltas de navios e medidas de dissuasão, ao passo que, simultaneamente, expandia a cooperação com outras operações antipirataria, como a EUNAVFOR Atalanta e a *Combined Task Force (CFT) 151*¹⁵, liderada pelos EUA, para potencializar os esforços e sobrepujar a evolução tática dos piratas (OTAN, 2022). Em uma análise da evolução das tarefas atribuídas nas três operações da OTAN nesse cenário, Carvalho (2018) sublinha o foco inicial na proteção do tráfego marítimo, com operações de defesa, particularmente por meio de escoltas e esclarecimento, transitando para uma repressão direta aos piratas.

No que tange a composição dos meios da Operação *Ocean Shield*, foi observada uma rotação semestral entre navios da SNMG1 e SNMG2 da OTAN, que atuavam lado a lado com Forças Navais da EUNAVFOR Atalanta, CFT 151 e países independentes, como China, Japão, Coreia do Sul, Austrália, Colômbia, Nova Zelândia e Ucrânia (OTAN, 2022). O Comando Operacional foi delegado ao Comando Marítimo da OTAN (MARCOM), em Northwood, Reino Unido, que coordenou os Grupos Marítimos compostos de meios dos aliados, sejam navios ou aeronaves de patrulha marítima (OTAN, 2016a). Nesse contexto, Kraska (2009) destaca a atuação do *NATO Shipping Center (NSC)* como conexão entre suas as Forças Navais e a indústria marítima comercial. A figura 13 apresenta a parcela de contribuição dos países da Aliança com disponibilidade de meios para a Operação *Ocean Shield*, entre 2009 e 2014, denotando a importância da operação para a comunidade internacional, sobretudo quanto à segurança marítima na região.

No espectro tático da operação, foram realizadas missões de inteligência, reconhecimento e vigilância, visando identificar os navios piratas suspeitos, além de visita e inspeção a procura de piratas embarcados, com autorização do uso da força para intervenção de um navio pirata ou sequestro em andamento. A cooperação com

¹⁵ É uma Força Tarefa Combinada integrante das Forças Marítimas Combinadas, uma coalizão internacional liderada pelos EUA, desde 2009, com o objetivo específico de combater a pirataria no Golfo de Áden, Mar Árabe e Oceano Índico (Geiß; Petrig, 2011, p. 24).

o tráfego marítimo comercial ficou latente por meio do NSC, que corroborou para o incremento da consciência situacional marítima, com o reporte e compartilhamento de informações com o fulcro da prevenção de ataques, além dos esforços da própria OTAN, e parceiros na região, para a difusão das *Best Management Practices 4* (BMP 4)¹⁶ para os navios mercantes que operam na região (OTAN, 2016a).

Como balanço, a Operação *Ocean Shield* fez a interrupção de 116 atividades de piratas, das mais de 672 embarcações suspeitas. A OTAN ilumina três pontos que foram cruciais para o sucesso da operação, a saber: a união de marinhas do mundo, com cooperação efetiva, a exemplo da SHADE; a integração com a indústria marítima internacional, apoiada pela IMO, das quais se exemplifica a BMP4; e a atuação do Grupo de Contato das Nações Unidas na pressão aos piratas, sobretudo no rastreamento do dinheiro advindo dessa atividade (OTAN, 2016b). Em virtude das atividades piratas não lograrem êxito desde 2012 (figuras 14 e 15), a operação foi encerrada em dezembro de 2016 (OTAN, 2022).

Na identificação das lições aprendidas da Operação *Ocean Shield*, Bueger (2017), destaca a importância da colaboração internacional, inédita no âmbito da OTAN, evidenciando a estreita cooperação entre essa aliança, UE, outros países e o setor privado, o que demonstrou a capacidade da OTAN de trabalhar eficazmente com uma ampla gama de parceiros; a reafirmação da essência marítima da OTAN, demonstrando que a aliança é uma organização marítima essencialmente preparada para responder a crises no mar; e a comunicação efetiva e a cooperação com intervenientes privados, facilitadas pelo NSC, que foi determinante para a contenção da pirataria somali e o estabelecimento de melhores práticas, tornando essa parceria com o setor privado um fator vital de sucesso. Ainda no contexto das consequências positivas das operações de combate à pirataria, Melo (2022) reforça que elas foram cruciais para que OTAN e UE voltassem atenção para a revisão de suas doutrinas de Estratégia de Segurança Marítima.

Ao analisar a cooperação internacional, sobretudo OTAN, UE e nações independentes, no combate à pirataria na costa da Somália, Till (2018) observa, em que pese a variedade de nações e regras de engajamento envolvidas, uma

¹⁶ Desenvolvido pela *International Chamber of Shipping* (ICS) e outras organizações da indústria de navegação, em cooperação com marinhas militares, como auxílio a navios para evitar se tornarem vítimas de pirataria no Golfo de Áden, na costa da Somália e no Oceano Índico Ocidental (Disponível em: <https://www.ics-shipping.org/resource/bmp4-best-management-practices-for-protection-against-somali-based-piracy/>. Acesso em: 15 jun. 2024).

unanimidade quanto a importância do compartilhamento de informações e melhores práticas e a proteção do comércio marítimo global, e não apenas o de sua própria bandeira. Neste bojo, o autor destaca que a cooperação naval internacional realizada foi a única resposta plausível para o combate a esse problema.

No que diz respeito à cooperação OTAN-EU, Gebhard; Simith (2015) apontam que, no cenário do combate à pirataria na costa da Somália, logrou o êxito observado, especialmente a nível operacional e tático, em grande parte pelo incremento e atuação dos mecanismos de cooperação multinacionais, em complementariedade aos esforços operacionais conjuntos, do que pela vontade política das coligações presentes na área de operações. Os autores ainda destacam que, no âmbito das operações militares, a cooperação supracitada resultou na padronização de procedimentos e de uma cultura operacional entre a OTAN e UE.

4.4 SÍNTESE CONCLUSIVA

Identificamos que a atuação da ONU na repressão à pirataria na Somália, delineada por resoluções significativas do Conselho de Segurança e esforços da IMO, ressalta uma abordagem estratégica e dinâmica na gestão de segurança marítima em regiões de instabilidade estatal. Essas medidas, incluindo a autorização para empergo limitado da força para reprimir atos de pirataria, delineiam a postura da ONU em proteger as rotas marítimas, ao mesmo tempo em que salvaguarda a soberania nacional, mesmo em contexto de Estados falidos, refletindo um equilíbrio delicado entre a necessidade de segurança marítima e o respeito pelos princípios jurídicos internacionais. Desta forma, observamos que a capacidade da ONU de adaptar suas estratégias legais às necessidades específicas de conflitos regionais, sem estabelecer precedentes que possam perturbar o Direito do Mar existente, é um testemunho da complexidade da governança global contemporânea.

A análise dos mecanismos de cooperação no combate à pirataria na costa da Somália ilustra a importância da integração e colaboração internacional para enfrentar desafios transnacionais complexos, como a segurança marítima. Esses mecanismos, exemplificam a eficácia de abordagens cooperativas e multinacionais, operando com um objetivo comum de fortalecer a segurança no mar.

Os esforços de partilha de informações, coordenação e capacitação regional desses grupos contribuem para estratégias mais eficazes contra a pirataria, facilitando ações específicas e aumentando a conscientização e preparo no domínio marítimo. Resultados tangíveis, como o desenvolvimento do IRTC e a melhoria na coordenação do tráfego marítimo, sublinham a eficácia dessas colaborações na mitigação de riscos e no fortalecimento da governança marítima regional.

Com isso, é nítido que esses mecanismos de cooperação não apenas contribuem para o combate eficaz à pirataria, mas também servem como modelos para mobilizar a cooperação internacional diante de ameaças globais, ressaltando a necessidade contínua de diálogo, partilha de responsabilidades e esforços conjuntos.

A evolução das operações antipirataria, transitando para uma repressão direta aos atos de pirataria, é exemplificada pela Operação *EUNAVFOR Atalanta* e a *Ocean Shield* da OTAN, que expandiram suas áreas de atuação e intensificaram as ações contra os piratas. Essas operações não só realizam a proteção do tráfego marítimo, como também operações de patrulha naval e ações de inteligência para localizar, identificar, capturar e neutralizar piratas.

O sucesso dessas operações é demonstrado pela significativa redução nos ataques piratas desde 2012, culminando no encerramento da Operação *Ocean Shield* em 2016. As lições aprendidas ressaltam a importância da colaboração internacional, a capacidade de adaptação das forças navais e a efetividade de uma estratégia integrada que combina ações diretas com o fortalecimento das capacidades regionais para enfrentar a pirataria de forma sustentável. Em última análise, as operações antipirataria na Somália servem como um modelo de como a cooperação global e a ação coordenada podem responder eficazmente a ameaças complexas à segurança marítima, preservando a soberania nacional e promovendo a estabilidade regional.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cooperação internacional no combate à pirataria no Golfo de Áden e na costa da Somália é um exemplo notável da importância da colaboração entre nações e organizações internacionais para enfrentar ameaças globais complexas. A pirataria, historicamente, sempre foi uma ameaça significativa ao comércio marítimo, ressurgindo com intensidade na costa somali, amplificada pela localização estratégica da região e instabilidade política e econômica interna. Essa ameaça não afeta apenas os navios de uma nação específica, mas tem implicações abrangentes para a segurança, economia e estabilidade do comércio global. A resposta a essa ameaça exigiu a colaboração de várias nações e organizações internacionais, superando a diversidade de doutrinas particulares para proteger o comércio marítimo global.

As operações antipirataria realizadas pela OTAN e pela União Europeia no Golfo de Áden e na costa da Somália exemplificam claramente a definição de atividades de emprego limitado da força. Essas operações, respaldadas por mandatos internacionais, atuando inclusive no mar territorial somali, são justificadas pela necessidade de proteger rotas comerciais vitais e garantir a segurança da navegação internacional sem recorrer ao uso da força como meio prioritário na busca da estabilização da liberdade de navegação na região. Ao focar em patrulhas navais, escoltas de embarcações e respostas precisas e proporcionais a incidentes de pirataria, essas forças navais utilizam a força de maneira restrita e regulamentada, permitindo que objetivos específicos sejam alcançados, como a dissuasão de ataques piratas e a proteção de navios mercantes.

Em que pese as operações navais que estudamos não serem tipificadas como Operações de Paz, o debate sobre a aplicação do termo "*naval peacekeeping*" no contexto das operações antipirataria envolve considerações legais. As resoluções do Conselho de Segurança da ONU fornecem uma base legal para a intervenção em águas territoriais somalis, autorizando o uso da força conforme necessário para reprimir a pirataria, servindo como um reconhecimento explícito da necessidade de operações de manutenção da paz no domínio marítimo, adaptando os princípios tradicionais do *peacekeeping* para enfrentar ameaças transnacionais como a pirataria.

Em uma visão holística do emprego de meios navais no combate à pirataria abordada neste estudo, podemos observar uma correlação com uma operação multinacional. Em que pese o Comando e Controle distintos, com operações

simultâneas sob a égide de OTAN e UE, elas se mostraram integradas, particularmente pelo advento de mecanismos de cooperação, entre outros, no que tange o compartilhamento de informação do ambiente operacional, a coordenação de ações e a otimização de esforços na área de operações. Contudo, faz-se mister ressaltarmos a pluralidade de Regras de Engajamentos coexistentes, inclusive dentro de operações somente no escopo da OTAN ou da UE.

Sob a ótica da aplicação dos conceitos e estratégias de segurança marítima, essas operações combinam patrulhas navais, cooperação internacional, compartilhamento de informações, capacitação regional e presença dissuasiva para criar um ambiente marítimo seguro e estável. Ao alinhar-se com as estratégias de segurança marítima apresentadas, não só protegem rotas comerciais vitais, mas também promovem a paz e a segurança internacional, demonstrando a eficácia de uma abordagem coordenada e integrada para enfrentar ameaças transnacionais.

Quanto a associação das operações antipirataria no contexto das teorias das Relações Internacionais, podemos ter a percepção que o Realismo explica essa cooperação como uma necessidade estratégica, onde Estados, motivados pela sobrevivência, unem forças para enfrentar ameaças como a pirataria; o Liberalismo destaca o papel de organizações e acordos internacionais, como os mecanismos de cooperação, que facilitam a coordenação entre atores estatais e não estatais, promovendo a cooperação mediante regras compartilhadas; e o Construtivismo enfatiza como a percepção comum da pirataria como uma ameaça pode transformar identidades e interesses dos Estados, promovendo um entendimento compartilhado de segurança marítima e ações coletivas.

Os mecanismos de cooperação desenvolvidos, como o CGPCS e SHADE, foram essenciais para o êxito do combate à pirataria a região. Esses fóruns facilitaram o compartilhamento de informações e a coordenação entre diversas forças navais e partes interessadas, incluindo o setor privado. A criação do Corredor Internacional de Trânsito Recomendado (IRTC) e o uso de sistemas de notificação voluntária (VRS) exemplificam como a colaboração entre as forças navais e os setores comerciais melhorou significativamente a segurança marítima. A participação ativa da indústria privada, com a adoção de melhores práticas e a comunicação constante com as forças navais, ajudou a reduzir os ataques piratas, evidenciando a eficácia de uma abordagem integrada e cooperativa.

Além disso, os mecanismos de cooperação geraram ideias criativas que mitigaram a diversidade de procedimentos operacionais na área de operações. A implementação de protocolos padronizados e a integração de sistemas de comunicação e monitoramento, como o MERCURY, garantiram uma resposta mais rápida e eficiente aos incidentes de pirataria. Essas iniciativas reduziram a complexidade operacional e aumentaram a eficácia dessas operações, transformando a cooperação de uma necessidade estratégica em um valor compartilhado. Adicionalmente, ressaltamos que a sinergia entre setores público e privado não apenas fortaleceu a capacidade de resposta imediata, mas também estabeleceu uma base sólida para a manutenção da segurança e da ordem nessas rotas marítimas.

Somado as operações militares e o compartilhamento de informações, a cooperação internacional incluiu esforços para fortalecer as capacidades regionais, envolvendo treinamento e apoio às forças navais e de segurança dos países da região. O fortalecimento das capacidades regionais é um componente essencial de uma abordagem sustentável para a segurança marítima, assegurando que as nações locais possam manter a ordem no mar de forma independente a longo prazo.

A atuação da OTAN e UE na costa da Somália também destaca a importância da flexibilidade e da adaptabilidade nas respostas internacionais. As ameaças à segurança marítima podem evoluir rapidamente e as respostas devem ser capazes de se moldar às novas realidades e desafios. A capacidade de ajustar as operações e estratégias face às mudanças nas táticas e nas atividades dos piratas foi fundamental para o sucesso das operações multinacionais.

A experiência dessas operações antipirataria abordadas oferecem lições valiosas que a Marinha do Brasil pode adaptá-las para o enfrentamento de novas ameaças, especialmente, no entorno estratégico brasileiro. Primeiramente, a cooperação internacional é fundamental; a participação de múltiplos atores globais destaca a necessidade dos mecanismos de cooperação e compartilhamento de informações para combater ameaças transnacionais, além de permitir a coordenação de estratégias entre diferentes países e organizações. E como outra lição, a adoção de ideias inovadoras é um diferencial significativo; a introdução de tecnologias avançadas de monitoramento e comunicação, como foi o sistema MERCURY, facilita a troca de informações em tempo real entre as diferentes forças navais e organizações envolvidas, permitindo uma melhor coordenação e resposta a incidentes.

REFERÊNCIAS

- ALEXANDRE, António Gonçalves. **O Poder Militar no mar no combate à pirataria somali**. Revista de Ciências Militares. Lisboa – Portugal, v. IX, n. 1, p. 121-141. Mai, 2021.
- ALLARD, Kenneth. **Somalia operations: lessons learned**. Washington, DC: National Defense University Press, 1995. 113p.
- BARBOSA, João Batista. **O uso da força contra a pirataria e a aplicação do direito internacional humanitário no marco da cooperação internacional**. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 143, n. 10/12, p. 64-88, out./dez. 2023.
- BRASIL. **Lei Complementar nº 97, de 9 de junho de 1999**. Dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil. Brasília, DF, 10 jun. 1999. Disponível em: < [Portal da Câmara dos Deputados \(camara.leg.br\)](http://portal.da.camara.br)>. Acesso em: 23 mar. 2024.
- _____. Marinha do Brasil. **EMA-305: Doutrina Militar Naval**. Mod. 1. Brasília, DF, 2017.
- _____. Marinha do Brasil. **EMA-301: Fundamentos Doutrinários da Marinha**. Brasília, DF, 2023.
- BUEGER, Christian. **"Ocean Shield" Achieved its Mission**. 2017. Disponível em: <https://www.maritime-executive.com/blog/ocean-shield-achieved-its-mission>. Acesso em: 31 mai. 2024.
- CARVALHO, Vitor Rosa França de. **A Eficácia De Operações Militares No Combate À Pirataria: análise dos resultados alcançados no combate à pirataria originada em Estados Falidos**. 2018. 78 p. (Mestrado - Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores) Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2018.
- ELLEMAN, Bruce A.; FORBES, Andrew; and ROSENBERG, David. **Piracy and Maritime Crime: Historical and Modern Case Studies**. Newport, RI: Naval War College, 2010. ISBN 9781884733659.
- EUA. Estados Unidos Da América. **Naval Doctrine Publication1 (NDP 1)**. 2020. Disponível em: https://cimsec.org/wp-content/uploads/2020/08/NDP1_April2020.pdf. Acesso em: 24 mar. 2024.
- FERNANDES, Tathyana Zimmermann. **História da Pirataria**. 2009. Disponível em: <http://prof-tathy.blogspot.com.br/search?q=pirataria>. Acesso em: 21 mar. 2024.
- LUIZ, Sergio Eduardo Fernandes. **Pirataria no Golfo da Guiné: desafios e oportunidades para a Marinha do Brasil**. 2022. 74 p. (Doutorado - Curso de Política e Estratégia Marítima) Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2022.

GARRUN, D. *How to catch a pirate - cooperation is key*. 2011. Disponível em: <https://www.naval-technology.com/features/featurehow-to-catch-a-pirate-cooperation-is-key/?cf-view>. Acesso em: 31 mai. 2024.

GEBHARD, Carmen; SMITH, Simon J. *The two faces of EU–NATO cooperation: Counter-piracy operations off the Somali coast*. 2015. Cooperation and Conflict, vol. 50, no. 1, p. 107-127. Disponível em: https://purehost.bath.ac.uk/ws/portalfiles/portal/136837087/The_two_faces_of_EU_NATO_cooperation_Counter_piracy_operations_off_the_Somali_coast.pdf. Acesso em: 23 mai. 2024.

GEIß, Robin; PETRIG, Anna. *Piracy and armed robbery at sea: the legal framework for counter-piracy operations in Somalia and the Gulf of Aden*. New York: Oxford University Press, 2011. vxiii, 321 p. ISBN 9780199609529.

GUEDES, Henrique P. *A Pirataria Marítima Contemporânea: as Últimas Duas Décadas*. 1 ed. Lisboa: Edições Revista De Marinha, 2014. 304 p.

HANSEN, Stig Jarle. *Piracy in the Greater Gulf of Aden: Myths, Misconception and Remedies*. Norwegian Institute for Urban and Regional Research. 2009. 74 p.

HOMAN, Kees; KAMERLING, Susanne. *Operational Challenges to Counterpiracy Operations Off The Coast of Somalia*. In: GINKEL, Bibi V.; PUTTEN, Frans-Paul V. (org.). *The International Response to Somali Piracy: Challenges and Opportunities*. Leiden, Países Baixos: Brill My Book, 2010. 202 p.

ICC. International Maritime Bureau (2010). *Piracy and armed robbery against ships. Annual Report 1 January – 31 December 2009*. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>. Acesso em: 16 abr. 2024.

IMO. International Maritime Organization. *Resolução nº 1.002 (25) da Organização Marítima Internacional*. 2007. Disponível em: [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1002\(25\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.1002(25).pdf). Acesso em: 01 mai. 2024.

KRASKA, James. *Fresh Thinking for an Old Problem. Report of the Naval War College Workshop on Countering Maritime Piracy*. Naval War College Monterey, CA, 2009. Disponível em: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=1649171. Acesso em: 30 mar. 2024.

_____. *Contemporary Maritime Piracy: International Law, Strategy and Diplomacy at Sea*. Santa Barbara: Praeger Publishers, 2011. 253 p.

MAHAN, Captain A. T. *The Influence Of Sea Power Upon History 1660-1783*. 15. ed. Nova York: Dover Publications, Inc., 1894. 1360 p.

MATHUIY, FLÁVIO H. *Pirataria e Novas Ameaças: Estratégias de Cooperação para Prevenção e Combate*. 2013. 83 p. (Doutorado - Curso de Política e Estratégia Marítima) Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013.

MCCABE, Robert C. **Modern Maritime Piracy: Genesis, Evolution and Responses**. New York: Routledge, 2018.

MELO, Pedro M. A. Bismarck de. **A cooperação NATO-UE no combate à pirataria**. 2022. 114 p. (Mestrado – Ciência Política e Relações Internacionais) Universidade Nova de Lisboa, 2022.

MINGST, Karen A.; ARREGUÍN-TOFT, Ivan M. **Princípios de Relações Internacionais**. Tradução de Cristiana de Assis Serra. 6 ed. Rio de Janeiro: Elsevier, 2014.

MIRSHAK, Ramzi. **Ship Response Capability Models for Counter-Piracy Patrols in the Gulf of Aden**. 2011. Defence R&D Canada, Centre for Operational Research and Analysis. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/269708323_Ship_Response_Capability_Models_for_Counter-Piracy_Patrols_in_the_Gulf_of_Aden. Acesso em: 23 mai. 2024.

MURATORE, A. **EU-NATO Cooperation and the Pirates of the Gulf of Aden**. Australian Journal of Maritime & Ocean Affairs, v. 2, n. 3, p. 90-102. 2010. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/18366503.2010.10815662>. Acesso em: 31 mai. 2024.

MURPHY, Martin N. **Small Boats, Weak States, Dirty Money: Piracy and Maritime Terrorism in the Modern World**. New York: Columbia University Press, 2009. 388 p.

_____. **Somalia: The new Barbary? Piracy and Islam in the Horn of Africa**. Londres: Hurst & Company. 2011.

OLIVEIRA, Gilberto Carvalho. **Intervenção contra a pirataria nas costas da Somália: naval peacekeeping?**. Revista Relações Internacionais. p. 99 – 115. Set. 2011. Disponível em: <https://scielo.pt/pdf/ri/n31/n31a10.pdf>. Acesso em: 22 abr. 2024.

_____. **Guerra contra a Pirataria: uma reconstrução crítica da intervenção das Nações Unidas contra a pirataria nas costas da Somália**. 2018. Lisboa: ICS. Imprensa de Ciências Sociais, 2018. E-book.

ONU. Organização das Nações Unidas. **Carta das Nações Unidas**. São Francisco, 26 jun. 1945. Disponível em: <https://brasil.un.org/sites/default/files/2022-05/Carta-ONU.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2024.

_____. **Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar**. Montego Bay, 1982.

_____. **Resolução nº 794 do Conselho de Segurança da ONU (RES 794/1992)**. 1992. Disponível em: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n92/772/11/pdf/n9277211.pdf?token=PhNuThHBABPBz9HGd5&fe=true>. Acesso em: 04 abr. 2024.

_____. **Resolução nº 1.772 do Conselho de Segurança da ONU** (RES 1727/2007). 2007. Disponível em: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n07/485/62/pdf/n0748562.pdf?token=G9s09huYhcX1ERHaf1&fe=true>. Acesso em: 01 mai. 2024.

_____. **United Nations Peacekeeping Operations: principles and guidelines**. 2008a. Disponível em: https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/peacekeeping/en/capstone_eng.pdf. Acesso em: 22 abr. 2024.

_____. **Report of the Monitoring Group on Somalia pursuant to Security Council resolution 1811** (S/2008/769). 2008b. Disponível em: <https://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/Somalia%20S2008%20769.pdf>. Acesso em: 06 abr. 2024.

_____. **Resolução nº 1.814 do Conselho de Segurança da ONU** (RES 1814/2008). 2008c. Disponível em: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n08/343/79/pdf/n0834379.pdf?token=wVCsVWoS4INh9hYtei&fe=true>. Acesso em: 01 mai. 2024.

_____. **Resolução nº 1.816 do Conselho de Segurança da ONU** (RES 1816/2008). 2008d. Disponível em: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n08/361/77/pdf/n0836177.pdf?token=SfiWYEQeQD7gEtblpX&fe=true>. Acesso em: 01 mai. 2024.

_____. **Resolução nº 1.846 do Conselho de Segurança da ONU** (RES 1846/2008). 2008e. Disponível em: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n08/630/29/pdf/n0863029.pdf?token=UkKzz64vWHBb56kA8W&fe=true>. Acesso em: 01 mai. 2024.

_____. **Resolução nº 1.851 do Conselho de Segurança da ONU** (RES 1851/2008). 2008f. Disponível em: <https://documents.un.org/doc/undoc/gen/n08/655/01/pdf/n0865501.pdf?token=Oar3XX6oLeHLAQFkFV&fe=true>. Acesso em: 01 mai. 2024.

OTAN. Organização Do Tratado Do Atlântico Norte. **NATO extends counter-piracy operation**. 2009. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/news_55594.htm?selectedLocale=en. Acesso em 26 mai. 2024.

_____. **Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) – Guide to owners, operators, masters and officers**. ATP-02.1. 2014.

_____. **The Secretary General's Annual Report 2014**. 2015. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/opinions_116854.htm?selectedLocale=en. Acesso em: 13 jun. 2024.

_____. **Operation Ocean Shield – MARCOM**. 2016a. Disponível em: <https://mc.nato.int/missions/operation-ocean-shield>. Acesso em: 30 mai. 2024.

_____. **COM MARCOM remarks at 39th SHADE in Bahrain**. 2016b. Disponível em: <https://mc.nato.int/media-centre/news/2016/com-marcom-remarks-at-39th-shade-in-bahrain>. Acesso em: 31 mai. 2024.

_____. **Counter-piracy operations (2008-2016)**. 2022. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natohq/topics_48815.htm. Acesso em: 23 mai. 2024.

_____. **NATO's Strategic Concept**. 2022. Disponível em: [290622-strategic-concept.pdf \(nato.int\)](https://www.nato.int/docu/strat/290622-strategic-concept.pdf). Acesso em: 24 mar. 2024.

PEDRA, José João R., 2012. **A pirataria marítima na Somália**. Anuário JANUS Online, pp. 68-69. Disponível em: https://www.janusonline.pt/arquivo/popups2011_2012/2011_2012_2_8.pdf. Acesso em: 04 abr. 2024.

PIEIDADE, João. **Segurança marítima e os estudos de segurança: Revisão da literatura**. Relações Internacionais. Lisboa, n. 57, p. 11-24, mar. 2018. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992018000100002&lng=pt&nrm=iso. Acesso em: 28 mar. 2024.

SCHNEIDER, Eduardo Augusto S. da C. **Pirataria Marítima: a experiência Somália**. Revista do Direito Internacional, v. 12, nº 1, 2015, p. 301-320.

SILVA, Antonio Ruy de Almeida. **A Pirataria na Somália**. Revista Marítima Brasileira. Rio de Janeiro, v. 130, n. 01/03, p. 47-64, jan./mar. 2010.

SUETONIO; PLUTARCO. **Vidas de César**. Tradução de Antônio da Silveira Mendonça e Ísis Borges da Fonseca. São Paulo: Estação Liberdade, 2007, 272 p.

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

UE. União Europeia. **EU Maritime Security Operations (MSO) Concept**. 2012. Disponível em: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-8592-2012-INIT/en/pdf>. Acesso em: 22 abr. 2024.

_____. **Resolução do Conselho da União Europeia sobre a Estratégia de Segurança Marítima da UE (RES nº 11205-14)**. 2014. Disponível em: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/pt/pdf>. Acesso em: 23 mar. 2024.

_____. **EUNAVFOR – Atalanta Operation**. 2022. Disponível em: <https://eunavfor.eu/mission>. Acesso em: 23 mai. 2024.

_____. **EUNAVFOR – Atalanta Operation - Key Facts and Figures**. 2024. Disponível em: <https://eunavfor.eu/key-facts-and-figures>. Acesso em: 23 mai. 2024.

UK. Reino Unido. **The UK National Strategy for Maritime Security**. 2014. Disponível em: http://www.globalsecurity.org/military/library/policy/int/uk-strategy-for-maritime-security_2014.pdf. Acesso em: 28 mar. 2024.

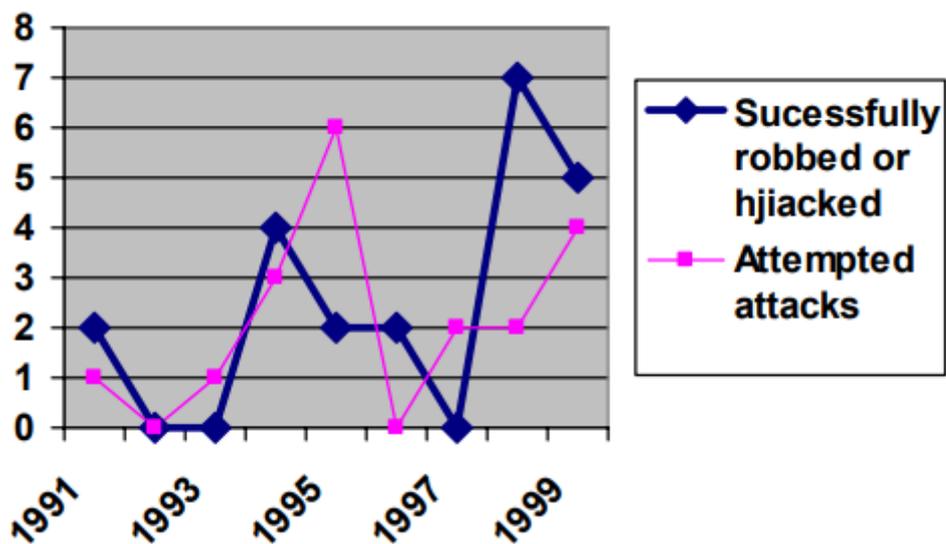
UNITAR. **Relatório Global sobre Pirataria Marítima da UNOSAT – uma análise geoespacial 1995-2013**. 2014. Disponível em: <https://www.unitar.org/learning-solutions/publications/unosat-global-report-maritime-piracy-geospatial-analysis-1995-2013>. Acesso em: 15 abr. 2024.

WIRTZ, James J., e LARSEN, Jeffrey A. (eds.) – ***Naval Peacekeeping and Humanitarian Operations***. Londres: Routledge, 2009.

ZAGO, Evandro Farid; MINILLO, Xaman Korai Pinheiro. **Consequências da Falência de um Estado: pirataria nas águas da Somália**. Revista Meridiano 47, nº 100, nov. 2008, p. 11-16.

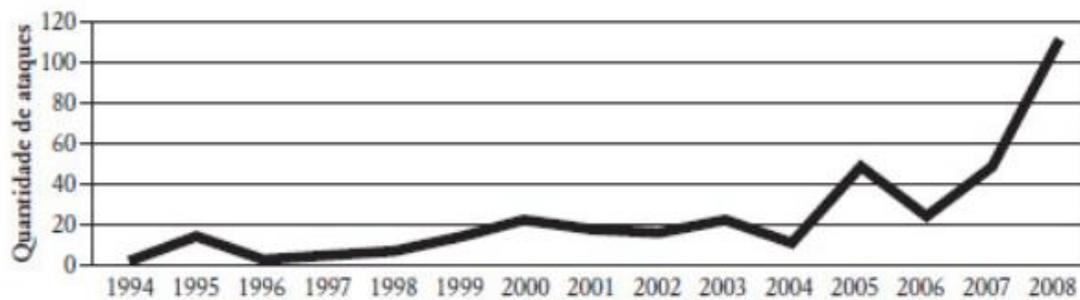
ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Ataques de piratas nas proximidades da Somália (1990-1999)



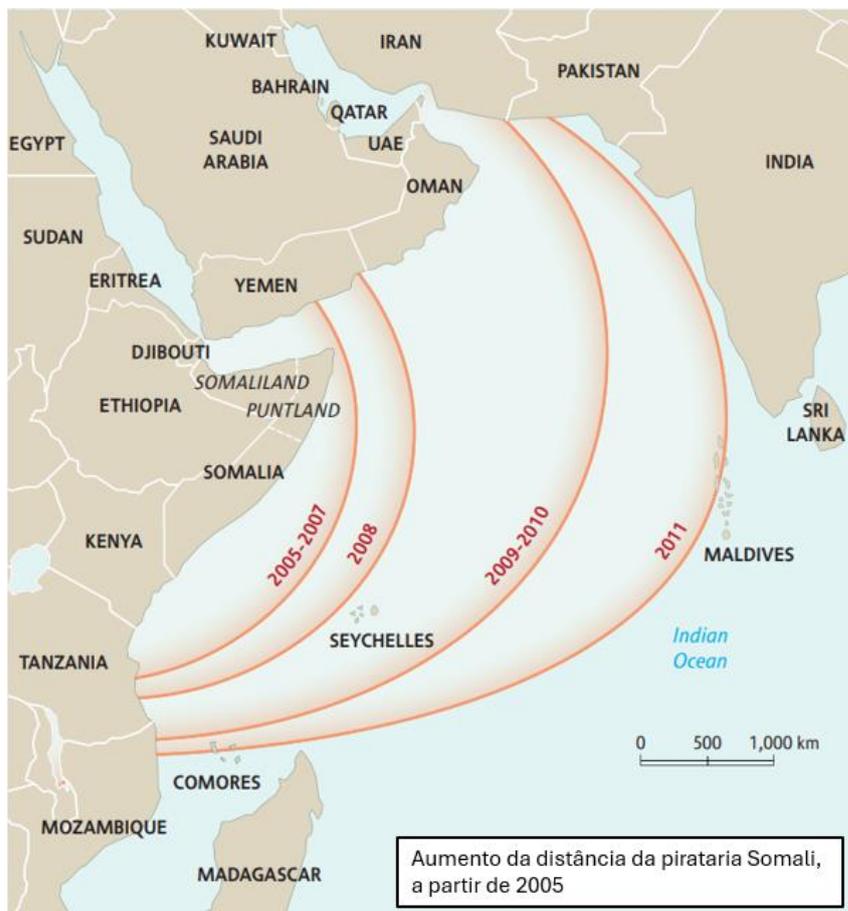
Fonte: Hansen (2009, p. 20)

Figura 2: Quantidade de ataques realizados por piratas entre 1994-2008



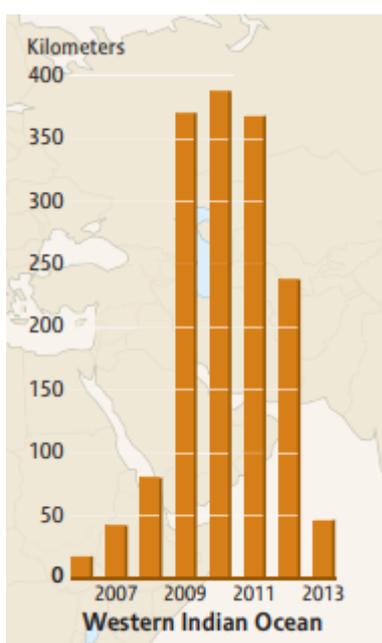
Fonte: Oliveira (2018, figura 5.2, localização 4142)

Figura 3: Aumento das distâncias dos atos de pirataria, na costa da Somália



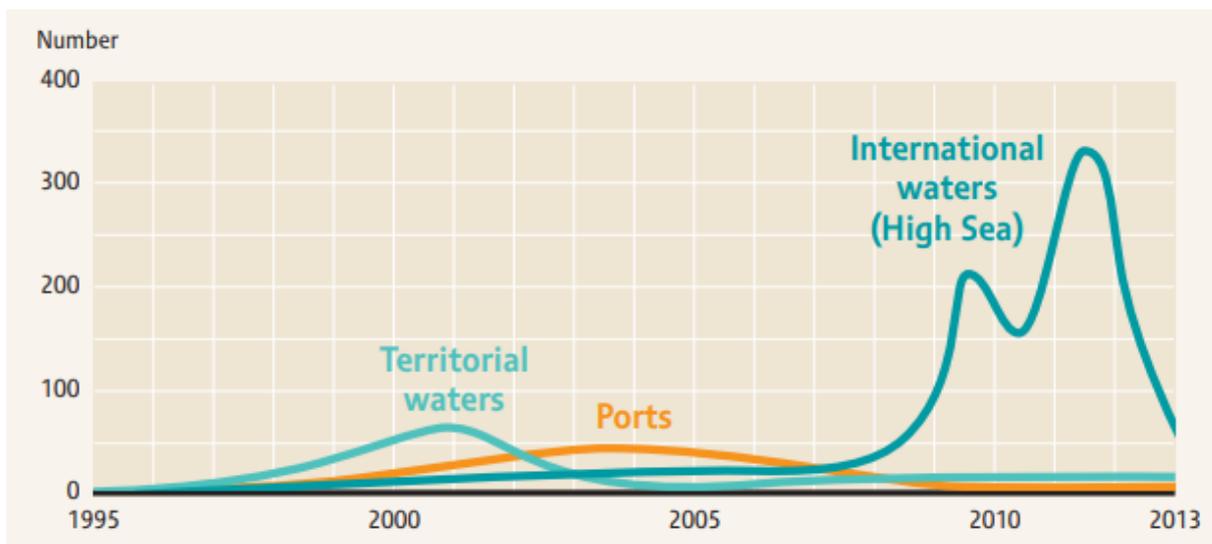
Fonte: UNITAR (2014, p. 22)

Figura 4: Distância média dos locais de ataques



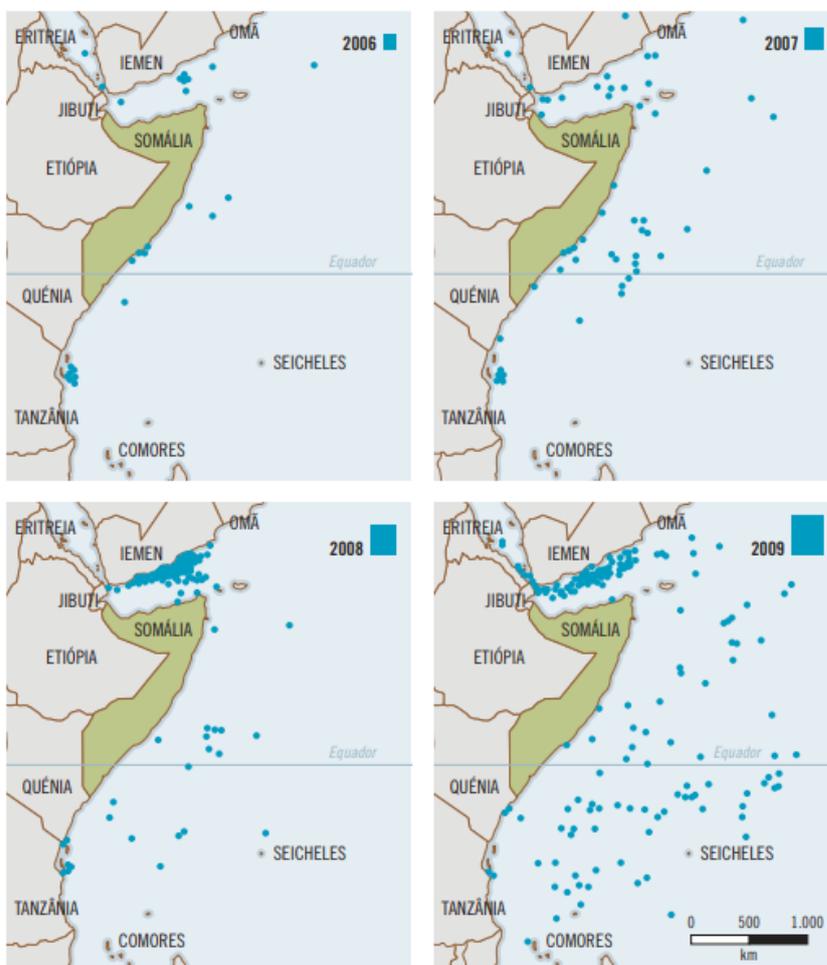
Fonte: UNITAR (2014, p. 23)

Figura 5: Evolução da ocorrência de atos de pirataria por área de jurisdição no Oceano Índico Ocidental (1995-2013)



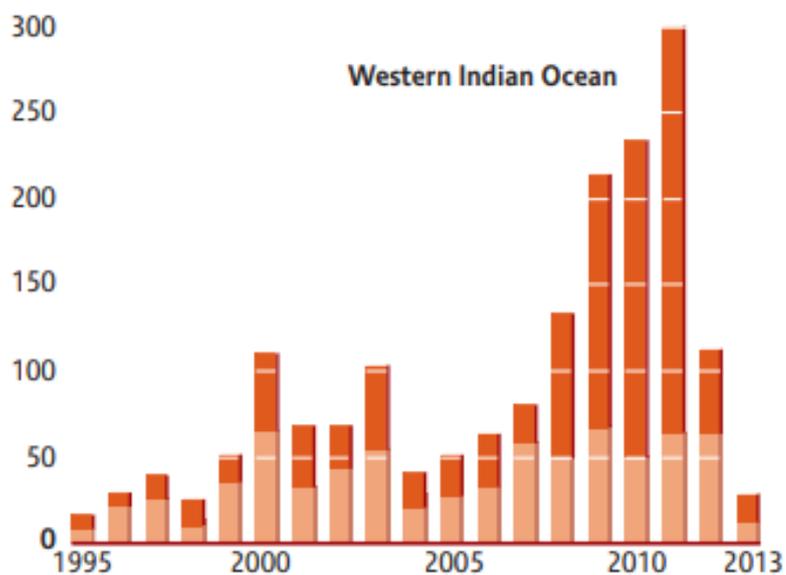
Fonte: UNITAR (2014, p. 26)

Figura 6: Crescimento dos números de ataques piratas (2006 e 2009)



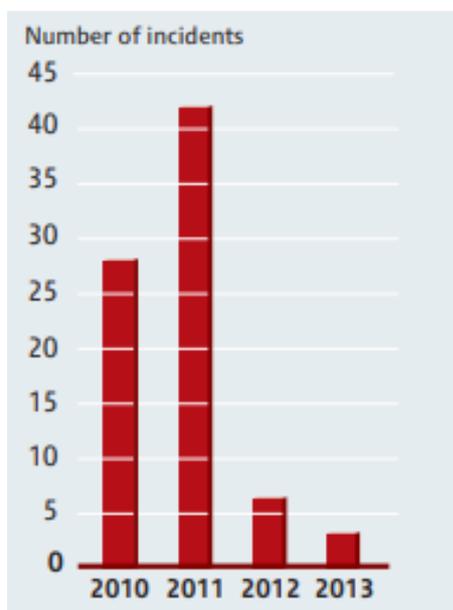
Fonte: ICC *International Maritime Bureau*

Figura 7: Atos de pirataria e assalto à mão armada (1995-2013)



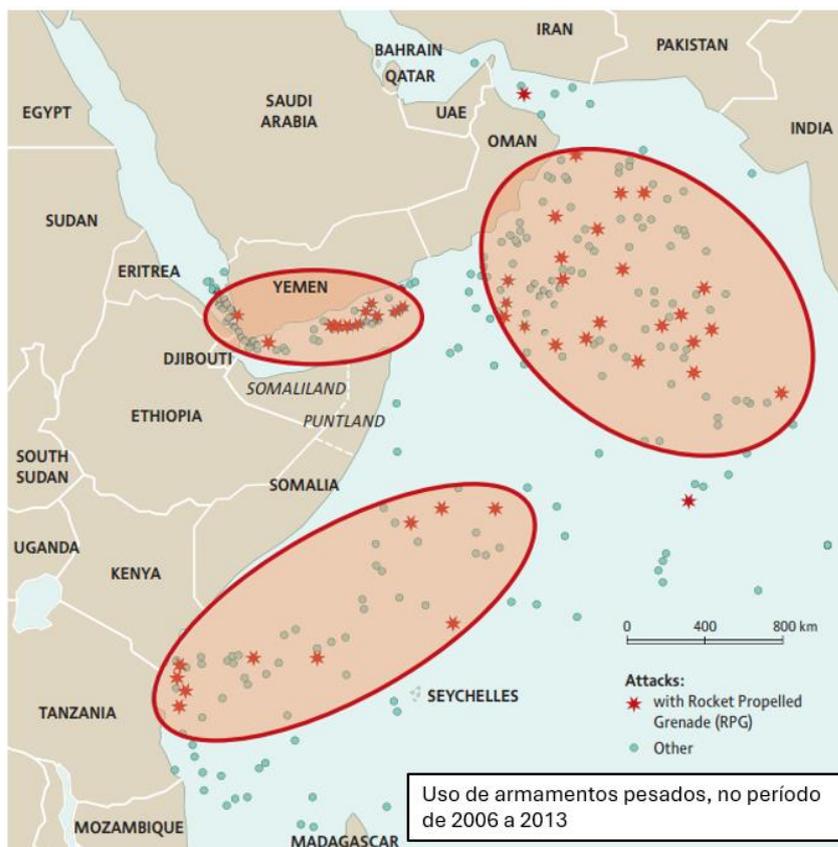
Fonte: UNITAR (2014, p. 7)

Figura 8: Incidentes por RPG no Oceano Índico Ocidental



Fonte: UNITAR (2014, p.23)

Figura 9: Uso de armamento pesados (2006-2013)



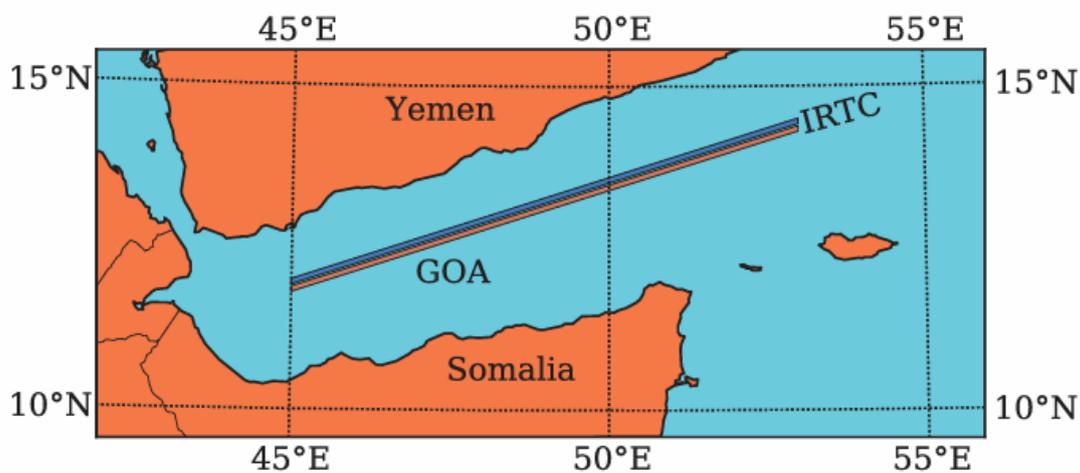
Fonte: UNITAR (2014, 24)

Figura 10: Área de Operações da Operação Atalanta



Fonte: UE (2022)

Figura 11: Mapa do Golfo de Áden com o Corredor de Navegação Internacionalmente Recomendado (IRTC)



Fonte: MIRSHAK (2011, p. 4)

Figura 12: Área de Operações da Operação Ocean Shield



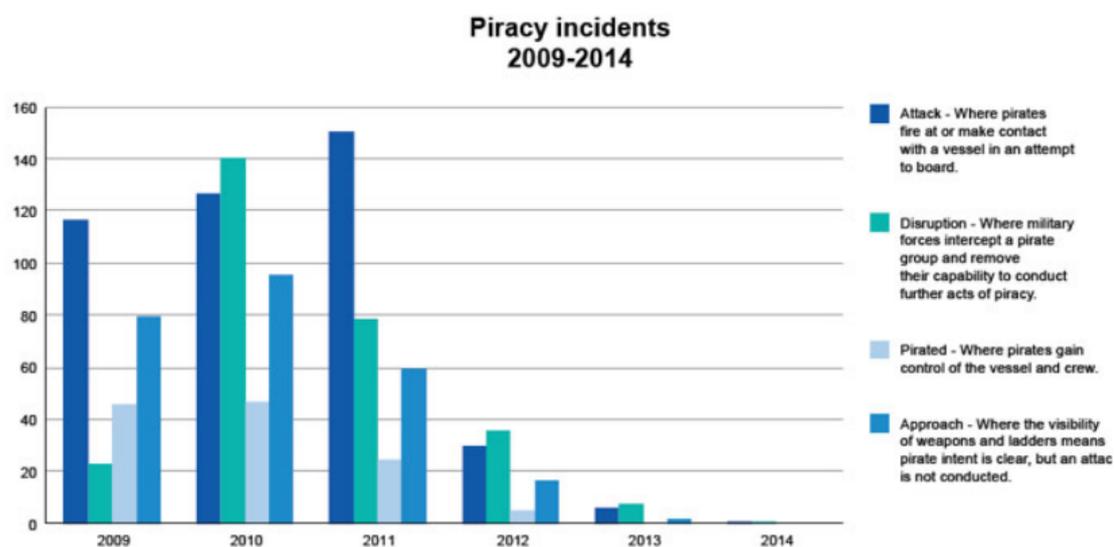
Fonte: OTAN (2016a)

Figura 13: Contribuição de meios da OTAN, em dias, entre 2009 e 2014, para a Operação *Ocean Shield*

País		2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL	%
USA		315	492	579	518	516		2420	26,32%
NLD		98	184	151	428	365	151	1377	14,97%
ITA		171	211	214	152	151	365	1264	13,75%
DEN			193	151	152	365	214	1075	11,69%
TUR		171	169	151	152	151	151	945	10,28%
UK		217	434		152			803	8,73%
PRT		144	25	214				383	4,16%
GRE		171	80					251	2,73%
ESP		98					151	249	2,71%
CAN		144	71					215	2,34%
NOR						214		214	2,33%
TOTAL:		1529	1859	1460	1554	1762	1032	9196	100,00%

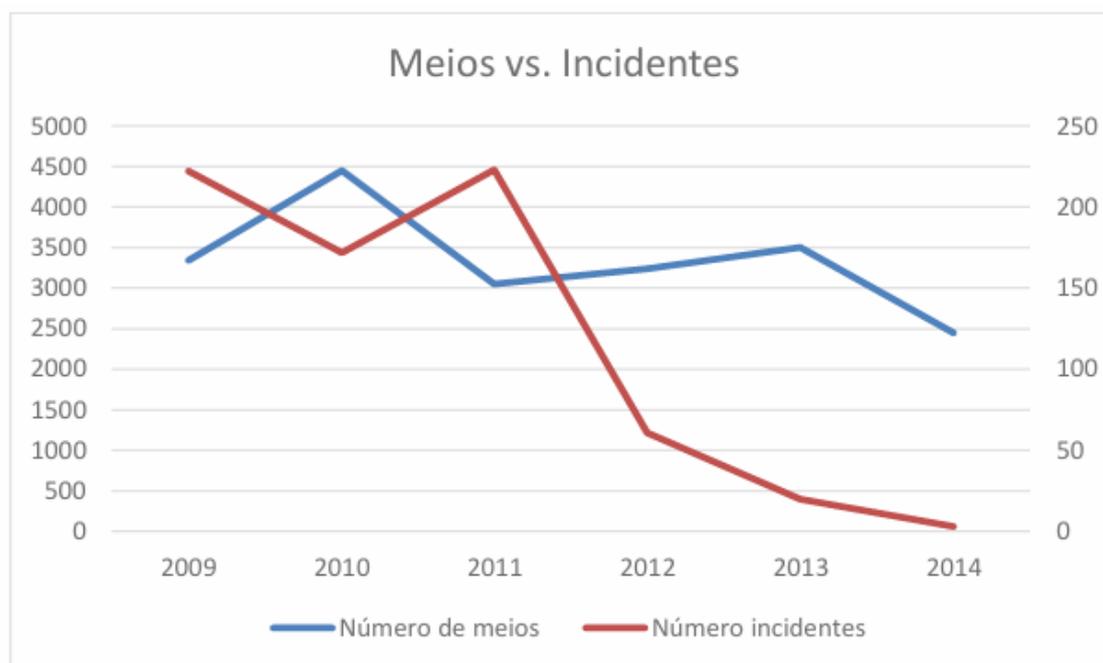
Fonte: Mello (2022, p. 68)

Figura 14: Incidentes de Pirataria (2009-2014)



Fonte: OTAN (2015)

Figura 15: Relação entre meios navais na área de operações da *Ocean Shield* e número de incidentes de atos de pirataria



Fonte: Melo (2018, p. 90)