

PEDRO LUIZ GUEIROS TAULOIS

**OPERAÇÃO DE MANUTENÇÃO DA PAZ DE CARÁTER NAVAL:
UM INSTRUMENTO INTEGRADOR DA SEGURANÇA MARÍTIMA
NO GOLFO DA GUINÉ**

Trabalho de Conclusão de Curso -
Monografia apresentada ao Departamento
de Estudos da Escola Superior de Guerra
como requisito à obtenção do diploma do
Curso de Altos Estudos de Política e
Estratégia.

Orientador: Capitão de Mar e Guerra (Ref^o-
FN) Carlos Antonio Raposo de
Vasconcellos

Rio de Janeiro

2020

Este trabalho, nos termos de legislação que resguarda os direitos autorais, é considerado propriedade da ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). É permitida a transcrição parcial de textos do trabalho, ou mencioná-los, para comentários e citações, desde que sem propósitos comerciais e que seja feita a referência bibliográfica completa.

Os conceitos expressos neste trabalho são de responsabilidade do autor e não expressam qualquer orientação institucional da ESG.

PEDRO LUIZ GUEIROS TAULOIS

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

T225o Taulois, Pedro Luiz Gueiros
.....Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval: um instrumento integrador da segurança marítima no Golfo da Guiné / Pedro Luiz Gueiros Taulois. - Rio de Janeiro: ESG, 2020.

155 f

Orientador: CMG (Ref^o-FN) Carlos Antonio Raposo de Vasconcellos.

Trabalho de conclusão de curso - Monografia apresentada ao Departamento de Estudos da Escola Superior de Guerra como requisito à obtenção do Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia (CAEPE), 2020.

1. Operações de paz. 2. Segurança Marítima. 3. Segurança internacional - África Ocidental. 4. Estratégia - Brasil. 5. Estratégia naval Golfo da Guiné. I. Título.

CDD - 355.357

AGRADECIMENTOS

A produção deste Trabalho de Conclusão de Curso foi favorecida pelas relevantes e atuais fontes de consulta utilizadas, pelos prévios conhecimentos do autor sobre o tema, adquiridos durante a elaboração da monografia do Curso de Política e Estratégia Marítimas, da Escola de Guerra Naval, e pela experiência pessoal decorrente de duas Operações de Manutenção da Paz da Organização das Nações Unidas, na África Ocidental: Angola e Costa do Marfim.

Contudo, nada disso seria possível, se não pudesse contar com a prestimosa colaboração de autoridades e o apoio de amigos, que muito contribuíram para a realização deste trabalho de pesquisa.

Ao contra-almirante Eduardo Augusto Wieland, Comandante da Força-Tarefa Marítima na *United Nations Interim Force in Lebanon*, no período 2019-2020, ao Professor Doutor Danilo Marcondes de Souza Neto e ao Capitão de Mar e Guerra Gustavo Calero Garriga Pires, Comandante do Centro Integrado de Segurança Marítima, pelo tempo despendido e pelas ricas e fundamentais informações transmitidas.

Ao Capitão de Mar e Guerra (Ref^o-FN) Carlos Antonio Raposo de Vasconcellos, estimado orientador, pela habitual cordialidade, pelas pertinentes indicações dos rumos a seguir e, sobretudo, pelo constante incentivo.

À minha esposa Mirza, pelo amor, paciência e, especialmente, pela tolerância e compreensão, oferecendo-me o tempo necessário para que pudesse dedicar-me a este importante trabalho.

RESUMO

Dentre as várias características do processo de globalização, destacam-se a interdependência econômico-financeira entre Estados e o crescimento do comércio marítimo internacional, em que os insumos energéticos, em especial petróleo e gás, assumem capital importância. Nessa conjuntura, ilumina-se a importância da segurança marítima na região do Atlântico Sul. Particularmente, na costa ocidental africana, destaca-se o Golfo da Guiné, onde vêm sendo descobertas significativas reservas de hidrocarbonetos no litoral dos países lindeiros. Esse cenário africano conta com a crescente presença de potências internacionais, como EUA, França e China, que buscam assegurar seus interesses políticos, militares e econômicos na região. Alinhada à atual orientação da política externa brasileira para a África Ocidental, este trabalho aborda, à luz do constructo teórico de Geoffrey Till, *Seapower A Guide for the Twenty-First Century*, um tema de relevância estratégica para o Brasil, no qual considera as fragilidades dos Estados africanos em implantar efetivamente a estrutura de segurança marítima fundamentada no Código de Conduta de Yaoundé, para garantir a segurança marítima do Golfo da Guiné. Apesar da importância estratégica da região, as Marinhas e as Guardas-Costeiras dos países envolvidos ainda não estão estruturadas adequadamente a enfrentar as crescentes ameaças à segurança marítima do Golfo da Guiné. Conseqüentemente, as ameaças, registradas pelo *International Maritime Bureau*, se tornam cada vez mais violentas e diversificadas, atingindo temas sensíveis à Organização das Nações Unidas, como: direitos humanos, terrorismo, tráfico de drogas e armas e desenvolvimento regional, além de se refletirem negativamente no comércio marítimo internacional. A partir da análise de alguns organismos internacionais, quanto à capacidade de implementar uma Operação de Manutenção da Paz Multidimensional de Caráter Naval, foram identificados os principais eixos estruturantes dessa oportunidade que se descortina para o Brasil, protagonista no Atlântico Sul e pretense ocupante de relevantes assentos nos fóruns internacionais de segurança, inclusive no Conselho de Segurança das Nações Unidas.

Palavras-chave: África Ocidental, Brasil, Marinha do Brasil, Poder Naval, Segurança Marítima.

ABSTRACT

Among the various characteristics of the globalization process, we highlight the economic-financial interdependence between States and the growth of international maritime trade, among which energy inputs, especially oil and gas, assume vital importance. In this context, the importance of maritime security is highlighted, in the South Atlantic. Especially, on the West African coast, emphasizes the Gulf of Guinea, where hydrocarbon reserves have been discovered along bordering countries' coast. This African scenario contains a growing presence of international potentialities, such as the USA, France and China, which seek to protect their political, military and economic interests in the region. Aligned with the current orientation of Brazilian foreign policy towards West Africa, this monography approached, in the light of Geoffrey Till's theoretical constructor, Seapower A Guide for the 21st Century, a theme of strategic statistics for Brazil, considering the weaknesses of the Africans States in the effective implementation of a maritime security structure based on the Yaoundé Code of Conduct, to guarantee maritime security in the Gulf of Guinea. Despite region's strategic importance, navies and coast guards of the countries involved are not yet adequately structured to face the growing threats to maritime security in the Gulf of Guinea. Consequently, threats registered by the International Maritime Bureau become more violent and diversified, affecting subjects related to the United Nations, such as: human rights, terrorism, drug and arms trafficking and regional development, and in addition negatively reflect in the international maritime trade. Based on the analysis of some international organizations, as to the ability to implement a Multidimensional Peacekeeping Operation of a Naval Purpose, the structuring axes of this opportunity that is unfolding for Brazil, protagonist in the South Atlantic and pretentious occupant of seats, were used international security forums, including the United Nations Security Council.

Keywords: West Africa, Brazil, Brazilian Navy, Naval Power, Maritime Security.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Distâncias marítimas no GG.....	102
Figura 2 - Sobreposição de Limites.....	102
Figura 3 - Península Bakassi.....	102
Figura 4 - Recursos naturais no continente africano.....	104
Figura 5 - Bacias Hidrográficas.....	104
Figura 6 - Potencial Agrícola.....	104
Figura 7 - A presença de cabos submarinos no continente africano.....	105
Figura 8 - Resumo de ameaças ao transporte marítimo mundial.....	109
Figura 9 - Ações de pirataria e roubo armado na área marítima do GG.....	110
Figura 10 - Índice de Segurança Marítima - Pirataria.....	110
Figura 11 - Atentados terroristas e sequestros na Nigéria e Camarões, entre 2018 e 2019.....	112
Figura 12 - Escravidão na África Ocidental, 2016.....	113
Figura 13 - Níveis de tráfico de seres humanos na África Ocidental de 2001 a 2019.....	114
Figura 14 - Poluição ambiental por refinarias ilegais.....	115
Figura 15 - Presença estrangeira na África.....	119
Figura 16 - Investimentos da China na África.....	119
Figura 17 - Investimentos da União Europeia no Golfo da Guiné.....	120
Figura 18 - Áreas de Concessões da Nigéria.....	121
Figura 19 - Áreas de Concessões de Camarões.....	122
Figura 20 - Áreas de Concessões da Guiné Equatorial.....	123
Figura 21 - Poços de Petróleo e Gás da Nigéria, Camarões e Guiné Equatorial em 2016.....	124
Figura 22 - Forças militares estrangeiras na África-2019.....	126
Figura 23 - Poder Naval dos Países do GG.....	130

Quadro 1 - Assentos a serem ocupados pelo Brasil em Fóruns Internacionais relativos à segurança marítima, no período de 2020 a 2023.....	147
Figura 24 - Estrutura organizacional de Missão de Paz da ONU.....	148
Figura 25 - Organograma da Missão UNIFIL.....	148
Figura 26 - Organograma da Força-Tarefa Marítima da UNIFIL.....	149
Figura 27 - Golfo da Guiné na perspectiva mais ampla.....	151
Figura 28 - A Complexa Estrutura de Segurança Marítima de Yaoundé.....	153
Figura 29 - A Complexa Estrutura de Segurança Marítima de Yaoundé, com os Centros de Comando e Controle e Zonas de Segurança Marítima.....	154
Figura 30 - Organograma dos Departamentos de Assuntos Políticos e de Construção da Paz e Operações de Paz.....	155

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

A4P - Ação pela Manutenção da Paz

AMO - Área Marítima de Operações

APRAN - Ataque de Piratas e Roubo Armado contra Navios

AQMI - Al-Qaeda no Maghreb Islâmico

CF - Constituição Federal

Cf. - Conforme

CAMAS - Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul

CAO - *Chief Administrative Officer*

CGG - Comissão do Golfo da Guiné

CIC - Centro Inter-regional de Coordenação

CMC - Centro de Coordenação Multinacional

CMG - Capitão de Mar e Guerra

CNUDM - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar

COE - Equipamentos de Propriedade Contingente

COPAX - Conselho de Segurança da África Central

COPazNav - Centro de Operações de Paz de Caráter Naval

COVID-19 - *Corona Virus Disease* (Doença do Coronavírus)

CPLP - Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

CRESMAC - Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Central

CRESMAO - Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Ocidental

CSNU - Conselho de Segurança das Nações Unidas

CTR - Corredores de Trânsito Recomendados

DPO - Departamento de Operações de Paz

EGN - Escola de Guerra Naval

END - Estratégia Nacional de Defesa

ESG - Escola Superior de Guerra

EUA - Estados Unidos da América

FC - *Force Commander*

FIP - Força Interamericana de Paz

FN - Fuzileiro Naval

FTM - Força-Tarefa Marítima

G7 - Grupo dos 7 países mais industrializados do mundo

GG - Golfo da Guiné

GoGIN - Rede Inter-Regional do Golfo da Guiné

ICC - *International Chamber of Shipping*

IMB - *International Maritime Bureau* - Escritório Marítimo Internacional

IMO - *International Maritime Organization* - Organização Marítima Internacional

KM - Quilómetro

KM² - Quilómetro Quadrado

LAç - Linha de Ação

LBDN - Livro Branco de Defesa Nacional

M - Metro

MD - Ministério da Defesa

MEND - *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* - Movimento de Emancipação do Delta do Niger

MINURSO - *United Nations Mission for the Referendum in Western Sahara*

MINUSMA - *United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali*

MINUSTAH - Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti

MMCC - Centros de Coordenação Multinacional Marítimo

MOC - Centros Operacionais Marítimos

MONUSCO - Missão da Organização das Nações Unidas para a Estabilização da República Democrática do Congo

MOU - Memorando de Entendimento

MRE - Ministério das Relações Exteriores

NATO - Organização do Tratado do Atlântico Norte

NIMASA - *Nigerian Maritime Agency*

NSMS - Estratégia Nacional de Segurança Marítima do Reino Unido

OEA - Organização dos Estados Americanos

OMPMD - Operações de Manutenção da Paz Multidimensionais da ONU

OMPMDCN - Operações de Manutenção da Paz Multidimensionais de Caráter Naval

ONU - Organização das Nações Unidas

OpPaz - Operação de Paz

OTAN - Organização do Tratado do Atlântico Norte

PND - Política Nacional de Defesa

PNSC - *Portuguese Navy Shipping Centre*

PUC - RIO - Pontifícia Universidade Católica -Rio de Janeiro
RDC - República Democrática do Congo
ROE - Regras de Engajamento
SAA - *Secure Anchorage Areas*
SNH - *National Hydrocarbons Corporation*
SOFA - Acordo sobre o Status da Força
SOMA - Acordo sobre o Status da Missão
SOP - Procedimentos Operativos Padronizados
SRSG - Representante Especial do Secretário-Geral da ONU
STP - São Tomé e Príncipe
STS - *Ship-to-Ship Operations*
TEU - Unidade equivalente a contenedor de vinte pés
UA - União Africana
UE - União Europeia
UNODC - *United Nations Office on Drugs and Crime*
UNPCRS - *United Nations Peacekeeping Capabilities Readiness System*
ZOPACAS - Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	012
2	O CONTEXTO POLÍTICO ESTRATÉGICO DA SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG	017
2.1	O Golfo da Guiné - breves considerações	017
2.2	A relevância da Boa Ordem no Mar (BOM) para o Golfo da Guiné	019
2.3	A presença e os interesses de Estados estrangeiros no GG	021
2.4	Os esforços de segurança marítima no GG	022
2.4.1	A arquitetura de segurança marítima do Código de Conduta de Yaoundé	023
2.4.2	A segurança marítima do GG sob a perspectiva dos organismos internacionais.....	026
2.5	Considerações parciais	029
3	AS PRINCIPAIS VULNERABILIDADES DA SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG	031
3.1	A complexidade das ameaças à Boa Ordem no Mar, no Golfo da Guiné	031
3.2	O impotente Poder Naval dos principais países do Golfo da Guiné	035
3.3	O Grupo dos Amigos do Golfo da Guiné (G7+FoGG)	038
3.4	Considerações parciais	040
4	A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS E O GOLFO DA GUINÉ	042
4.1	A evolução das ameaças marítimas no GG sob a perspectiva da ONU .042	
4.2	O prenúncio de uma Operação de Manutenção da Paz no GG	046
4.3	A vocação dos organismos internacionais para Operações de Paz ...	049
4.4	As Operações de Manutenção da Paz Multidimensionais da ONU (OMPMD)	051
4.5	Considerações parciais	057
5	OPERAÇÃO DE MANUTENÇÃO DA PAZ DE CARÁTER NAVAL NO GG ...	058
5.1	O Brasil como articulador da proposta de OMPMDCN no Golfo da Guiné	059
5.1.1	Na esfera nacional.....	059
5.1.2	Na esfera regional	065
5.1.3	Na esfera internacional.....	068

5.2	O Brasil como integrante da OMPMDCN no GG.....	072
5.3	Considerações parciais	076
6	CONCLUSÃO	078
	REFERÊNCIAS.....	082
	GLOSSÁRIO.....	096
	APÊNDICE A - Aspectos geopolíticos do Golfo da Guiné.....	101
	APÊNDICE B - Ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné.....	107
	APÊNDICE C - Presença estrangeira no Golfo da Guiné.....	117
	APÊNDICE D - Análise do Poder Naval dos principais países do GG .	127
	APÊNDICE E - Breve análise dos organismos internacionais e regionais	131
	APÊNDICE F - Breve comparação do contexto do Golfo de Áden com o GG.....	145
	APÊNDICE G - O Brasil nos Fóruns Internacionais de Segurança até 2023.....	147
	APÊNDICE H - Estrutura organizacional de Missão de Paz da ONU....	148
	APÊNDICE I - Principais tarefas a serem implementadas pela OMPMDCN	150
	ANEXO A - Golfo da Guiné	151
	ANEXO B - Arquitetura de Segurança Marítima de Yaoundé e Zonas Marítimas.....	152
	ANEXO C - Organograma do Departamento de Operações de Paz da ONU	155

1 INTRODUÇÃO

Fundado no porto de Lagos, capital da Nigéria, flutua um colossal petroleiro. Duas camadas de arame farpado serpenteiam o convés. Dois manequins humanos em tamanho natural, trajando macacões laranja, estão empoeirados no passadiço, simulando tripulantes vigilantes, para lembrar que tais precauções são prudentes na África (THE GULF, 2019).

Após as duas crises mundiais do petróleo¹, a região do Golfo da Guiné² (GG), no Atlântico Sul, começava a ser iluminada no cenário internacional, por dispor de relevantes reservas de hidrocarbonetos no mar, sendo impulsionada a partir do conflito militar entre o Irã e o Iraque³, quando os grandes consumidores mundiais de petróleo buscaram diversificar suas fontes de abastecimento, dentre elas a costa oeste africana (CHATHAM, 2012).

A região emergiu como uma opção para o realinhamento estratégico dos consumidores de petróleo e gás, por configurar-se em fonte alternativa de abastecimento energético em relação ao Oriente Médio e à Rússia, com jazidas de excelente qualidade localizadas *offshore*⁴. Essas características permitem o escoamento da produção “praticamente em mar aberto, sem canais ou estreitos que dificultem o transporte”, menos vulneráveis a crises ou conflitos e mais próxima geograficamente dos Estados Unidos da América (EUA) e União Europeia (UE), revelando-se assim mais segura e econômica (VAZ; MIGON, 2013).

No final do século XX, o entorno do GG começa a acolher empresas petrolíferas internacionais, com significativos incentivos governamentais, para a exploração dessa matéria-prima na região, além de contar com as presenças econômica e militar do Reino Unido e da França, pré-existentes em suas ex-colônias africanas (CHATHAM, 2012; LUNTUMBUE, 2011).

Atualmente, o GG é a região de maior produção de hidrocarbonetos na África subsaariana e tem na prospecção de petróleo e gás sua principal atividade econômica em face de uma população de 250 milhões de habitantes. A Nigéria, país que possui as maiores reservas petrolíferas da região, atualmente é o principal exportador do petróleo africano para o Brasil (BRITISH PETROLEUM, 2019; VAZ; MIGON, 2013).

¹ Em 1973, com a Guerra do *Yom Kippur*, e, em 1979, com a crise política no Irã (TILL, 2018).

² Neste trabalho, será considerada como GG a região continental e sua respectiva área marítima, compreendida desde a Costa do Marfim até a República Democrática do Congo (RDC), inclusive. O Anexo A detalha e delimita geograficamente a região do GG.

³ O conflito acarretou reflexos no fornecimento e no preço internacional do petróleo (TILL, 2018).

⁴ O Glossário conceitua as expressões *onshore* e *offshore*.

Entretanto, o incremento da produtividade petrolífera no GG foi acompanhado também pela multiplicação das ameaças⁵ à segurança marítima regional, uma vez que problemas políticos, econômicos e sociais permeiam quase todos os Estados da região (Apêndice A) e acabam por se refletirem, de forma danosa, nas atividades produtivas no mar. Segundo Barros (2003, p. 13-14), “o mesmo ciclo que gera desenvolvimento contribui para a insegurança marítima da região”.

Em junho de 2019, o Jornal *The Economist*⁶ relembrou a explosão de um petroleiro no GG, ocorrida há mais de uma década, decorrente das ações de contraventores vinculados à pirataria, e destacou que esses delitos no mar permanecem na região, diversificados, representando, atualmente, o pior *hotspot* do mundo⁷. A pirataria está conectada a um amplo espectro de outros tipos de crimes que afetam não apenas a segurança marítima do GG, mas também a temas relacionados à questão humanitária e presentes na atual agenda de segurança internacional da Organização das Nações Unidas (ONU), tais como: o terrorismo internacional, o tráfico de seres humanos e a migração ilegal, o tráfico de drogas, os direitos humanos e o desenvolvimento regional sustentável (Apêndice B) (TILL, 2018).

Segundo o *United Nations Office on Drugs and Crime* (UNODC), o tráfico de entorpecentes, por via marítima, na África Ocidental, é responsável por três quartos de todo o contrabando dessas substâncias apreendido globalmente. As principais apreensões estão concentradas no Benin, em Gana e na Nigéria, em volume que cresceu de oito toneladas, em 2014, para 150 toneladas, em 2018 (UNODC, 2019).

O *New York Times* destacou o crescente tráfico de drogas na costa oeste africana e sua contribuição para ampliar o terrorismo e uma variedade de ameaças à segurança internacional, estando o *Hezbollah* e a *Al-Qaeda* no Magrebe Islâmico envolvidos diretamente com o narcotráfico (O'REGAN, 2012).

No final de 2019, o *International Maritime Bureau* (IMB)⁸ destacou que a pirataria no GG permaneceu elevada naquele ano, e a região é considerada área de alto risco, respondendo por quase 82% dos sequestros de tripulação em todo o mundo (ICC, 2019). Essas ameaças têm provocado recorrentes interrupções nos fluxos do

⁵ As principais ameaças presentes no GG são: pirataria, roubo armado contra navios, pesca ilegal, tráfico ilícito de drogas, armas e pessoas, terrorismo e poluição ambiental. Ver Glossário.

⁶ No artigo “O GG é atualmente o pior *hotspot* da pirataria no mundo” (THE GULF, 2019).

⁷ O Apêndice B detalha os atuais registros e indicadores dos crimes marítimos.

⁸ O IMB é um departamento especializado da Câmara de Comércio Internacional (ICC), com responsabilidade no combate a crimes relacionados ao comércio e transporte marítimos, particularmente, à pirataria e à proteção das tripulações de embarcações oceânicas (ICC, 2019).

comércio marítimo internacional, causando atrasos nas entregas dos produtos, aumento do custo do frete e prejuízos de toda ordem às economias locais e mundial (CHATHAM, 2012).

Isso se deve, segundo Geoffrey Till⁹ (p. 315-316), em *Seapower A Guide for the Twenty-First Century*, ao atual nível da globalização e à interdependência entre os Estados, que impõem ao comércio marítimo internacional a necessidade de ser “previsível [...] e com prazos de entrega seguros”, uma vez que atrasos nas entregas acarretam grandes prejuízos a todos os componentes do sistema. Resultante dessa dinâmica, a manutenção da Boa Ordem no Mar (BOM)¹⁰ se torna “imperativa para o harmonioso fluxo do comércio marítimo internacional e do sistema econômico globalizado”. Exige-se, então, uma segurança marítima¹¹ diligente e proativa, que promova um ambiente seguro contra ameaças a essa BOM (TAULOIS, 2013, p. 13).

No contexto do GG, observa-se que, mesmo com a atual arquitetura de segurança marítima, fundamentada no Código de Conduta de Yaoundé¹², de 2013, os Estados limítrofes encontram dificuldades para se oporem às ameaças marítimas e manter a BOM. Conseqüentemente, houve o crescimento da presença e da influência estrangeira na região, constatadas pelos vários atores internacionais e nacionais, públicos e privados, com potencialidades e interesses distintos na região, que empreendem esforços e iniciativas para garantir a segurança marítima regional.

Em novembro de 2019, na Conferência Global de Segurança Marítima¹³, realizada na Nigéria e apoiada pela *International Maritime Organization* (IMO), a própria UNDOC enfatizou que, apesar de os “recentes esforços empreendidos por alguns países, para fortalecer sua resposta legal, institucional e operacional, serem louváveis, ainda precisam mostrar todo o seu impacto” (UNODC, 2019).

O incremento da presença e da influência estrangeira no GG demanda um acompanhamento continuado do Brasil, país com a maior costa atlântica do mundo, devido à relevância estratégica da África Ocidental e aos interesses nacionais naquela região, citados em documentos do nível político brasileiro (BRASIL, 2020c).

Sob o prisma dos documentos condicionantes da Defesa, verifica-se que a

⁹ Decano da *UK Command and Staff College* e chefe do *Defense Studies Department* (TILL, 2018).

¹⁰ O Glossário apresenta o conceito de Boa Ordem no Mar e será detalhado no próximo capítulo.

¹¹ O Glossário apresenta o conceito de Segurança Marítima utilizado neste trabalho.

¹² Código orientador e regulador da atual segurança marítima no GG. Será detalhado no item 2.4.1.

¹³ Os 80 países presentes discutiram formas e meios de implementar as medidas necessárias para melhorar a segurança marítima no GG (UNODC, 2019).

Política Nacional de Defesa (PND) e o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) ressaltam a importância do Atlântico Sul, e sua defesa, para o progresso do Brasil, seja pelas riquezas contidas nas Águas Jurisdicionais¹⁴ (AJ) brasileiras, seja pela importância estratégica das linhas de comunicação marítimas com a África para o comércio exterior brasileiro (BRASIL, 2020b; BRASIL, 2020c).

O Plano BRASIL 2022, da Secretaria de Assuntos Estratégicos, explicita a disposição do país em “expandir nossas relações econômicas e políticas com os países africanos, em especial aqueles da África Ocidental, que se encontram por assim dizer em nossa fronteira leste, diante do Atlântico Sul” (BRASIL, 2010, p. 22).

Na esfera militar, o valor atribuído à região também é percebido no LBDN que delimita, em termos geopolíticos, o entorno estratégico brasileiro, pelas linhas que contornam “a América do Sul, Atlântico Sul, costa ocidental da África e Antártica” (BRASIL, 2020b, p. 27).

Nessa mesma vertente, a PND, além de projetar os limites do entorno estratégico brasileiro¹⁵ na África Ocidental, sublinha a importância daquela região:

[...] e a África Ocidental detêm significativas reservas de recursos naturais, em um mundo já cioso da escassez desses ativos. Tal cenário poderá intensificar a ocorrência de conflitos nos quais prevaleça o uso da força ou o seu respaldo para a imposição de sanções políticas e econômicas, com eventual militarização do Atlântico Sul (BRASIL, 2020, p. 10).

Assim, além de históricos laços culturais e étnicos, o arranjo político da costa oeste africana, em particular a BOM no GG, assume acentuada importância para o Brasil devido a dois fatores: os interesses estratégicos que possui na África Ocidental; e a crescente presença estrangeira na região, por interesses econômicos ou por cooperação militar (AMORIM, 2005; TAULOIS, 2013).

Constatada, portanto, a contemporaneidade e a relevância do assunto para os interesses do Brasil, o presente trabalho tem o propósito de analisar o contexto de segurança marítima do GG, de modo a identificar suas principais fragilidades e demandas para garantir a BOM na região e propor uma resposta ao seguinte problema de pesquisa: qual o grau de conveniência político-estratégica, para o Brasil, de uma Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval no GG, sob a égide de um Organismo Internacional, para mitigar as persistentes ameaças marítimas na região?

¹⁴ O Glossário apresenta a definição de Águas Jurisdicionais empregada neste trabalho.

¹⁵ O Glossário apresenta a definição de Entorno Estratégico, segundo a PND.

Para tanto, sob uma perspectiva político-estratégica, a presente pesquisa está estruturada em uma introdução, quatro capítulos intermediários e a conclusão. Inicialmente, utilizando-se como marco teórico os fundamentos de Geoffrey Till, descrever-se-á a segurança marítima no GG, destacando-se a importância atual da manutenção da BOM na região, para o fluxo do comércio marítimo internacional de hidrocarbonetos; discorrer-se-á, ainda, sobre a crescente presença e influência de países exógenos ao GG, além da atual estrutura de segurança marítima do Código de Conduta de Yaoundé, que tenta mitigar a propagação das ameaças pela região, porém esbarra no problema fulcral: a inexistência de um Poder Naval¹⁶ (PN) regional, capacitado a se contrapor a essas ameaças.

A seguir, sob constructo teórico de Till, caracterizar-se-ão as atuais ameaças à segurança marítima local, que se multiplicaram e afetam assuntos elencados na agenda de segurança internacional da ONU, bem como serão qualificados os PN dos principais países limítrofes. Esses conhecimentos prévios são fundamentais para finalizar a compreensão do contexto de segurança do GG. Há que se apresentar, ainda, a importância do Grupo Amigos do Golfo da Guiné (G7+FoGG) como principal fórum de debates e articulações para os problemas de segurança marítima regional.

Posteriormente, na passagem para o penúltimo capítulo, ocorre o momento de realizar uma segmentação, concentrando-se apenas no olhar da ONU para a região do GG. Esse recorte se faz necessário para apontar detalhadamente as preocupações daquele Organismo Internacional com a região, e verificar quais instrumentos de que dispõe, em particular uma Operação de Manutenção da Paz, para implementá-la regionalmente e garantir a BOM.

A partir desse estudo e de posse dos elementos investigados, estão delineadas, no último capítulo, oportunidades para o Brasil contribuir para a efetivação da BOM no GG, prevalecendo-se dos importantes cargos que ocupará em diversos fóruns internacionais de segurança, inclusive no Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU).

Por fim, a conclusão responderá ao questionamento sobre o grau de conveniência político-estratégica, para o Brasil, de uma Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval no GG, sob a égide de um Organismo Internacional, abordando algumas oportunidades que se descortinam para o País e a Marinha do Brasil (MB).

¹⁶ O Glossário apresenta, para este trabalho, o conceito de Poder Naval.

2 O CONTEXTO POLÍTICO-ESTRATÉGICO DA SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG

A Nigéria fica no coração do GG. Esta região é conhecida por enormes depósitos de petróleo e gás, grandes reservas minerais e abundantes recursos pesqueiros, bem como alimentos e culturas comerciais. Isso combinado com o seu transporte comercial marítimo, faz dessa região uma parte de vital importância da economia global. Mensagem de abertura na Conferência Global de Segurança Marítima 2019. Kitack Lim, secretário-geral da *International Maritime Organization* (GMSO, 2019).

Neste capítulo, com o propósito de compreender a importância do contexto de segurança marítima do GG para o comércio internacional, serão utilizados os fundamentos teóricos de Geoffrey Till, em *Seapower - A Guide for the Twenty-First Century*, que consideram os efeitos da globalização, da interdependência econômica e do comércio marítimo internacional sobre a segurança marítima e o emprego do PN.

Serão apontadas, ainda, as principais ações de cooperação adotadas pelos diversos Estados e pelos organismos regionais e internacionais presentes no GG, em especial as iniciativas de segurança relacionadas ao Código de Conduta de Yaoundé, para combater às ameaças à segurança marítima na região.

2.1 O Golfo da Guiné - breves considerações

Ocupando uma faixa litorânea de 3.300 km, a região do GG apresenta graves problemas estruturais, que permeiam a sociedade local e enfraquecem seu tecido social¹⁷. Essas dificuldades abrangem um amplo espectro, que inclui cidades densamente povoadas, desemprego, migrações ilegais através de fronteiras porosas, tensões sociais causadas pelo contraste entre a pobreza da maioria da população e uma elite rica, e a dificuldade de implantar a ordem contra o comércio ilegal de armas, drogas, seres humanos e petróleo (CHATHAM, 2013; TAULOIS, 2013).

Essa perigosa combinação resulta em instabilidade política e insatisfação popular, situações sociais que, somadas à presença de grupos terroristas na Nigéria e em Camarões¹⁸, favorecem a migração para países vizinhos e podem ampliar o problema para uma instabilidade regional (ESG, 2020; TILL, 2018). Acrescentem-se, a esse instável cenário do GG, dois aspectos determinantes: a sobreposição das AJ¹⁹

¹⁷ O Apêndice A detalha os principais problemas políticos, econômicos e sociais da região do GG, agravados pela atual conjuntura internacional determinada pela COVID-19 (EGN, 2020c).

¹⁸ Em junho de 2020, na Nigéria, foram registrados 60 mortos em ataques jihaditas. As principais ações dos grupos terroristas na região do GG, até 2020, são citadas no Apêndice B (ESG, 2020).

¹⁹ O Apêndice A descreve e ilustra a sobreposição das Águas Jurisdicionais na região.

de alguns países insulares e continentais na região; e a descoberta de significativas reservas de petróleo de elevada qualidade²⁰ e de depósitos de gás natural ao longo da costa²¹ (TAULOIS, 2013).

Por consequência, ampliou-se a presença estrangeira na região, anteriormente limitada à França, à Bélgica, ao Reino Unido e a Portugal, por seus vínculos com suas ex-colônias, acrescentando-se agora as plataformas de companhias públicas e privadas dos EUA, para a exploração de hidrocarbonetos *onshore* e *offshore*²² (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012; TAULOIS, 2013).

A região do GG é responsável por cerca de 70% da produção diária de 6,463 milhões de barris na África subsaariana. Em relação ao mercado internacional de petróleo, a magnitude da sua produção totalizou aproximadamente 12% do petróleo consumido na UE, em 2018. Somente a Nigéria responde atualmente por 43,6% da exportação desse produto da África para os EUA (BRITISH PETROLEUM, 2019).

Segundo Leandro (*apud* Atangane, 2011, p. 41-43), o GG evidencia-se como uma área de interesse estratégico internacional, devido a sua posição geográfica permitir uma produção petrolífera: a) de boa qualidade e mais econômica, pois está localizada próxima aos principais centros de consumo, EUA e UE, reduzindo os custos de transporte marítimo e tornando-o mais econômico; b) mais segura, uma vez que os navios petroleiros não navegam por estreitos ou canais, como no Golfo Pérsico, e a extração de hidrocarbonetos está concentrada quase que exclusivamente em plataformas *offshore* em AJ, supostamente longe dos problemas das costas e das crises políticas características das nações africanas; e c) caracterizada como uma alternativa, ou mesmo substituta, ao fornecimento de hidrocarbonetos que advêm da região do Golfo Pérsico e da Rússia.

Além dessa importância geopolítica, a região se destaca também pela elevada concentração de cabos submarinos²³, tornando-se um importante *hub point* (Figura 7). Em 2019, o Google anunciou um novo cabo submarino, denominado Equiano, que vai conectar a África à Europa e integra os investimentos da empresa em infraestrutura de computação (EGN, 2020; TILL, 2018).

²⁰ Leve e baixo teor de enxofre. O refino é mais fácil, barato e encontra-se em conformidade com especificações ambientais dos EUA, devido ao teor de enxofre abaixo de 0,5% (CHATHAM, 2012).

²¹ A Figura 4 ilustra os principais recursos minerais presentes ao longo da costa oeste africana.

²² O Apêndice C detalha a presença estrangeira na região, inclusive a militar, até 2019.

²³ Os cabos submarinos formam a principal rede de ligação da internet e são responsáveis por 99% do tráfego de dados do mundo, conectando todos os continentes, exceto a Antártida (EGN, 2020).

Constata-se que a atenção ao espaço marítimo do GG pode ser sintetizada, por dois aspectos: trata-se de relevante região provedora de matéria-prima vital para a economia de Estados exógenos, em particular UE e EUA; e a presença de fatores sociais, econômicos e políticos próprios que, combinados, favorecem a criminalização da região (Apêndice B), em especial sua porção marítima, uma vez que as principais atividades econômicas estão situadas no mar (TAULOIS, 2013).

2.2 A relevância da Boa Ordem no Mar (BOM) para o Golfo da Guiné

Segundo Till (2018, p. 36-41), “o comércio marítimo internacional necessita ser previsível, controlado e com prazos de entrega seguros”, uma vez que os processos logísticos modernos não admitem armazenamentos de insumos em grandes quantidades, em particular petróleo, e operam sob o conceito de *just in time*²⁴, em que retardos nas entregas acarretam grandes prejuízos a todos os componentes do sistema. Observa-se que o “atual estágio da globalização, a interdependência entre os Estados e a preponderância do comércio marítimo nas transações internacionais trazem implicações à segurança marítima” (TAULOIS, 2013, p. 20; TILL, 2018).

Corroborando essa perspectiva, a tendência do comércio marítimo internacional é operar com navios mercantes projetados para transportar maior capacidade de carga²⁵, que demandem portos maiores e centrais e, a partir desses terminais, as mercadorias sejam distribuídas para o interior dos Estados. Esse modelo transforma os navios em alvos vantajosos e facilita o planejamento e a execução de ações ilícitas em pontos localizados predominantemente nos litorais, vistos como os “campos de batalha do século XXI”²⁶ (TAULOIS, 2013; TILL, 2018).

Derivado desse sincronismo do comércio marítimo internacional, torna-se imprescindível a manutenção da BOM para o harmonioso funcionamento do sistema, de modo a proporcionar um ambiente seguro contra as ameaças e vulnerabilidades presentes no mar (TILL, 2018). Segundo Till (2018, p. 340-356), existem requisitos básicos para um Estado assegurar a BOM em suas AJ, dentre eles destacam-se: a Consciência Situacional Marítima²⁷; o Poder Naval crível; e a integração entre as agências governamentais.

²⁴ Sistema logístico definido por produzir e entregar itens no tempo e volume acordados (TILL, 2018).

²⁵ *Ultra Large Crude Carrier* (ULCC) e *Very Large Crude Carrier* (VLCC) (TILL, 2018).

²⁶ Almirante V. Clark, Comandante de Operações Navais da Marinha dos EUA, até 2005 (USN, 2003).

²⁷ O Glossário apresenta a definição de Consciência Situacional Marítima.

Till (2018, p. 308) ainda ressalta que a BOM deve ser garantida não somente nas AJ de um Estado, mas também fora delas. As interrupções no comércio marítimo, “ainda que distantes das águas soberanas de um Estado, poderão prejudicar os interesses e o comércio marítimo desse Estado”. O almirante Jonathon Band²⁸, da Marinha Real Britânica, ratifica tal percepção ao afirmar que “os Estados devem empregar seus PN em operações de segurança marítima²⁹ [...] e as Marinhas têm que fazer o seu melhor para defendê-lo [o comércio marítimo] no mar e a partir do mar, em conjunto com as outras agências³⁰ (TAULOIS, 2013; TILL, 2018).

Esse emprego da Marinha Britânica na garantia da BOM, dentro e fora de seus limites jurisdicionais, está previsto na Estratégia Nacional de Segurança Marítima do Reino Unido (NSMS), em vigor desde 2014. Ainda segundo Till (2018, p. 307-331), esse emprego dos PN em atividades policiais, para garantir a BOM, mesmo que questionado, ganhou nova dimensão ao longo do século passado, havendo propensão a que permaneça crescendo no século XXI (TAULOIS, 2013).

Verifica-se, assim, que esse conceito sobre a BOM se adapta, plenamente, à conjuntura marítima do GG, devido à necessidade de os produtos comercializados na região, particularmente os hidrocarbonetos, serem prospectados e transportados sem interrupções, até seu destino nos EUA e na UE (TAULOIS, 2013).

A necessidade de garantir a continuidade do comércio marítimo entre o GG e a Europa está claramente evidenciada em diversos trechos da Comunicação Conjunta da Alta Representante da UE para os Negócios Estrangeiros e Política de Segurança ao Parlamento Europeu e ao Comitê Econômico e Social Europeu:

Assistimos ao aumento das atividades criminosas e terroristas [no GG], que também constituem uma ameaça crescente para a UE [...]. A presente comunicação conjunta analisa, por conseguinte, a dimensão global da ameaça, o risco que representa para os Estados costeiros e para a UE [...]. São necessárias rotas marítimas seguras em nível mundial no que diz respeito ao comércio e à pesca, sem incidentes. Uma parte significativa do aprovisionamento energético da UE provém desta região [GG] (EUROPEAN COMMISSION, 2013).

Aderente ao marco teórico, os exemplos citados atestam não apenas a importância da prospecção do petróleo do GG para a UE, mas, sobretudo, a necessidade desse produto ser transportado sem interrupções até seu destino, implicando a manutenção da BOM na região, inclusive com o emprego do PN.

²⁸ Primeiro Lorde do Almirantado da Marinha Real Britânica no período de 2006 a 2009 (TILL, 2018).

²⁹ O Glossário define a expressão “Operações de Segurança Marítima”.

³⁰ Guardas Costeiras, Aduanas, Polícias Federais, Agências Ambientais, Pesqueiras e Imigração.

2.3 A presença e os interesses de Estados estrangeiros no GG

A diversidade de recursos naturais do GG³¹, bem como a presença da pirataria e roubo armado no mar, desde o início deste século, têm despertado a atenção da comunidade internacional para a interrupção do fluxo normal do comércio marítimo na região.

Antigos países colonizadores, como França, Reino Unido, Espanha, Bélgica e Portugal, além dos interesses históricos, buscam manter seu poder de influência nas esferas política, econômica, cultural e militar na região. As plataformas de exploração de petróleo *offshore*, por exemplo, simbolizam a continuada presença político-estratégica em suas ex-colônias³² (ALMEIDA; BERNARDINO, 2013).

Por outro lado, EUA e China necessitam de grandes quantidades de recursos naturais da região, em particular insumos energéticos, para sustentar seus crescimentos econômicos. Sob o prisma militar, São Tomé e Príncipe tem atributos geográficos e estratégicos ímpares, que permitem controlar uma ampla área marítima, “onde estão presentes plataformas petrolíferas norte-americanas, especialmente a Chevron Texaco e a Exxon Mobil, representando grande parte do investimento americano nesta região” (ALMEIDA; BERNARDINO, 2013).

Esse deslocamento do centro de gravidade da exploração de petróleo para o *offshore* impõe às companhias de exploração de petróleo estabelecidas na região (Figuras 18 à 21), especialmente as localizadas na região do Delta do Níger, a necessidade de uma segurança marítima diligente para garantir fluxo contínuo da comercialização internacional dos hidrocarbonetos (ALMEIDA; BERNARDINO, 2013).

Assim, esses Estados exógenos estão atentos ao movimento securitizador no GG e preocupados com a estabilidade do fluxo do comércio marítimo internacional e do fornecimento do petróleo africano, de modo a conservar suas influências políticas, pretensões econômicas e laços históricos. Essa preocupação tem implicado o deslocamento de navios e tropas à área³³, para cooperarem com os países limítrofes, visando a manutenção da BOM (EUROPEAN COMMISSION, 2013; TILL, 2018).

Por meio do *United States Africa Command* (USAFRICOM)³⁴, foram implementados os exercícios navais denominados *Obangame Express*, com o propósito de construir capacidades navais regionais, para lidar com crimes no mar.

³¹ O Apêndice A apresenta a diversidade de recursos naturais no GG.

³² O Apêndice C detalha a disposição de plataformas *offshore* de empresas petrolíferas estrangeiras.

³³ O Apêndice C detalha a presença estrangeira no GG, incluindo a militar.

³⁴ O Glossário apresenta a definição de USAFRICOM.

O Livro Branco de Defesa e Segurança Nacional da França enfatiza que a África subsaariana é uma “região prioritária para a política de cooperação francesa e reforça o desenvolvimento de uma arquitetura de segurança coletiva na região”. Esse país, após o término de sua robusta participação no combate à pirataria no Golfo de Áden³⁵, reforçou as ações de segurança marítima, visando a BOM, no GG. Recentemente, instituiu o exercício *Grand African Nemo*, no mesmo viés do exercício americano *Obangame Express* (FRANCE, 2013, p. 55; RAMOS, 2015).

Os EUA e a França também têm contribuído com outros projetos para a capacitação das Marinhas do GG, conforme apresentado no Apêndice C.

Portugal é outro Estado europeu que tem contribuído com medidas para aprimorar a BOM no GG. Além de ser o responsável por desenvolver um projeto de cooperação entre a UE e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEEAO)³⁶, no valor de 10 milhões de euros, criará, em 2020, o Centro do Atlântico, na ilha dos Açores. O Centro tornar-se-á um fórum multinacional com a participação de civis e militares de países localizados ou com interesses na bacia atlântica (GUEDES, 2020; MARQUES, 2018).

Assim, identifica-se a enraizada existência de países com interesses históricos, econômicos, políticos e militares na região, que empenham seus esforços em vários projetos nacionais e regionais, para colaborar na solução das questões de segurança marítima no GG. Qualquer proposta de coordenação e integração desses diversos projetos deverá, sob a ótica deste autor, contar com as inseparáveis presença e influência desses atores exógenos.

2.4 Os esforços de segurança marítima no GG

No GG coexistem iniciativas, ações e responsabilidades de diversos organismos regionais e internacionais que, muitas vezes, estão sobrepostas e desperdiçam esforços, sem atingirem os resultados almejados. Inserido nesse complexo contexto, encontra-se o principal sistema de segurança marítima regional, criado a partir do Código de Conduta de Yaoundé.

³⁵ Integrou a EUNAVFOR *Atalanta* e *Ocean Shield* (RAMOS, 2015).

³⁶ O Glossário define a CEEAO e a CEEAC.

2.4.1 A arquitetura de segurança marítima do Código de Conduta de Yaoundé

Desde 2009, os Estados costeiros do GG trabalham cooperativamente com Estados exógenos à região, adotando inúmeras iniciativas contra as ações de pirataria e roubo armado, para assegurar a BOM e garantir o fluxo comercial marítimo regional.

Em 2013, após duas Resoluções do CSNU³⁷, os Chefes de Estado e de Governo do GG reuniram-se, em Yaoundé, na Cúpula sobre Segurança e Proteção Marítima. Sob a égide da ONU, a convenção contou também com a presença de organismos regionais e, novamente, com a participação de atores exógenos e extrarregionais³⁸, como a Alemanha, França, Reino Unido, EUA, Bélgica, Japão e Brasil, que discutiram o combate à pirataria e aos ilícitos marítimos no GG.

Após um esforço de articulação política regional, criou-se o Código de Conduta de Yaoundé, com o propósito de promover a segurança marítima no GG, o compartilhamento e coordenação de informações e o adestramento operacional conjunto das Marinhas e Guardas Costeiras (CABRITA, 2016; IMO, 2013). Ao término dessa Cúpula, foi desenhada a estrutura necessária para alcançar seus objetivos, e foram firmados três documentos formais: o Código de Conduta de Yaoundé, com “teor jurídico, mas não vinculativo, estabelecendo as jurisdições estatais e o compartilhamento de informações”³⁹; o Memorando de Entendimentos, com o propósito de elaborar o plano de implementação desse Código de Conduta e criar o Centro Inter-regional de Coordenação (CIC)⁴⁰; e a Declaração dos Chefes de Estado e Governo da África Ocidental e Central sobre “as ações de patrulhas conjuntas em determinadas áreas, nomeadamente na zona E, que abrange a Nigéria, Benin e Togo” (MARQUES, 2018).

Dessa Cúpula, de 2013, resultou a atual arquitetura de segurança marítima para o GG, estruturada em cinco amplas zonas marítimas (A, D, E, F e G) e quatro esferas decisórias distintas (Anexo B). Compete ao CIC coordenar e integrar os esforços efetuados pelos dois Centros de Coordenação Multinacional (CMC): o Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Central (CRESMAC) e o Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Ocidental

³⁷ Resoluções n° 2018, de 31 de outubro de 2011, e n° 2039, de 29 de fevereiro de 2012. Disponíveis em: <https://www.un.org/securitycouncil/content/resolutions>. Acesso em: 11 maio 2020.

³⁸ O Glossário apresenta os conceitos de Estados exógenos e extrarregionais, para este trabalho.

³⁹ O documento não é juridicamente vinculativo e não impõe nenhuma obrigação aos Estados signatários. A implementação plena e eficaz depende da disposição de cada Estado (CGG, 2013).

⁴⁰ O Anexo B apresenta a estrutura do Código de Conduta de Yaoundé e suas zonas marítimas. Nesse anexo, o CIC está identificado pelo acrônimo ICC (*Interregional Coordination Center*).

(CRESMAO). Esses dois centros têm sob tutela suas áreas marítimas, encabeçadas por um Centro de Coordenação Multinacional Marítimo (MMCC). Por fim, aos Centros Operacionais Marítimos (MOC) compete a maior responsabilidade operacional, pois constituem a base dessa pirâmide (Figuras 28 e 29) (MARQUES, 2018).

Transcorridos sete anos do estabelecimento do Código de Conduta de Yaoundé, sua completa implementação ainda enfrenta grandes desafios para ser concluída. Claramente, identificam-se as principais limitações ao desenvolvimento dessa estrutura de segurança marítima, quais sejam: a magnitude e complexidade da arquitetura com inúmeros partícipes e, principalmente, sem uma unidade de comando e controle estabelecida; a multiplicidade dos atores no cenário regional implica, ainda, uma fragmentação das responsabilidades de coordenação pelos Estados; a embrionária Consciência Situacional Marítima na região, com problemas de compartilhamento de informações; as limitadas capacidades estatais, em particular de suas Marinhas e Guardas Costeiras, para enfrentar a multiplicidade de ameaças; e as capacidades econômica e logística limitadas, para reagir eficazmente aos desafios impostos para manter a BOM (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2014; TILL, 2018).

Essa arquitetura, encarada com ceticismo, tem gerado críticas em diversas dimensões, manifestadas em declarações formais. Na esfera política, o ministro da Defesa da França, Jean Le Drian, ao comentar a lentidão da consolidação da estrutura regional de defesa do espaço marítimo do GG, ressalta a necessidade de uma efetiva “estratégia coletiva de defesa”, pois “uma gestão nacional das questões de segurança é uma ilusão, posto que o terrorismo não tem fronteiras e se amplia, por conta da fragilidade dos espaços, para além das fronteiras” (RAMOS, 2015; SÉCURITÉ, 2014).

O contra-almirante Adeniyi Osinowo⁴¹ publicou o artigo “Combate à Pirataria do GG”, por meio do *Institute for Security Studies*⁴² (ISS), salientando que:

[...] a escalada da pirataria e outras ameaças marítimas transnacionais no GG expôs os níveis limitados de conscientização do domínio marítimo na região [...]. Apesar dos progressos alcançados, é necessário um maior compromisso político para a operacionalização dos planos regionais de cooperação em segurança marítima (OSINOWO, 2015).

Ainda sob a ótica do almirante Osinowo, essa operacionalização dependerá do estabelecimento de uma capacidade robusta de vigilância, resposta e execução:

⁴¹ O almirante nigeriano Osinowo possui experiências em operações no GG, no Mediterrâneo e no Caribe e elaborou a “Estratégia Marítima Integrada da África para 2050” (OSINOWO, 2015).

⁴² O Glossário apresenta o *Institute for Security Studies*.

[...] ainda não há embarcações suficientes e adequadas às tarefas de patrulhamento para garantir eficientemente a segurança marítima em toda costa. Além disso, a diversidade de fornecedores e equipamentos apresenta desafios adicionais de logística, manutenção e interoperabilidade dos meios navais, a maioria com mais de 25 anos [...]. Para que mantenhamos resultados tão modestos, exige-se um reforço significativo do atual inventário de navios patrulhas (OSINOWO, 2015).

Em 2016, Cabrita (*apud* Biekro, 2014, p. 172-173), do Instituto Universitário Militar de Portugal, observou que:

O Código de Conduta de Yaoundé está estabelecido. Contudo, a sua completa implementação enfrenta alguns desafios, nomeadamente: a incapacidade econômica e militar dos Estados face às ameaças; [...] falta de vontade política para financiamento na área da defesa e segurança marítima, sendo que muitos países do GG não têm capacidade econômica, devendo ser apoiados pela comunidade internacional, pois as ameaças podem ser locais, mas os efeitos são globais (CABRITA, 2016, p. 33).

Em 2018, o embaixador português em Missão Especial para a Segurança Marítima, Joaquim Ferreira Marques, em seu artigo “Desafios de Segurança no GG”, apontou que:

Até agora, devemos reconhecer que a implementação e operacionalização das estruturas do processo de Yaoundé está a progredir muito devagar [...]. O CIC, em Yaoundé, foi inaugurado em setembro de 2014, mas, até agora, faltam fundos que o permitam pôr a funcionar plenamente. A criação de uma equipe com a capacidade necessária e os meios técnicos vitais é um elemento essencial [...]. Até agora, os dois únicos centros ativos de coordenação multinacional (CMC) são os localizados em Cotonu (zona E) e em Duala (zona D) [...] (MARQUES, 2018, p. 97).

Após seis anos do Código de Conduta de Yaoundé, em março de 2019, o ISS publicou artigo, intitulado “Tendências da Segurança Marítima Africana”, questionando a evolução do ambiente de segurança marítima na África Ocidental e as inovações na sua arquitetura, frente aos modestos resultados apresentados até então (AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES, 2019).

Ainda em 2019, Sérgio Andrade, em seu artigo denominado “Política Externa Portuguesa: Combate à Pirataria e Crime Transnacional no GG”, identificou que:

Os passos dados para a implementação da componente legislativa de Yaoundé têm sido lentos [...]. Seja como for, é evidente a falta de meios operacionais de combate à pirataria. Pode também questionar-se a opção de estabelecer uma rede complexa de instituições regionais e inter-regionais (ANDRADE, 2019, p. 32).

Segundo Boniface Konan⁴³ (2020), existem desafios significativos para a operacionalização da arquitetura de segurança marítima de Yaoundé: “aumentar a capacidade logística (infraestrutura, vetores e conscientização do domínio marítimo em apoio às operações) e realizar treinamento e formação” (KONAN, 2020, p. 52).

Observa-se o claro reconhecimento da dificuldade estatal de implementar e operacionalizar o Código de Conduta de Yaoundé, na sua plenitude, e o clamor por mais ações da comunidade internacional, visando a capacitar e a reequipar seus PN. Se essa arquitetura pretende ser o modelo de segurança marítima para o GG, muitas questões ainda carecem de solução, para se alcançar os requisitos básicos, definidos por Geoffrey Till, que assegurem a BOM regional.

Ademais, há que se convergir esses esforços difusos e reduzir redundâncias que minam a eficácia das ações e prejudicam o fluxo do comércio marítimo internacional, pois nos “últimos anos acumulou-se muita experiência e conhecimento em todo o continente, mas com poucos resultados concretos”. Assim, “é chegada a hora de concentrar-se em “desconflitar” e coordenar as várias partes da arquitetura de segurança marítima em todo o continente” (AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES, 2019).

2.4.2 A segurança marítima do GG sob a perspectiva dos organismos internacionais

Os principais organismos internacionais relacionados à paz e à segurança marítima⁴⁴ têm participado ativamente desse processo de securitização do GG, por meio de propostas de estratégias de segurança marítima e parcerias com os atores regionais e extrarregionais, além de fornecer, também, dados estatísticos sobre pirataria, roubo armado no mar e outros crimes.

A participação da ONU será abordada detalhadamente no capítulo 4, por constituir-se um ator essencial no presente trabalho monográfico. Entretanto, deve-se inicialmente sublinhar essa organização, que possui um papel preponderante no fomento da cooperação entre os países do GG, particularmente após a expedição das duas resoluções do CSNU: a Resolução n° 2018, de 31 de outubro de 2011, e a Resolução n° 2039, de 29 de fevereiro de 2012.

A primeira “condena os atos de pirataria na região e concita os Chefes de

⁴³ O CMG Boniface Konan é diretor do CRESMAO, desde setembro de 2016. Comandou a Força Tarefa Marfinense no GG (2007-2011) e, atualmente, exerce o Cargo de Inspetor Geral da Marinha da Costa do Marfim, desde 2012 (KONAN, 2020).

⁴⁴ ONU, IMO e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN).

Estado e organismos regionais a integrarem e intensificarem esforços e ações de segurança marítima”. A segunda Resolução reafirma a necessidade de “ações holísticas e de longo prazo pelos países e comunidade internacional, com assistência técnica e cooperação, para aumentar suas capacidades”.

A ameaça representada pela pirataria e roubo armado contra navios está na agenda da *International Maritime Organization* (IMO)⁴⁵, organismo especializado na estrutura da ONU, desde o início dos anos 1980. No final da década de 1990 e início dos anos 2000, os esforços estavam direcionados para o mar do sul da China e os estreitos de Malaca e Cingapura. Recentemente, o foco da IMO nas atividades de pirataria convergiu para as costas africanas, após o aumento significativo dessas ocorrências na Somália e, atualmente, no GG (GMSC, 2019).

Por meio da publicação “A Estratégia de 2017”, a IMO buscou implementar medidas de segurança marítima na costa oeste da África, com os propósitos de combater a pirataria e de alavancar a implementação efetiva das suas convenções no GG e o arcabouço legislativo para a criminalização da pirataria nos Estados da região. Para tanto, prevê um acompanhamento contínuo a esses países, transmitindo conhecimento de diversos níveis, para a investigação desses crimes e facilitando os canais de comunicação entre os Estados-membros da IMO (IMO, 2017).

A IMO também criou o Fundo Fiduciário de Segurança Marítima da África, para apoiar o fortalecimento da capacidade de segurança marítima na África Ocidental e Central e melhorar a governança marítima nas águas sob sua jurisdição. Essa iniciativa foi enaltecida pelo presidente do CSNU, na 7.675ª Reunião do Conselho de Segurança, sobre a “Consolidação da Paz na África Ocidental” (UNSC, 2016).

A mensagem do secretário-geral da IMO, Kitack Lim, na abertura da Conferência Global de Segurança Marítima 2019, realizada na Nigéria, evidencia claramente a prioridade dada à região do GG

Preocupado com as ameaças no GG e os desafios que isso representa para o comércio marítimo global, a IMO desenvolveu orientações sobre a supressão da pirataria para uso de governos, armadores e operadores, complementada pelas “Melhores Práticas de Gerenciamento” desenvolvidas pela indústria naval (GMSC, 2019).

Alinhada a essa política da IMO, em março de 2020, a *International Chamber*

⁴⁵ Constituída por 174 Estados-membros, que visam à segurança e à proteção da navegação e à prevenção da poluição marinha por navios (IMO, 2017).

of Shipping (ICC) publicou as melhores práticas de gestão contra a pirataria na costa oeste da África, incluindo o GG, para auxiliar o planejamento das travessias dos navios no que se refere a detectar, evitar e reportar os ataques (BMP WEST AFRICA, 2020).

A União Europeia é, possivelmente, o principal partícipe na luta contra a pirataria no GG, em função dos laços históricos, interesses políticos, econômicos e militares, com diversos e vultosos programas e investimentos regionais (Figura 17). Em dezembro de 2016, a UE lançou o *The Gulf of Guinea Inter-Regional Network*⁴⁶ (GoGIN), que visa a contribuir com a arquitetura de segurança marítima de Yaoundé, concentrando suas ações nas zonas D e E e estabelecendo uma rede regional de compartilhamento de informações eficaz e tecnicamente eficiente (MARQUES, 2018).

Um recente e claro exemplo da inclinação da UE em agir na defesa de seus interesses, mesmo afastada de seu território, foi a implementação da EUNAVFOR MED IRINI, Operação Militar de Caráter Naval (detalhada no Apêndice C), em fevereiro de 2020, em conformidade com a Resolução nº 2292 (2016) do CSNU. Sua tarefa principal é garantir o embargo ao armamento na Líbia, além de:

vigiar e recolher informações sobre exportações ilícitas de petróleo bruto e produtos petrolíferos refinados provenientes da Líbia; contribuir para o reforço das capacidades e formação da Guarda Costeira e da Marinha líbias para a execução de tarefas associadas à aplicação da lei no mar; contribuir para o desmantelamento das redes de introdução clandestina de migrantes e de tráfico de pessoas (CONSELHO EUROPEU, 2020).

Criada em 1949, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) estabeleceu, em 2010, novos parâmetros sobre a segurança cooperativa, sublinhando que, quando “a Aliança é atingida, pode também agir, por ações políticas e de segurança desenvolvidas, além de suas fronteiras”, por meio de parcerias com países relevantes e outras organizações internacionais (OTAN, 2010a; VAZ; MIGON, 2013).

Segundo Smith-Windsor e Pavia⁴⁷ (2014), em artigo publicado na revista do *NATO Defense College*, intitulado *From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea: A New Maritime Mission for NATO?*, a OTAN mantém o acompanhamento da evolução das questões que afetam a segurança marítima no GG, para, se necessário, empregar seu poder militar. Os autores do artigo, alinhados ao previsto nos artigos 4 e 13 do

⁴⁶ Rede Inter-Regional do Golfo da Guiné. Tradução nossa.

⁴⁷ Brooke Smith-Windsor é PhD em análise de segurança marítima da Divisão de Pesquisa do NATO Defense College José Francisco PAVIA é professor PhD de Relações Internacionais nas Universidades de Lisboa e Porto (SMITH-WINDSOR; PAVIA, 2014).

Conceito Estratégico da OTAN⁴⁸, de 2010, ainda argumentam que a OTAN deve aumentar sua presença no GG, onde ameaças à segurança e à prosperidade regional e euro-atlânticas estão em ascensão, evidenciando a importância, para os Estados-membros dessa Organização, da manutenção da BOM naquela região.

Com o GG, na África Ocidental, superando a Somália como as águas mais propensas a piratas do mundo, é importante que a OTAN e outros agentes de segurança internalizem as lições aprendidas no Golfo de Áden para desenvolver políticas mais eficazes [...]. A Aliança também poderia aproveitar suas competências civis para ajudar a proteger o GG como parte de um esforço internacional mais amplo (SMITH-WINDSOR; PAVIA, 2014, p. 11).

Aderente ao previsto no mandato da OTAN, seus Grupos Marítimos Permanentes⁴⁹ podem contribuir com os esforços de segurança cooperativa:

Como o nível de ameaça [no GG] deve subir para um estágio em que as comunidades internacionais e regionais apelam à intervenção direta de forças externas, a Aliança, com seu alcance operacional comprovado na África Ocidental, deve também estar preparada para contribuir [...]. Tendo aperfeiçoado suas habilidades e capacidades ao longo de vários anos nas águas da África Oriental, os Grupos Marítimos Permanentes da OTAN poderiam desempenhar um papel direto para ajudar os Estados do GG a deter atos de pirataria, sequestro e tráfico marítimo, fora ou dentro dos estados regionais e suas águas [AJ] (SMITH-WINDSOR; PAVIA, 2014, p. 12).

Em 2019, durante o Seminário Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval, realizado pela Marinha do Brasil, Richard Morris, do *NATO Shipping Centre*, frisou que França e Reino Unido se mantêm engajados com a segurança da África Ocidental, e do Atlântico Sul, e defendeu que determinados crimes, como a pirataria, seriam de jurisdição universal, podendo ser investigados por qualquer Estado (BRASIL, 2019a). Essa possível presença da UE e da OTAN no Atlântico Sul foi apontada negativamente, em 2013, pelo então ministro da Defesa Celso Amorim:

Essas mesmas atividades ilícitas [pirataria, terrorismo, tráfico de drogas] podem atrair, de maneira negativa para nossa área [Atlântico Sul], a presença de intervenções externas [...]. Se nós não nos ocuparmos da paz e segurança no Atlântico Sul, outros vão se ocupar. E não da maneira que nós desejamos: com a visão de países em desenvolvimento que repudiam qualquer atitude colonial e neocolonial (AMORIM, 2013, p. 2).

2.5 Considerações parciais

Neste capítulo, foi apresentada a Boa Ordem no Mar, constructo teórico de

⁴⁸ O Apêndice E, item b, aprofunda informações sobre o Conceito Estratégico da OTAN, de 2010.

⁴⁹ São uma força marítima multinacional, integrada por navios de vários países aliados, e estão permanentemente à disposição da OTAN (SMITH-WINDSOR; PAVIA, 2014).

Geoffrey Till, que ressalta a importância do fluxo contínuo do comércio marítimo internacional para a economia global.

Alicerçado nessa teoria, buscou-se realçar a necessidade de uma BOM para o GG, região de destaque para o comércio internacional de hidrocarbonetos, e caracterizar os vários elementos presentes nesse cenário marítimo: países pobres, detentores de recursos naturais estratégicos no mar, e interesses históricos, políticos, econômicos e militares de países exógenos.

Pontuaram-se os consideráveis investimentos estrangeiros em novos campos de petróleo, especialmente *offshore*, transformando o GG em importante área de rota marítima para comércio. Naturalmente, almejar a proteção desses e outros investimentos e interesses é o objetivo de países como o Reino Unido e a França, que mantiveram durante séculos suas presenças comercial e política na região.

Assim, é visível a implantação de um movimento securitizador no GG, envolvendo uma diversidade de atores internacionais e uma proliferação de instituições, que multiplicam e sobrepõem os acordos de cooperação multilateral, produzindo uma estratégia de segurança marítima difusa e sem resultados concretos.

Detalhou-se a complexa arquitetura de segurança marítima, fundamentada no Código de Conduta de Yaoundé, de 2013, responsável por garantir e manter a tão necessária BOM para o comércio internacional na região. Uma rasa reflexão sobre a arquitetura de Yaoundé é suficiente para identificar esforços difusos e redundantes de elevado número de instituições e parceiros internacionais com sobreposições de tarefas. Seus inconclusos e complexos arranjos institucionais abrangem quatro esferas decisórias: CIC, CMC, MMCC e MOC (Figura 28), acentuando a lentidão de uma resposta mais eficaz.

Assim, no caso específico do GG, para se alcançar os requisitos básicos para se assegurar a BOM, elencados por Geoffrey Till, há a necessidade de uma coordenação unificada e centralizada das ações de segurança marítima, bem como um verdadeiro elemento dissuasor, com o emprego de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais críveis e adequados à proteção desse espaço marítimo.

Sob a ótica deste autor, qualquer que seja a solução aplicada para aprimorar a atual arquitetura de segurança marítima, é indispensável contar com a participação dos atores exógenos, devido aos grandes, contínuos e permanentes interesses já citados. Por outro lado, suas presenças agregarão mais crédito e influência na definição das prioridades da agenda de segurança marítima internacional.

3 AS PRINCIPAIS VULNERABILIDADES DA SEGURANÇA MARÍTIMA NO GG

Poucas regiões do mundo tiveram mais melhorias nas instituições de segurança marítima nos últimos cinco anos do que no GG. Ao mesmo tempo, no entanto, as ameaças à segurança marítima na África Ocidental e Central continuaram evoluindo e são cada vez mais difíceis de abordar (RALBY, I.; SOUD; RALBY, R., 2019).

Apesar de todas as ações adotadas pelos Estados exógenos e pelos organismos regionais e internacionais presentes no GG, será enfatizada, neste capítulo, a pluralidade e o grau da violência das resistentes ameaças à segurança marítima naquela região. Além de prejudicarem a BOM e, conseqüentemente, o comércio marítimo internacional, afetam também valores mais elevados, cultivados pela ONU, como a preservação da vida humana, manutenção da paz e da segurança internacional e o desenvolvimento regional.

Com o propósito de finalizar a compreensão do frágil contexto de segurança marítima do GG e as razões da permanência dessas ameaças, serão iluminadas as embrionárias Marinhas dos Estados lindeiros, para as quais convergem as ações finais de captura dos criminosos, pelo Código de Conduta de Yaoundé.

Ao final do capítulo, o Grupo Amigos do Golfo da Guiné, conhecido como G7+FoGG, integrado também pelos países do G7⁵⁰, será apresentado, por este autor, como o principal fórum de debates e articulação, para promover soluções afetas aos problemas do mar naquela região, apesar de coexistirem outros organismos regionais.

3.1 A complexidade das ameaças à Boa Ordem no Mar, no Golfo da Guiné

Jacobsen e Nordby (2015, p. 21-23) tipificam quatro tipos de pirataria ou roubo armado no mar: a Pirataria Petrolífera, detentora de elevado nível de violência, já que o objeto do crime não são as pessoas sequestradas, mas a “carga” do navio; o Sequestro, em que os piratas sequestram indivíduos, geralmente das tripulações dos navios ou integrantes das empresas petrolíferas, exigindo um resgate; Pequenos Furtos, caracterizado pelo assalto a embarcações atracadas no cais ou fundeadas em zonas portuárias; e a Pirataria Não Reportada, casos que não foram registrados oficialmente.

⁵⁰ Grupo constituído pelos seguintes países industrializados: Alemanha, Canadá, Estados Unidos da América, França, Itália, Japão e Reino Unido.

No contexto do GG, segundo Charles Ukeje, do Departamento de Relações Internacionais da *Obafemi Awolowo University*, da Nigéria, o crime marítimo regional já se encontra em patamar elevado de organização, constituído de infraestrutura robusta, que evoluiu e se consolidou ao longo da última década, com a participação de diversos atores no mar e em terra. Essa estrutura tornou os crimes mais ousados, sofisticados e violentos, incluindo financiadores, funcionários corruptos, planejadores das operações, comandantes de embarcações e tripulantes, armadores, infraestrutura de apoio em terra, companhia de seguro e agências policiais (UKEJE, 2015). Esse cenário bem orquestrado propicia aos criminosos transitarem por todos os quatro tipos de pirataria definidos por Jacobsen e Nordby, desde o roubo oportunista de cargas nas AJ e nas proximidades dos locais de fundeio até a tomada de reféns e as demandas por vultosos resgates (TILL, 2018; UKEJE, 2015).

O ISS divulgou números expressivos de 2019, publicados no Relatório Anual do *International Maritime Bureau* (IMB), evidenciando a progressiva sofisticação e a crescente natureza transnacional da pirataria e assalto à mão armada contra navios no GG⁵¹. Destaca, também, o preparo para sequestrar ostensivamente dentro ou fora das AJ e a facilidade com que os sequestradores navegam com o navio. Esse crescimento demonstra claramente a capacidade das redes criminosas marítimas de diversificar seu *modus operandi* (TILL, 2018; WALKER, T.; REVA, D., 2019a).

Nesse relatório de 2019, o IMB contabilizou o acréscimo de aproximadamente 60% de sequestros, em comparação com o mesmo período do ano anterior, e apontou que “mais de 70% dos ataques piratas na Nigéria, por exemplo, incluem a disposição de usar a violência contra a tripulação” (EGN, 2020a, p. 8).

O temor causado pelos frequentes ataques desestabiliza a economia do mar e desencoraja o desenvolvimento do setor energético nessa sensível região, que conta com a presença econômica de importantes atores extrarregionais, como França, EUA e Reino Unido, por meio, respectivamente, da Total, Exxon Mobil e British Petroleum (EGN, 2020b, p. 10).

Classificado como um dos locais mais perigosos do mundo, o GG tem o custo do seguro majorado para os navios que operam nessas águas, devido à ineficácia de medidas que visam à prevenção dos ataques e à “falta de efetividade nas estratégias de defesa marítima” (EGN, 2020a, p. 8). Os custos econômicos regionais bem

⁵¹ O Apêndice B apresenta alguns dos recentes crimes reportados.

dimensionam o prejuízo ao comércio internacional marítimo: em 2015, foram US\$ 719,6 milhões; em 2016, totalizaram US\$ 793,7 milhões; e em 2017, US\$ 818,1 milhões⁵².

Por outro lado, o relatório do IMB permite identificar, por meio das datas dos incidentes, que durante os períodos de realização dos exercícios *Obangame Express* e *Grand African Nemo* há uma redução significativa das ameaças à segurança marítima, devido à intensa presença de meios navais estrangeiros na região.

Em 2019, o ISS publicou artigo, intitulado “Tendências da Segurança Marítima Africana”, abordando a evolução desse ambiente oceânico e as ameaças enfrentadas.

A pirataria continua sendo um problema sério em todo o continente [...] muitos dos atores que cometeram pirataria há uma década continuam envolvidos em crimes marítimos. Em especial, na África Ocidental, à medida que a aplicação da lei nas proximidades da costa melhora, os ataques estão se tornando mais afrontosos e ocorrendo em locais mais afastados da AJ, implicando em maiores resgate (AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES, 2019).

Alguns exemplos descritos no Apêndice B retratam o atual espectro de atividades da pirataria no GG e a pluralidade de navios envolvidos, além dos relacionados ao transporte de hidrocarbonetos.

Essa evidenciada mudança de postura dos criminosos, aumentando os casos de sequestro e violência em relação aos crimes cometidos com vista ao roubo de petróleo, acontece em razão da facilidade da execução e da menor exposição aos riscos (EUROPEAN COMMISSION, 2013; TILL, 2018). Observa-se assim que essa atividade criminosa está se diversificando, robustecendo sua estrutura organizacional e se tornando cada vez mais lucrativa.

Entretanto, além da pirataria, outros tipos de criminalidade⁵³ estão presentes na região e merecem ser considerados, pois atingem temas valiosos da atual agenda de segurança internacional da ONU, como a preservação da vida humana e a manutenção da paz e segurança internacional. Nesse amplo leque de crimes heterogêneos, incluem-se: o terrorismo; o tráfico de seres humanos (Figuras 12 e 13); o narcotráfico (dezoito toneladas de cocaína são traficadas na região, anualmente, totalizando US\$ 1,25 bilhão); a poluição ambiental (com 3.203 derrames de óleo,

⁵² Esses valores abrangem resgates, seguros, equipamento de segurança e vigilância, desvio de rotas, aumentos de velocidade e as operações militares (SAFETY4SEA, 2018).

⁵³ Buzan (1991, p. 84) introduziu novos temas às discussões sobre ameaças na agenda internacional de segurança dos Estados, incluindo assuntos como terrorismo, meio ambiente, imigração ilegal, crime organizado e crimes transnacionais, pois acabam por reverberar nas relações entre os Estados.

apenas na Nigéria); e a pesca ilegal não reportada e não regulamentada, com prejuízos de US\$ 350 milhões anuais. A perigosa combinação dessas ameaças à pirataria, identificada por Till (2018, p. 318-321), robustece os crimes transnacionais e dificulta a manutenção da BOM (EUROPEAN COMMISSION, 2013; TILL, 2018).

No mesmo artigo publicado, em 2019, o ISS aponta para essa diversificação:

A África é extremamente vulnerável ao crime marítimo e se tornou um negócio de baixo risco e alta recompensa, mas outros tipos de crime marítimo são igualmente significativos [...] armas ilegais e tráfico de drogas; abastecimento ilegal de petróleo; terrorismo marítimo; tráfico humano; e pesca e sobrepesca ilegal, não declarada e não regulamentada. [...]. Eles [os Estados africanos] são extremamente vulneráveis, dado o número de crimes que os ameaçam, sua capacidade limitada de impedir ou responder a eles e sua crescente natureza e sofisticação transnacional (WALKER, T.; REVA, D., 2019).

Também em 2019, Richard Morris, do *NATO Shipping Centre*, durante o Seminário Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval, no Centro de Operações de Paz de Caráter Naval (COpPazNav), sublinhou que “a prática de inúmeras atividades ilícitas, como tráfico de armas e de drogas, violações das sanções do Conselho de Segurança da ONU e degradação ambiental impõe riscos à segurança do Atlântico Sul” (BRASIL, 2019a).

Nesse mesmo evento, o diretor do CIC, em Yaoundé, contra-almirante Narciso Fastudo, assinalou o crescente número de sequestros de navios com emprego de violência exacerbada e que o “foco do problema no GG não é somente a pirataria, mas, sobretudo, o tráfico de drogas” (BRASIL, 2019a; JUNIOR, 2020, p. 95).

Em 2018, em artigo denominado “Desafios de Segurança no GG”, o embaixador português em Missão Especial para a Segurança Marítima, Joaquim Ferreira Marques, afirma que “as questões de segurança no GG têm vindo a ganhar acuidade em função do aumento significativo de terrorismo, narcotráfico, tráfico de pessoas, imigração e pesca ilegal” (MARQUES, 2018, p. 91).

Os grupos terroristas e movimentos revolucionários também expandem suas atividades da Nigéria para os Estados vizinhos, aumentando as preocupações de segurança da região (Apêndice B) (TAULUIS, 2013). A posição geográfica central dos países facilita essa migração em várias direções e os perigos dessa situação foram bem relatados em artigo do *New York Times*:

O tráfico [no GG] também ameaça desestabilizar um fornecedor cada vez mais vital do mercado global de petróleo e gás [...] o crescente comércio de drogas na África Ocidental também está ampliando [...] O Hezbollah e a Al-

Qaeda no Magrebe Islâmico se envolveram no narcotráfico. Eles ganham milhões com o comércio de cocaína na África (O'REGAN, 2012).

Verifica-se que o fenômeno da globalização também atinge as ameaças no GG, tornando-as difusas, heterogêneas, interconectadas e com facilidade de migrar para os demais Estados (TILL, 2018). Esse amplo espectro de ameaças tem provocado interrupções no comércio marítimo internacional, em especial, nos litorais, prejudicando as transações comerciais dos países do GG com os EUA e a UE. Tais dificuldades podem ser bem traduzidas pelas palavras do presidente da Nigéria, Muhammadu Buhari, na abertura da Conferência Global de Segurança Marítima 2019:

Os recentes acontecimentos no GG trouxeram a região ao epicentro da pirataria [...] e o aumento das ameaças ampliou o foco, devido ao impacto sobre o comércio global e a prosperidade econômica (GMSC, 2019).

Constata-se, até o momento, que, apesar dos esforços da arquitetura de segurança marítima de Yaoundé⁵⁴, as estatísticas e estudos especializados não demonstram redução das ameaças no GG; ao contrário, registram sua pluralidade e o incremento no grau de violência, em especial nos crimes que afetam o comércio marítimo internacional e ferem temas presentes na agenda internacional da ONU⁵⁵.

Assim, pode-se inferir que o espaço marítimo do GG, região fornecedora de matéria prima vital para a economia dos EUA e da UE, ainda carece de uma segurança holística e sistêmica, que coordene e integre as diversas ações, de modo a assegurar a BOM regional, pois quando não implantada adequadamente acarreta danos aos **indivíduos**, aos **Estados** e ao **comércio internacional** (TILL, 2018).

3.2 O impotente Poder Naval dos principais países do Golfo da Guiné

Se “poucas regiões do mundo tiveram mais melhorias em suas instituições de segurança marítima nos últimos cinco anos do que o GG”, mas, ao mesmo tempo, as ameaças à segurança marítima na África Ocidental “continuaram evoluindo e são cada vez mais difíceis de abordar”, torna-se necessário identificar as razões e propor soluções de modo a maximizar a eficiência e a eficácia dessa arquitetura no enfrentamento dessas ameaças (RALBY, I.; SOUD; RALBY, R., 2019).

Verifica-se, claramente, que existe um elemento comum a todos os Estados

⁵⁴ Cf. 2.3 e 2.4.

⁵⁵ Cf. Apêndice B.

costeiros, para o qual converge a execução das ações de qualquer uma das iniciativas: os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais de suas Marinhas ou Guardas Costeiras. Para que cada Estado proteja suas respectivas zonas marítimas, deve possuir um Poder Naval aderente à magnitude das tarefas e dos desafios da segurança marítima na região (RALBY, I.; SOUD; RALBY, R., 2019; TILL, 2018).

Segundo Till (2018, p. 45-55), as Marinhas dos Estados classificam-se em três tipos, de acordo com o desenvolvimento econômico do país e suas relações com os efeitos da globalização: pré-modernas, modernas e pós-modernas. Essa classificação encontra-se detalhada no Apêndice D.

No contexto do GG, para que a BOM seja assegurada, necessita-se de PN regionais críveis e compatíveis com a zona marítima da arquitetura de Yaoundé a ser patrulhada e com as ameaças a serem enfrentadas. Entretanto, ao pesquisar os meios navais e os recursos humanos das principais Marinhas do GG, detalhados no Apêndice D⁵⁶, e confrontá-los com a dimensão das respectivas zonas marítimas a serem protegidas (Figura 29), identifica-se a dificuldade operacional desses meios navais para garantirem a BOM na região e que reside nesta fraqueza a razão central do crescimento e da heterogeneidade das ameaças no GG (TILL, 2018).

Essa fragilidade é evidenciada não apenas pela quantidade e qualidade do inventário de meios navais dos Estados costeiros, analisados no Apêndice D, mas também ratificada em declarações públicas. Em outubro de 2019, durante a Conferência Global de Segurança Marítima, realizada na Nigéria, foi constatado que os países costeiros estão insuficientemente preparados e capacitados para “prevenir e combater efetivamente os ataques realizados por piratas, dentro e além de suas águas costeiras”, proporcionando que todos os tipos de tráfico no GG continuem a semear em “terreno fértil para o crime organizado transnacional, que opera em toda a região e com efeitos devastadores sobre as pessoas” (UNODC, 2019).

O embaixador português em Missão Especial para a Segurança Marítima, em seu artigo “Desafios de Segurança no GG”, frisou que a garantia da segurança marítima planejada na arquitetura de Yaoundé “requer meios que os estados da região, pelo menos alguns deles, não podem suportar” (MARQUES, 2018, p. 99).

Charles Ukeje, da *Obafemi Awolowo University*, na Nigéria, comenta sobre a estrutura de segurança marítima de Yaoundé:

⁵⁶ Estudo realizado pelo autor, fundamentado no *Jane's Fighting Ships*, edição de 2019 (PAPE, 2019).

Mesmo a maior Marinha da região, a Marinha da Nigéria, enfrenta o problema de *déficits* agudos de recursos, especialmente em termos de treinamento, equipamentos, instalações e custos operacionais [...]. Há necessidade de incluir a construção de plataformas marítimas, aquisição de equipamentos, fornecimento de sistemas de detecção e vigilância, manutenção da frota (UKEJE, 2015).

O almirante Osinowo expôs a necessidade de que “sejam levadas ao nível político” as dificuldades operacionais para se implementar a segurança marítima no GG. Essa operacionalização dependerá do estabelecimento de uma robusta capacidade de vigilância, resposta e execução. No que se refere à vigilância, houve melhora nos radares de vigilância costeira, com o imprescindível apoio de parceiros como os EUA e a UE. Quanto à resposta e à execução, as Marinhas dos Países do GG ainda têm limitada capacidade de patrulha marítima (Apêndice D). Apesar do incremento no inventário de seus meios navais, ainda não há embarcações suficientes e adequadas às tarefas de patrulhamento, para garantir a segurança marítima em toda costa⁵⁷. Além disso, a diversidade de fornecedores e equipamentos apresenta desafios adicionais de logística, manutenção e interoperabilidade dos meios navais, a maioria com mais de 25 anos de uso (OSINOWO, 2015; TILL, 2018).

Corroborando com essa narrativa, o relatório da *Stable Seas* sobre o GG, de março de 2020, informa que a capacidade dos PN regionais carecem de melhor estrutura para cumprir seus mandatos e enfrentar a multiplicidade de ameaças à segurança marítima (OKAFOR-YARWOOD et al., 2020).

Essas declarações combinadas à constituição dos PN da região, detalhada no Apêndice D, evidenciam a fragilidade atual das Marinhas e Guardas Costeiras do GG e permitem classificá-las, segundo os fundamentos de Geoffrey Till, como Marinhas Pré-Modernas, que mais “lutam para sobreviver e simbolizam seu país” do que tenham, efetivamente, capacidade de prover a segurança marítima contra as ameaças (TILL, 2018, p. 42).

Assim, verifica-se que, mesmo com parcela da estrutura de segurança marítima de Yaoundé implantada, os atuais PN dos países da região, ainda que reunidos, dificilmente poderão garantir um controle eficaz sobre suas AJ, com evidentes reflexos negativos à BOM, ao fluxo do comércio marítimo internacional e aos valores humanitários presentes na agenda da ONU. É essencial sublinhar que a

⁵⁷ Na ocasião da afirmação, encontravam-se presentes representantes do CSNU (BRASIL, 2016).

eficácia da segurança marítima no GG converge obrigatoriamente para o emprego de meios navais adequados, de que os Estados costeiros não dispõem (TILL, 2018).

Por fim, pautado nos requisitos básicos elencados por Geoffrey Till, ao analisar o contexto marítimo do GG e as instituições governamentais de segurança, particularmente suas Marinhas, ressalta-se que, para promover a BOM na região será indispensável posicionar um PN crível na região, mesmo que seja necessário o reforço de meios navais de Marinhas exógenas, mais desenvolvidas, pois as locais necessitarão de longo tempo e aporte financeiro para adquirir novos meios e capacitar recursos humanos. Soma-se, ainda, a necessidade do guarnecimento pleno de toda a estrutura de segurança marítima de Yaoundé, incluindo seus centros de comando e controle, de modo a garantir, segundo Geoffrey Till, uma governança marítima integrada e sinérgica com as demais agências que tratem de assuntos ligados ao mar (TAULOUS, 2013; TILL, 2018).

3.3 O Grupo dos Amigos do Golfo da Guiné (G7+FoGG)

Os desafios de segurança marítima da África Ocidental impõem a participação ativa dos principais países e instituições da comunidade mundial.

Nesse contexto, destaca-se o Grupo “Amigos do Golfo da Guiné” (G7+FoGG), fórum constituído pelos países do GG e também pelos membros efetivos do G7, além de outros Estados, organizações e agências internacionais. Atualmente, existem 25 signatários do G7+FoGG, e o Brasil foi elevado a membro efetivo em 2020⁵⁸.

Criado em 2013, durante a presidência britânica no G7, esse fórum possui o propósito de apoiar a arquitetura de segurança marítima de Yaoundé, reprimindo os crimes marítimos na África Ocidental e Central. Originalmente concebido para as questões de pirataria no GG, o G7+FoGG ampliou seu espectro para o combate a todas as atividades ilegais no mar, como os diferentes tipos de tráfico, incluindo seres humanos, drogas, armas, animais e recursos naturais (GoGIN, 2019).

O G7+FoGG se reúne normalmente duas vezes ao ano e se caracteriza como um fórum diferenciado em relação aos seus análogos, devido à sua composição conferir duas características singulares: a legitimidade, derivada da presença dos Estados costeiros do GG e dos organismos regionais; e credibilidade política, econômica e

⁵⁸ Informação da Subchefia de Estratégia do Estado-Maior da Armada, em 4 de agosto de 2020. O Glossário define o G7+FoGG e apresenta sua constituição.

militar dos países do G7 e das instituições internacionais (ONU, IMO, IMB e ICC), tão necessárias para definir e implementar as prioridades na agenda de segurança marítima regional. A influência do G7+FoGG é evidenciada ao verificar-se que a segurança marítima continua “pautada na agenda internacional, tanto no plano bilateral como multilateral, sendo incorporada à Declaração dos Assuntos Externos do G7 sobre segurança marítima, em abril de 2016, em Hiroshima” (MARQUES, 2018, p. 95).

Em 2016, agora em Lisboa, o G7+FoGG, com representantes de setenta países, organizações internacionais, inclusive a ONU, discutiu temas ligados à BOM do GG, em particular os relativos à operacionalização dos centros de coordenação e controle e da estrutura de segurança marítima de Yaoundé. Ao final, firmaram a declaração oficial denominada “Declaração de Lisboa” (BRASIL, 2016c):

Reiterando as resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) 2018 (2011) e 2039 (2012) e a Declaração da Presidência do CSNU, de 25 de abril de 2016, exprimimos a nossa profunda preocupação face à ameaça contínua que a pirataria, o assalto à mão armada no mar e outras atividades marítimas ilegais do GG colocam à segurança e ao desenvolvimento econômico dos Estados da região, bem como à navegação internacional [...] e a evolução para o sequestro com a exigência de resgate como *modus operandi* [...] tráfico de drogas, armas, seres humanos e outro comércio ilícito de mercadorias. [...] alimentando maior insegurança e instabilidade no GG e em toda a região da África Ocidental e Central, com consequências a longo prazo para economias e comunidades locais (G7++FoGG, 2016).

Em junho de 2019, o relatório final do Simpósio de Segurança Marítima no GG, organizado pela IMO, em sua sede em Londres, ressaltou a relevância do G7+FoGG e o apontou como o fórum “no qual todas as partes interessadas devem se comunicar, coordenar e resolver questões técnicas de natureza operacional ou de outra natureza” com discussões práticas e resultados implementáveis (IMO, 2019).

Em março de 2020, os EUA assumiram, juntamente à República do Gabão, o Secretariado do G7+FoGG, para o ano de 2020. Afirmaram que trabalharão para promover o fortalecimento da governança marítima da região, pois o GG é vital para o transporte de mercadorias e constitui-se em um rico ecossistema marinho do qual milhões de africanos dependem para sua subsistência (ORTAGUS, 2020).

Sublinha-se que a participação de Estados do G7, com interesses diretos no comércio marítimo regional, e possuidores de Marinhas robustas, poderá viabilizar a participação mais efetiva de seus meios navais de maior tonelagem. Segundo o almirante Osinowo, “nas águas relativamente calmas e abertas da região do GG,

navios com deslocamento mínimo de 1.000 toneladas e armamento orgânico seriam suficientes para realizar as patrulhas marítimas” (OSINOWO, 2015).

Essa presença mais ativa dos meios navais de países extrarregionais vem sendo sugerida tacitamente em algumas ocasiões, como será demonstrado ao longo dos próximos capítulos deste trabalho. Segundo Boniface Konan, a arquitetura de segurança marítima de Yaoundé pode ser um “dispositivo adaptável às Operações de Manutenção da Paz”, bem como uma “força marítima multinacional pode ser uma opção para gerenciar a insegurança no GG”, sendo implementada progressivamente através das zonas marítimas (KONAN, 2020, p. 51).

Concluindo, verifica-se a importância do fórum G7+FoGG como instrumento de promoção da manutenção da BOM daquele espaço marítimo, para o desenvolvimento socioeconômico regional e para a manutenção do crescimento econômico de países exógenos ao GG. Conforme apontado pela IMO, **é o fórum apropriado** para alavancar o domínio da segurança marítima do GG e do desenvolvimento dos recursos regionais, com resultados implementáveis.

3.4 Considerações parciais

No capítulo anterior, identificou-se, sob o olhar de Geoffrey Till, a relevância da BOM no espaço marítimo do GG, para a economia de Estados exógenos, em particular UE e EUA. Pontuou-se, ainda, os vários, mas difusos, projetos nacionais e regionais, para mitigar as questões de segurança marítima. O principal deles é o Código de Conduta de Yaoundé.

Neste capítulo, ainda à luz dos conceitos de Till, finalizou-se a caracterização do contexto marítimo regional, destacando-se a atual multiplicidade de ameaças presentes no GG e estudaram-se as limitadas Marinhas e Guardas-Costeira regionais.

As ameaças são heterogêneas, interconectadas e não se limitam apenas à pirataria e ao roubo armado no mar, que afetam o comércio marítimo internacional. Elas se alargam em um amplo espectro de atividades ilícitas que atingem, também, temas presentes na agenda internacional da ONU, como a preservação da vida humana, o desenvolvimento regional e a paz. Evidenciou-se que a BOM, quando não implantada adequadamente, acarreta danos aos indivíduos, aos Estados e ao comércio internacional. Essa diversificação de ameaças se agrava e, mais danosa, se prolifera pelos países do GG.

Isso se deve porque as ações efetivas de combate às ameaças convergem para a aplicação do embrionário PN regional, evidenciado pelo escasso e heterogêneo inventário de navios e embarcações das Marinhas locais, os quais são incompatíveis com a magnitude das difusas tarefas atribuídas na complexa arquitetura de Yaoundé.

Ancorado nos requisitos básicos de Till, identificou-se esse ponto como fulcral da fragilidade do sistema de segurança marítima no GG, e que necessita de reforços de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, até que sejam reaparelhados e atinjam a musculatura suficiente para fazer frente a essas ameaças. Além disso, a unificação de comando das ações e iniciativas, centralizando e coordenando os esforços de Yaoundé, torna-se essencial para o sucesso dos desafios de segurança marítima, permitindo uma definição clara e organizada quanto às prioridades e às responsabilidades.

Na perspectiva deste autor, é necessário reconhecer que os esforços colaborativos e cooperativos, nacionais e regionais, não são suficientes para enfrentar os complexos desafios de segurança marítima no GG. Qualquer solução adotada para efetivar esses reforços aos meios navais regionais passará, obrigatoriamente, por duas condições essenciais: absorverá a parcela da estrutura de segurança marítima de Yaoundé que já está operando; e contará com a presença dos atores extrarregionais mencionados, pois não há como excluí-los, em face dos interesses existentes na região.

Apontado pela IMO como o colegiado para alavancar o domínio da segurança marítima do GG, discorreu-se sobre o G7+FoGG, fórum integrado por Estados do GG e do G7, que, sob o prisma deste autor, reúne a legitimidade dos países costeiros da região à credibilidade política e econômica dos países do G7. Poderá, assim, fomentar o processo que acelere a unificação e a integração da complexa arquitetura de segurança marítima e, também, o reforço dos PN da região com navios e embarcações críveis, preferencialmente, sob a liderança e a coordenação de um Organismo Internacional.

Identifica-se, então, o momento atual como oportuno e maduro para o Brasil orquestrar, por intermédio do G7+FoGG, uma cooperação internacional mais robusta, integrando as principais ações e iniciativas já existentes no GG, visando a alcançar os requisitos básicos, de Geoffrey Till, para a manutenção da BOM. Dessa forma, no próximo capítulo será realizada uma clivagem para apresentar uma proposta pautada no arcabouço jurídico de um Organismo Internacional.

4 A ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS E O GOLFO DA GUINÉ

Os desafios não tradicionais da manutenção da paz, como a situação de estado falido, problemas de segurança interna e o vácuo institucional em grande parte do país, podem ser tratados através de uma combinação de ação de manutenção da paz, de construção da paz e [...] pela presença das outras agências das Nações Unidas e organizações humanitárias. Jean-Pierre Lacroix, Chefe do Departamento de OpPaz (DPO) da ONU (LACROIX, 2019, p. 11).

Até o momento, explicitou-se que os países mais ricos do mundo realizam um estreito acompanhamento, inclusive por meio do G7+FoGG, da evolução do contexto de segurança marítima no GG e seus prejuízos ao comércio marítimo internacional.

No capítulo anterior, constatou-se o agravamento da situação, em virtude da essência do problema residir na fragilidade das Marinhas regionais, incapazes de produzir resultados eficazes frente a esses desafios. Apontou-se a necessidade de um esforço conjunto e duradouro dos atores extrarregionais, para robustecer com meios navais adequados as ações de segurança marítima desenvolvidas no GG, integrando-os aos sistemas de coordenação e controle existentes na arquitetura de Yaoundé.

Nesse contexto, demonstrar-se-á que a ONU, por meio de seu CSNU e outras agências, também permanece vigilante ao amplo espectro de problemas marítimos presentes no GG, particularmente por estarem vinculados aos direitos e à preservação da vida humana, ao tráfico de pessoas e drogas, ao meio ambiente e ao terrorismo.

Por fim, identificar-se-á a ONU como o Organismo Internacional que reúne as melhores condições estruturais e holísticas para, através de Operação de Manutenção da Paz Multidimensional de Caráter Naval, fortalecer a cooperação internacional, consolidar a arquitetura de Yaoundé e contribuir com a segurança marítima da região.

4.1 A evolução das ameaças marítimas no GG sob a perspectiva da ONU

A ONU, através de diversos de seus órgãos e agências, principalmente o CSNU, tem acompanhado atentamente e manifestado preocupação com o aumento do espectro de crimes à segurança marítima e à vida humana nas AJ do GG.

As primeiras manifestações do CSNU ocorreram em 2011 e 2012, provocadas pelos Estados do Benin e do Togo, por meio de duas resoluções⁵⁹ que estabeleceram e reforçaram a necessidade de promover a estabilidade em geral na região do GG.

⁵⁹ Cf. 2.4.1. e 2.4.2.

Especificamente, na resolução de 2011, o CSNU expressou preocupação com a “ameaça de pirataria e assalto à mão armada no mar, com a segurança de marítimos e outras pessoas, que foram tomadas como reféns, e profunda apreensão com a violência empregada por piratas no mar, no GG”. Já na resolução de 2012, o CSNU, além de reforçar os temas da resolução de 2011, estendeu sua preocupação para o tráfico de pessoas e drogas e o desenvolvimento econômico (RAMOS, 2015).

Em 2013, durante a reunião do CSNU, o presidente do Conselho novamente externou seu temor em relação aos crimes transnacionais no GG, pontuando que afetavam os direitos humanos e o desenvolvimento regional. Ademais, incentivou a IMO⁶⁰, o Escritório das Nações Unidas para África Central e o Escritório das Nações Unidas para África Ocidental a continuarem a apoiar os Estados regionais (UN, 2013).

Por consequência, a IMO formulou “A Estratégia de 2017”, implementando medidas de segurança marítima sustentável na África Ocidental, para efetivar suas convenções, edificar a infraestrutura jurídica necessária à criminalização da pirataria, promover a assistência bilateral e treinar funcionários em vários níveis de investigação de crimes relacionados à segurança marítima.

Verifica-se que essas declarações iniciais da ONU já adicionavam a abordagem humanitária às questões de segurança marítima do GG, além dos problemas relacionados aos prejuízos ao comércio internacional e aos interesses econômicos. Por meio das recentes manifestações e passagens a seguir, confirmar-se-á esse olhar da ONU e o diligente acompanhamento do CSNU do agravamento das ameaças marítimas no GG, incluindo-se as questões humanitárias, a paz mundial e, por vezes, temas relacionados ao financiamento do terrorismo regional.

Em 2016, em Nova York, durante debate sobre o tema “*Peace consolidation in West Africa: Piracy and armed robbery at sea in the Gulf of Guinea*”, o CSNU afirmou que o “elevado número de incidentes relatados e o nível crescente da violência empregado no GG, desde 2014,” é profundamente preocupante, pois representam grande ameaça “à navegação internacional, à paz, aos direitos humanos, ao desenvolvimento econômico dos Estados da região e à segurança de pessoas e rotas marítimas”. Destacou, também, a “perigosa ligação da pirataria e do roubo armado no mar com o crime organizado transnacional, incluindo o terrorismo na África Ocidental” e reconheceu “a falta de financiamento e de recursos enfrentada pelos mecanismos

⁶⁰ Organismo especializado na estrutura da ONU, apresentado no item 2.4.2 deste trabalho.

inter-regionais e centros de coordenação marítima e a falta de meios dos países da área para garantir segurança marítima regional” (BRASIL, 2016).

Além disso, o presidente do Conselho de Segurança assinalou que:

[...] a coordenação dos esforços no nível regional é a chave para combater a ameaça de pirataria e assalto à mão armada no mar, bem como a necessidade de **assistência internacional** aos esforços regionais para ajudar os Estados-membros a adotarem as medidas de combate à pirataria e ao assalto à mão armada no mar [...] esses recursos devem incluir a realização de patrulhas regionais eficazes, a aplicação conjunta da lei marítima, exercícios conjuntos antipirataria, vigilância marítima e aérea conjunta (BRASIL, 2016b; UNSC, 2016, p. 2, grifo nosso).

Em fevereiro de 2019, a ONU novamente debateu o tema, com a presença da do diretor executivo da UNODC, Yury Fedotov, que apontou:

[...] nos últimos anos, a liberdade de navegação está sendo explorada por grupos criminosos [...] cada vez mais sofisticados e está se expandindo, tanto em tamanho quanto em tipos de atividades criminosas [...] e representam um perigo imediato à vida e à segurança das pessoas, minam os direitos humanos, impedem o desenvolvimento sustentável e, como o Conselho reconheceu, ameaçam a paz e a segurança internacional (UN, 2019a).

Nesse mesmo evento, e alinhada a essa narrativa de Fedotov, a Secretária Executiva da Comissão do GG afirmou que a crescente criminalidade tem “desestabilizado toda a região e representa uma ameaça à paz e à segurança internacionais [...] e nenhum país da região pode patrulhar com sucesso⁶¹ esse extenso litoral”. Ressaltou que os crimes podem ser reduzidos com uma “intervenção melhor e mais bem coordenada nos níveis regional e internacional” (UN, 2019a).

Ainda no mês de fevereiro de 2019, em fórum organizado pela ONU, que contou com a presença da subsecretária-geral da ONU para os Assuntos Políticos, Rosemary DiCarlo, foi aprovada a resolução “Silenciar as Armas em África, até 2020”. Esse documento atesta que a organização continua preocupada com a desafiadora situação de segurança em algumas regiões africanas, “ameaçadas por atos como terrorismo, pirataria, atividades mercantis subversivas e crime organizado transnacional,” incluindo o tráfico ilícito de pessoas, armas, drogas e os recursos naturais, e a persistente violência empregada (UN, 2019b).

Em outubro de 2019, durante a Conferência Global de Segurança Marítima, na Nigéria, com a presença da UNODC, enfatizou-se que os “ataques no mar no GG

⁶¹ Cf. 3.2 e Apêndice D.

passaram por várias transformações e estão se tornando cada vez mais complexos e violentos”, excedendo aos que eram praticados no Golfo de Áden. Assim, os vários anos de cooperação não surtiram os resultados necessários para redução da pirataria e do prejuízo ao comércio internacional. “Os esforços recentes, empreendidos por alguns países, para fortalecer sua resposta legal, institucional e operacional, são louváveis”, mas ainda precisam mostrar resultados eficazes (UNODC, 2019).

Em 2019, o ISS sublinhou que o CSNU “tornou-se recentemente **o principal fórum** para determinar a melhor forma de **combater o crime marítimo**”, possibilitando a consolidação de “décadas de trabalho realizado por outras agências da ONU” (WALKER, T.; REVA, D., 2019, grifo nosso). Nesse mesmo ano, o ISS publicou o artigo intitulado “Unificar os esforços da União Africana (UA) e da ONU pode ser exatamente o necessário para combater o crime transnacional no mar”:

O crime marítimo organizado transnacional deve ser considerado porque agora está na agenda do Conselho de Segurança da ONU [...]. A UA e as comunidades econômicas regionais criaram uma impressionante variedade de estratégias, códigos e instrumentos para combater o crime marítimo, mas sua implementação está ficando para trás. A unificação dos esforços da ONU e da UA poderia ter exatamente o tipo de impacto necessário para fortalecer a luta contra o crime transnacional no mar (WALKER, T.; REVA, D., 2019a, grifo nosso).

O amplo espectro de crimes praticados no mar é também fonte de financiamento para o terrorismo regional em terra. Em julho de 2020, o secretário-geral da ONU, António Guterres, afirmou que o ataque a cinco civis, na Nigéria, da agência humanitária - Comissão Internacional de Resgate -, “é uma violação dos direitos humanos e da lei humanitária internacional” e que elas “devem ser inteiramente respeitadas, incluindo a obrigação de se proteger os civis” (UN, 2020a).

Por fim, é relevante realçar que a ONU possui presença efetiva no fórum G7+FoGG, apresentado no capítulo anterior, principalmente, por meio da voz ativa da sua agência UNDOC. Assim, em julho de 2019, na reunião desse Grupo em Bruxelas, sob a presidência do vice-almirante Hervé Bonnaventure, Coordenador Ministerial de Defesa da França para a Segurança das Zonas Marítimas, foram enfatizadas as dificuldades operacionais da arquitetura de Yaoundé e, claramente, foi apontado que, ainda em 2019, o sistema não estava operando, devido à insuficiência de recursos financeiros e à carência de meios navais dos Estados lindeiros (YIRE, 2019).

Assim, procurou-se demonstrar, por meio dos exemplos acima, que a ONU mantém, através do CSNU e de suas agências, permanente preocupação e diligente

acompanhamento da situação no GG, permitindo inferir que existe a possibilidade de a ONU participar mais ativa e eficazmente do processo de securitização no GG.

4.2 O prenúncio de uma Operação de Manutenção da Paz no GG

Identificado o cuidado e a atenção da ONU no trato com os temas de segurança da região, demonstrar-se-á que existem manifestações, recentes e pretéritas, que sugerem a possibilidade do estabelecimento de uma Operação de Manutenção da Paz no GG e, ainda, que o momento atual é apropriado para apresentá-la a um Organismo Internacional, como alternativa para mitigar as ameaças apontadas anteriormente.

Em 2015, Charles Ukeje, da *Obafemi Awolowo University*, já apontava que “os atores não estatais, nacionais e internacionais, têm capacidade de desempenhar um papel mais ativo, reforçados com adequado amparo legal e intervencionista em parceria com o governo” (UKEJE, 2015):

A tradução das louváveis iniciativas em ação concreta pode ser retardada por uma infinidade de problemas financeiros, desafios humanos e logísticos [...]. As grandes potências desejam incluir o uso da força militar [...], pois os principais ativos globais localizados nos países do GG estão se tornando alvos de oportunidade para redes terroristas, insurgentes e criminosos (UKEJE, 2015).

Nesse contexto, o autor cita a Nigéria, Camarões e Angola como os três países capazes de se tornarem o “ponto ou centro de apoio para reunir os outros Estados e desempenhar um papel crucial, para conduzir e manter o impulso de uma ação coletiva sobre questões de segurança marítima” (UKEJE, 2015).

Por fim, concluiu que os desafios de segurança marítima da África devem necessariamente ter a participação ativa dos principais países e instituições na comunidade global, bem como “as experiências de países como Malásia e Indonésia, que já foram os *hotspots* de pirataria mais notórios do mundo, são particularmente instrutivos” (UKEJE, 2015).

Em 2017, o CSNU alertou para a degradação da situação humanitária nos Camarões e na Nigéria, citando a atuação do grupo terrorista Boko Haram. Enfatizou, ainda, a necessidade de combate à pirataria, ao tráfico de seres humanos e drogas e a todas as atividades ilícitas no GG. Por fim, encorajou “os Estados-membros e parceiros multilaterais a apoiarem uma Força-Tarefa Conjunta Multinacional para garantir sua plena operacionalização” (DELGADO, 2017).

Em 2018, o embaixador português em Missão Especial para a Segurança Marítima no G7+FoGG enfatizou claramente:

A variada e extensa latitude de problemas e ameaças no GG deve motivar o G7+FoGG a aumentar sua ação na região [...]. Chegou o momento de intensificar as ações em algumas áreas específicas, como por exemplo a criação de mecanismos rápidos e capazes de reagir às ameaças no mar (MARQUES, 2018, p. 93).

Em 2019, no artigo “O GG deve olhar para o leste para resolver seu problema de pirataria”, o ISS alinha-se à perspectiva do almirante nigeriano Osinowo⁶², de que os exemplos e as lições aprendidas no Golfo de Áden, com as Operações Atalanta e a Força-Tarefa Combinada 150/151⁶³, são aderentes às demandas da costa oeste da África e **“fornecem um modelo adaptável”** ao GG, com a participação dos “EUA e parceiros europeus, fortalecendo a capacidade de patrulha na região, por meio de colaboração efetiva com o CIC, em Yaoundé” (OSINOWO, 2015, grifo nosso).

Em fevereiro de 2019, na sede da UA, o presidente da Comissão da União Africana, Moussa Mahamat, e a Ministra de Estado do Reino Unido para África, Harriet Baldwin, sublinharam a importância das negociações em andamento em Nova York sobre as contribuições da ONU para operações de apoio à paz lideradas pela UA e autorizadas pelo CSNU (AFRICAN UNION, 2019).

Em junho de 2019, na sede da IMO, em Londres, o relatório do Simpósio de Segurança Marítima no GG elencou propostas para superar as atuais ameaças marítimas regionais. Nas conclusões, afirmou-se “não existir uma estrutura clara para coordenar as respostas regionais” e recomendou-se, como “ações imediatas”, considerar a presença de forças internacionais, em coordenação com as Marinhas regionais, para apoiar nas respostas aos crimes marítimos. Prevê, ainda, a interação com os diversos centros de controle da estrutura marítima de Yaoundé (IMO, 2019).

Em novembro de 2019, o G7+FoGG se reuniu em Gana, tendo o vice-ministro da Defesa de Gana declarado que, para enfrentar esses desafios, é exigido o esforço coletivo de Estados e das partes interessadas que tenham interesse no domínio marítimo. “A natureza dos mares e oceanos dificulta que uma única nação faça isso sozinha”. Finalizou, reforçando que “um dos objetivos era garantir a operacionalização efetiva da arquitetura do Código de Conduta de Yaoundé” (YIRE, 2019).

⁶² Apresentada em seu artigo “Combate à Pirataria do Golfo da Guiné” (OSINOWO, 2015).

⁶³ O Glossário apresenta a Força-Tarefa Combinada 150/151.

Ainda em Gana, Genevieve Darrieussecq, secretária de estado do ministro das Forças Armadas da França, defendeu os esforços conjuntos para realizar um “trabalho decisivo de combate aos flagelos que ameaçam a segurança no mar”. Explicitou, ainda, que o “governo da França atribui muita importância ao G7+FoGG e às questões marítimas do GG [...] necessitando de segurança marítima conjunta, mútua e compartilhada” (YIRE, 2019).

O diretor geral da *Nigerian Maritime Agency* (NIMASA), Dakuku Peterside, encerrou a Conferência Global de Segurança Marítima 2019, ressaltando que as Marinhas dos Estados do GG devem participar regularmente de operações marítimas conjuntas, inclusive com parceiros extrarregionais. Ele finalizou esclarecendo que “o GG não é apenas um desafio regional, mas também um desafio mundial e que requer uma resposta coletiva” (GMSC, 2019).

Em 2019, durante o Seminário Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval, Boniface Konan, diretor do CRESMAO, além de apontar que a arquitetura de segurança marítima de Yaoundé pode ser um dispositivo adaptável às operações de manutenção da paz, sugere “uma força marítima multinacional como opção para gerenciar a insegurança no GG” (KONAN, 2020, p. 52). Assinalou que:

O quadro da ONU (as Resoluções) sobre segurança marítima precisa incluir operações de paz no GG. As instituições e os estados regionais devem considerar uma evolução necessária das disposições de suas estratégias, a fim de unir as operações marítimas às operações de paz (KONAN, 2020, p. 52).

Nesse mesmo Seminário, Danilo Marcondes de Souza Neto, da Escola Superior de Guerra, argumentou que:

A participação brasileira na *United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL) representou possibilidade de atuação e de projeção de poder em missão de grande interesse da comunidade internacional [...] e sublinhou a necessidade de replicar as lições e boas práticas da experiência brasileira na Força Tarefa Marítima em outros cenários, como o GG (BRASIL, 2019a).

Em fevereiro de 2020, Cyrus Mody, do Escritório Marítimo do ICC, ressaltou a importância de missões internacionais para a solução dos crimes marítimos, enfatizando que “a comunidade internacional resolveu o problema no Golfo de Áden, porque, desde 2008, navios e aeronaves patrulham a costa da Somália no âmbito da missão Atalanta, levada a cabo pela União Europeia” (FRÖHLICH, 2020).

Faz-se, neste ponto do trabalho, uma pequena digressão, pois é sempre tentador realizar uma simples e inevitável comparação entre as situações da

segurança marítima no GG e no Golfo de Áden, em particular porque as operações na Somália contaram com a anuência de várias resoluções formais do CSNU⁶⁴, apesar de não terem sido implementadas sob a égide da ONU. O Apêndice F apresenta alguns aspectos marcantes que distinguem esses dois cenários marítimos.

Concluindo, identifica-se que a integração de uma Operação de Manutenção da Paz à arquitetura de Yaoundé agregaria os recursos humanos capacitados e os meios, particularmente navais, aeronavais e de fuzileiros navais, necessários para acelerar o processo. Sob a ótica dos princípios humanitários da ONU, a heterogeneidade de crimes que ameaçam a vida humana tende a ser relevante e atrair maior apelo institucional, pois a participação mais decisiva da ONU na região do GG trará benefício para 25 países e suas respectivas populações, ao contrário do Golfo de Áden, região com um universo populacional muito menor.

4.3 A vocação dos organismos internacionais para Operações de Paz

As Operações de Paz (OpPaz) são normalmente protagonizadas por organismos internacionais. Além da própria ONU, destacam-se a OTAN e algumas de âmbito regional, como os exemplos da UA e da CEEAO.

Entretanto, suas capacidades política, econômica e militar, dentre outras, para bem conduzir prolongadamente as ações operacionais de uma OpPaz, e efetivamente alcançar resultados concretos, são muito distintas. Há uma evidente e significativa dependência de recursos financeiros, de meios militares adequados e pessoal capacitado para integrarem a estrutura da OpPaz, além da capacidade de exercer influência política nas diversas negociações inerentes aos conflitos e na formação da opinião pública e da mídia internacional.

Por meio de uma análise sumária dos principais organismos internacionais (Apêndice E) envolvidos na segurança marítima do GG, converge-se para o nítido predomínio da ONU em um esforço dessa magnitude⁶⁵. Resumidamente⁶⁶, destacam-se seu histórico em realizar OpPaz, a robustez de sua estrutura organizacional para conduzir manobras dessa natureza, o poder econômico de aportar recursos

⁶⁴ Algumas das Resoluções do CSNU: 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015, 2020 (2011) e 2500 (2019) (EUROPEAN UNION EXTERNACTION, 2020).

⁶⁵ O Apêndice E apresenta o histórico, o esforço e os custos da ONU em OpPaz.

⁶⁶ Não foi a intenção do autor, na citada análise, esgotar a totalidade das características desses organismos para capitanear uma OpPaz, mas abordar os principais pontos.

financeiros, a expertise de reunir meios militares, e o capital político para influenciar nas decisões governamentais e na mídia internacional.

No campo histórico, verifica-se sua extensa e comprovada experiência em missões de paz. Atualmente, existem quatorze OpPaz, as quais mobilizam mais de cem mil pessoas entre civis, militares e policiais (BRASIL, 20--a).

No campo administrativo-financeiro, a ONU possui em sua estrutura organizacional um departamento específico e robusto, denominado *Department of Peace Operations* (DPO), responsável pela estratégia e gerenciamento das OpPaz, enquanto o Departamento de Apoio Operacional provê suporte nas áreas de pessoal, financeira, comunicações, tecnologia e logística, para organizar e controlá-las. Possui, ainda, em sua composição, uma estrutura jurídica, com ordenamento legal desenvolvido, para respaldar um eventual uso da força, em nome do direito de autodefesa de seus integrantes, como é presumível no caso do GG, devido à violência empregada nos crimes marítimos (Apêndice E e Anexo C). Em termos orçamentários, o aporte financeiro segregado para essas operações, nos anos 2018/2019, atingiu o valor de US\$ 6,7 bilhões (BRASIL, 20--a; NATIONS UNIES, 20--).

Nos campos político e militar, a ONU detém legitimidade internacional e amplo poder de influência, não limitado ao continente africano, capaz de estimular países de outros continentes, detentores de Marinhas robustas, para integrarem a Força Tarefa Marítima (FTM) com meios navais compatíveis e adequados a um patrulhamento permanente nas AJ do GG, produzindo os resultados necessários. A importância da componente política nesse processo é revelada, pelo próprio DPO:

A manutenção da paz **é política** e seu sucesso depende de processos políticos ativos e duradouros ou da perspectiva real de um processo de paz. O DPO trabalha para integrar os esforços da ONU, dos governos, dos organismos regionais e organismos não governamentais naquele contexto (NATIONS UNIES, 20--, grifo nosso).

Ainda na esfera política, verifica-se que o hipotético pleito de uma OpPaz, ao ser apresentado na ONU, poderá ser enriquecido, evocando também a Resolução 41/11 de 1986, da Assembleia-Geral da ONU, que criou uma Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). Esse fórum foi criado com o propósito de promover a cooperação econômica, científica, ambiental e diplomática, convergindo

para a criação de uma zona livre de armas nucleares, do combate ao tráfico de drogas e de armas e da manutenção da segurança no Atlântico Sul⁶⁷.

Outra referência relevante da ONU sobre a ZOPACAS, a ser elencada, é a Resolução A/61/1019, de 2007, e seus anexos: o “Plano de Ação de Luanda” e a “Declaração Final de Luanda”. Esses documentos “incluem as perspectivas de Segurança e Defesa na agenda da ZOPACAS” e apontam para a necessidade da prevenção de crimes transnacionais e da ampliação da capacidade dos seus Estados-membros participarem de OpPaz. Em particular, a “Declaração Final de Luanda” enfatiza a importância dessas operações como instrumento de fomento à cooperação regional (VAZ; MIGON, 2013, p. 116). A menção a esses diplomas legais, pretende valorizar a ZOPACAS e reforçar internacionalmente o conceito de Atlântico Sul⁶⁸.

Assim, conclui-se que o Organismo Internacional mais apto a promover uma OpPaz no GG é a ONU, pautada na robustez de sua estrutura organizacional e no sólido arcabouço jurídico.

4.4 As Operações de Manutenção da Paz Multidimensionais da ONU (OMPMD)

Segundo Barry Buzan, o conceito de Segurança Humana “foi introduzido ao debate internacional, relativizando as noções de soberania e, naturalmente, tornando a questão da segurança internacional ainda mais complexa” (BUZAN et al., 1998, p. 34),

A lógica da segurança deve ser ampliada, além da defesa territorial e interesses nacionais, passando a incluir as chamadas preocupações universais, a prevenção de conflitos, bem como um esforço global para eliminar o subdesenvolvimento e a pobreza. Neste caso, o objeto de referência deixa de ser o Estado e **passa a ser a própria população ou o indivíduo** (BUZAN; HANSEN, 2009, p. 202, grifo nosso).

A Carta da ONU⁶⁹, alicerçada na concepção da Escola Liberal⁷⁰, estabelece que o “propósito principal dos Estados é proteger e assegurar os direitos básicos da pessoa humana” e incorpora reiteradamente a primazia dos Direitos Humanos à sua coletânea de textos (BRAGA, 2012, p. 106). Alinhada à essa perspectiva, a iniciativa da ONU denominada “Direitos Humanos em Primeiro Lugar” apregoa que os direitos humanos e

⁶⁷ A definição de ZOPACAS e os países que integram esse fórum encontram-se no glossário.

⁶⁸ Em oposição ao conceito de um único Oceano Atlântico, denominado Iniciativa da Bacia do Atlântico, defendido pela OTAN e boa parte dos Estados (VAZ; MIGON, 2013).

⁶⁹ Cf. Apêndice E, a Carta da ONU não cita claramente a expressão “segurança coletiva”, mas contém mecanismos voltados para esse objetivo.

⁷⁰ Uma das bases teóricas das Relações Internacionais.

a proteção de civis são a “responsabilidade central de todo o sistema e que a ONU deve agir para prevenir violações graves e de grande escala” (FOLEY, 2019, p. 108).

A partir dessa ótica humanitária, desdobram-se os principais documentos que norteiam a constituição das OpPaz da ONU. Por exemplo, “Uma Agenda para a Paz” difunde os instrumentos, pacíficos e coercitivos, aplicáveis à solução das controvérsias internacionais: Diplomacia Preventiva; Promoção da Paz; Manutenção da Paz; Imposição da Paz; e Consolidação da Paz. Durante o *2005 World Summit*, a ONU iniciou o processo de incorporação do conceito de “Responsabilidade de Proteger”, reforçando o entendimento de que a soberania envolve também a proteção da vida humana e a disposição para agir coletiva e decisivamente, “por meio do CSNU, quando as medidas pacíficas mostrarem-se inadequadas” e as autoridades nacionais estejam falhando em fazê-lo” (BRAGA, 2012; UN, 2005, p. 30; ZUCCARO, 2005).

Para tanto, a ONU conta em sua estrutura organizacional com o CSNU, “órgão responsável pela paz e segurança internacionais”, que possui, dentre outras, a competência de determinar a criação, a continuidade e o encerramento das OpPaz, de acordo com os capítulos VI e VII da Carta. Dentre seus 15 membros, cinco são permanentes e com direito a veto, sendo que três deles possuem interesses diretos na região do GG e integram o G7+FoGG: EUA, França e Reino Unido. Três princípios norteiam o CSNU no estabelecimento dessas Operações de Manutenção da Paz: o consentimento das partes do conflito para o desdobramento da missão; a imparcialidade na implementação de mandatos; e o não uso da força, exceto em legítima defesa e em defesa do mandato (BRASIL, 2013; ZUCCARO, 2005, p. 25).

Destaca-se, ainda, a fundamental “observância de certos princípios da ONU, que respaldam o desdobramento da força na zona conflagrada”, como: a legitimidade; o apoio contínuo e ativo do CSNU; o comprometimento dos países que contribuem com tropas; e o mandato claro e exequível (BRASIL, 2013; ZUCCARO, 2005, p. 16). Todos esses requisitos são passíveis de serem preenchidos e atendidos no caso particular da segurança marítima no GG.

Ainda sobre os documentos que orientam as OpPaz, merece destaque especial o “Relatório Brahimi”, que amplia seu entendimento e introduz o conceito das “Operações Complexas de Manutenção da Paz” ou “Operações de Manutenção da Paz Multidimensionais” (OMPMD). São operações robustas e multidisciplinares e apresentam algumas características, diferenciando-as das operações clássicas, mas que mantêm

como condição imprescindível o consentimento dos Estados-membros envolvidos, pilar essencial que confere legitimidade e plena legalidade ao emprego da Força de Paz⁷¹:

Normalmente, [...] contemplam variadas tarefas, de cunho militar, civil e humanitário; têm composição variada, com elementos organizacionais militares e civis; seu mandato é reajustado ao longo do tempo; e desenvolvem-se em ambiente multipolar, não somente em relação às organizações participantes da missão, como também pela presença de beligerantes não-estatais (milícias, bandos, e outros) (ZUCCARO, 2005, p. 16-17).

Devido à complexidade desses novos desafios à segurança internacional, as atuais autorizações para esse tipo de operação (OMPMD) são mais amplas e permitem ao CSNU “acompanhar de muito perto o desenrolar dos acontecimentos e, quando necessário, alterar o mandato e a constituição das forças.” Elas estão normalmente respaldadas no capítulo VI da Carta das Nações Unidas, mas tem sido observada a tendência, por parte do CSNU, de ampará-las também no capítulo VII, com mandatos cada vez mais robustos quanto ao uso da força, “particularmente nas missões em que exista um risco mais elevado para a força de paz” (ZUCCARO, 2005, p. 24).

Verifica-se, assim, a possibilidade de emprego das OMPMD para mitigar tensões regionais, pois seus mandatos preveem, além da observação de um acordo de paz, **funções como proteção de civis e dos direitos humanos** (BRASIL, 20--a).

Segundo o general Carlos H. Loitey⁷², conselheiro militar da ONU, foi lançada, em 28 de março de 2018, a “Ação pela Manutenção da Paz” (A4P), renovando esse envolvimento coletivo com a manutenção da paz da ONU:

A A4P reposiciona a manutenção da paz com mandatos mais orientados para tornar nossas operações mais fortes e seguras, com forças mais bem equipadas e treinadas, mobilizando o apoio a soluções políticas. Assim, a Ação representa a agenda central para nossas ações e é um motor da mudança que permeia todos os aspectos do trabalho de manutenção da paz da ONU (LOITEY, 2020, p. 54).

O conselheiro militar da ONU afirmou, fundamentado nos preceitos do manual *United Nations Peacekeeping Missions Military Maritime Task Force*, que as OMPMD podem exigir “elementos marítimos para desempenhar difíceis tarefas que envolvam o uso criterioso da força, especialmente em situações em que o país anfitrião não seja capaz de fornecer essa capacidade” (UN, 2015a, p. 2).

⁷¹ Em 2008, as OMPMD foram oficializadas, por meio da Doutrina Capstone, reduzindo a resistência dos países, em participar de operações mais robustas sob o capítulo VII (BRAGA, 2019, p 114).

⁷² O general de divisão Loitey é conselheiro militar da ONU e secretário-geral adjunto. As funções mais recentes que exerceu foram as de Delegado da Junta Interamericana de Defesa em Washington DC e Chefe de Missão das Forças Armadas e de Defesa do Uruguai. Possui vasta experiência em OpPaz das Nações Unidas, já tendo servido em cinco missões.

Terroristas, piratas e criminosos transnacionais podem capitalizar a instabilidade nacional ou regional e usar o tráfego marítimo legítimo para mascarar suas atividades. Estas atividades ilícitas constituem uma ameaça crítica para a segurança e a reconstrução dos esforços da Missão, aumentando assim os desafios enfrentados por todas as forças de manutenção da paz da ONU (LOITEY, 2020, p. 56).

Em 2019, durante o Seminário Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval, o contra-almirante Narciso Fastudo⁷³ mencionou que as OMPMD sofreram, nas últimas décadas, algumas modificações importantes a partir da tendência do CSNU de priorizar a proteção de civis nos conflitos. Conseqüentemente, “as Marinhas passaram a exercer atividades relacionadas à preservação dos direitos humanos, proteção de civis e refugiados” (JUNIOR, 2020, p. 100).

As tarefas dadas às forças navais em missões de paz são distintas daquelas que lhes estão tradicionalmente atribuídas [...] as operações de apoio à paz podem exigir especificamente: vigilância e fiscalização das áreas sujeitas a restrições, utilização de helicópteros orgânicos para movimentar forças, prestar ajuda humanitária e evacuação de doentes; capacidade anfíbia para extrair trabalhadores ou civis (JUNIOR, 2020, p. 100).

Nesse mesmo evento, o conselheiro militar da ONU destacou que uma FTM da ONU, normalmente, é parte integrante do Componente Militar da Missão e realiza “patrulhas em AJ e áreas de recursos *offshore* de um Estado que não possua sua própria capacidade marítima”, garantindo o fluxo contínuo do comércio marítimo internacional. Quando ativada, sua presença é “fator fundamental para a estabilidade regional, fornecendo poder naval de credibilidade”, e apoiando a construção dessa capacidade nos estados costeiros (LOITEY, 2020, p. 55; UN, 2015a, p. 10).

Uma Força-Tarefa Marítima das Nações Unidas pode contribuir decisivamente para o sucesso da realização dos objetivos da Missão, fornecendo uma grande variedade de capacidades, como o monitoramento de cessar-fogos, a aplicação de sanções e embargos da ONU, o fornecimento de ajuda humanitária e o **monitoramento de águas territoriais, provendo a segurança da costa** e prevenindo a entrada não autorizada de armas ou materiais similares por mar (LOITEY, 2020, p. 55, grifo nosso).

O conselheiro militar da ONU destaca, ainda, que o ambiente marítimo é estrategicamente importante para o cumprimento de acordos, e a presença de uma FTM consistente “proporciona às altas lideranças da ONU a flexibilidade operacional e opções eficazes para enfrentar os desafios da manutenção da paz” (LOITEY, 2020, p. 61).

⁷³ Diretor Executivo do CIC, em Yaoundé, com a responsabilidade de implementar a estratégia marítima conjunta para combater a pirataria e outros crimes e infrações na área marítima do GG.

Na perspectiva de Carlos Braga⁷⁴, as ameaças híbridas, como pirataria, tráfico de drogas e terrorismo, trouxeram o caráter naval às OMPMD, com a formulação de doutrina específica sobre o assunto, convertida, em 2015, no manual *United Nations Peacekeeping Missions Military Maritime Task Force* e o possível embrião da Doutrina Naval Multinacional da ONU. Nesse manual, o subsecretário de Operações de Paz da ONU, Hervé Ladsous, reconhece que o estabelecimento de uma FTM da ONU fornece um amplo espectro de diferenciadas capacidades “para enfrentar os complexos desafios de manutenção da paz” (BRAGA, 2020, p. 90; UN, 2015a, p. 2).

Evidencia-se claramente, pelo exposto, que a OMPMD de Caráter Naval é uma ferramenta adequada para ser empregada contra um amplo espectro de ameaças, característica principal do cenário de segurança marítima do GG.

Legalmente, esse tipo de operação necessitará de um arcabouço jurídico para ampará-la, além da própria Carta das Nações Unidas e da Resolução do CSNU, a qual criará a missão. Dentre os principais documentos, destacam-se: a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar⁷⁵ (CNUDM); o Memorando de Entendimento (MOU); o Acordo sobre o Status da Força (SOFA) e o Acordo sobre o Status da Missão (SOMA); as Regras de Engajamento (ROE); as Orientações para os Países que Contribuem com Tropas para uma Operação de Manutenção da Paz; e os Procedimentos Operativos Padronizados (SOP) (BRASIL, 2013, UN, 2015a).

Desses documentos, destacam-se, em especial, para o cenário antagônico do GG: os SOFA e SOMA, as ROE e os SOP.

Os SOFA e SOMA regularão o relacionamento entre a OMPMD de caráter naval, após autorizada pelo CSNU, e o país anfitrião. O primeiro documento abordará a presença dos contingentes da operação, e o segundo abrangerá todos os componentes civis e militares da missão. Os propósitos são garantir prerrogativas fundamentais: o *status* da operação e de seus membros; a proteção dos militares e civis da ONU; a liberdade de movimento, **incluindo o emprego em AJ**, instalações portuárias; o fornecimento de água, eletricidade e serviços essenciais aos meios navais; a responsabilidade pela jurisdição civil e criminal sobre os membros da operação; e aspectos entre a ONU e o país anfitrião (BRASIL, 2013; UN, 2015a).

⁷⁴ Carlos C. V. Braga, Doutor em Relações Internacionais pela PUC-Rio, possui trabalhos publicados na *International Peacekeeping* e no anuário canadense *Guide du Maintien de la Paix*.

⁷⁵ O Glossário apresenta a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.

As ROE e os SOP merecem ser iluminados, pois definirão parâmetros para os procedimentos individuais e coletivos da OMPMD de caráter naval, particularmente frente as situações de contato com a pirataria e outros ilícitos no mar (BRASIL, 2013; UN, 2015a). Considerando esses riscos operacionais envolvidos, devido ao incremento da violência empregada pelos contraventores naquela região, relatado e registrado por diversos órgãos e imprensa internacionais, visualiza-se a OMPMD de caráter naval no GG como mais robusta, típica da atualidade. Assim, seria conveniente dotá-la de maior poder coercitivo, e com ROE mais flexíveis, associadas, conforme já mencionado, ao amparo prioritário do capítulo VII⁷⁶ da Carta da ONU. Esse artifício jurídico foi empregado com sucesso na Missão das Nações Unidas para Estabilização do Haiti (MINUSTAH), para garantir o adequado amparo jurídico à OMPMD.

Em relação à documentação normativa que respalda o emprego dos navios de uma FTM, o Manual da ONU sobre Equipamentos de Propriedade Contingente (COE) prevê apenas limitado apoio logístico aos navios na área de operações, sendo o reembolso financeiro a principal forma desse Organismo Internacional compensar o país contribuinte. Assim, qualquer apoio da ONU à FTM, não deve ser iniciado antes do nonagésimo dia após a chegada da unidade à área da missão, impondo aos meios navais a responsabilidade pelos requisitos de autossustentação, de acordo com suas normas nacionais e os termos do MOU (LOITEY, 2020; UN, 2015a).

O programa de descanso e rotação da tripulação prevê, a cada seis meses, um período de vinte dias para a licença dos militares. Existem variações por país contribuinte. Na UNIFIL, por exemplo, a Grécia e a Turquia alternam o navio a cada 45 dias; a Alemanha troca sua tripulação a cada quatro meses; e o Brasil permuta o navio e sua tripulação a cada seis meses (UN, 2015a; WIELAND, 2020).

Conclui-se que existem instrumentos previstos nos diplomas normativos da ONU, respaldados em amplo arcabouço legal, que permitem ampliar a segurança marítima e mitigar os crimes internacionais nas águas do GG. Sob a ótica deste autor, uma cooperação mais robusta da ONU na região, por meio de uma OMPMD de caráter naval, proporcionaria a legitimidade e a flexibilidade necessárias para arregimentar os meios navais confiáveis e adequados de Estados extrarregionais, integrando-os aos diversos sistemas existentes na arquitetura de Yaoundé.

Acrescentando-se, ainda, uma efetiva centralização e coordenação das ações

⁷⁶ O artigo 42 do capítulo VII da Carta da ONU ampara o emprego de Forças Navais (UN, 2015a).

nas AJ regionais, sob o comando da ONU, criar-se-ia, então, as condições adequadas para se alcançar os requisitos básicos necessários à manutenção da BOM, propagados por Geoffrey Till, bem como ter-se-ia garantida uma unificada agenda de segurança marítima a ser seguida.

4.5 Considerações parciais

Sob a perspectiva político-estratégica, demonstrou-se que a ONU e o G7+FoGG, com três Estados-membros que compõem permanentemente o CSNU, acompanham diligentemente o agravamento da segurança marítima do GG, pois os crimes praticados naquela região afetam diretamente o fluxo do comércio internacional e, em grande medida, os assuntos presentes na agenda internacional da ONU, como os direitos humanos, terrorismo e desenvolvimento regional.

Para se garantir, na região, a necessária BOM, professada por Geoffrey Till, verificou-se que há respaldo normativo e jurídico nos diplomas da ONU, destacando o *United Nations Peacekeeping Missions Military Maritime Task Force*, para fortalecer a cooperação internacional no GG e estabelecer uma OMPMD, com um componente naval, que concluirá a arquitetura de segurança marítima de Yaoundé e a reforçará com meios navais adequados provenientes de Estados extrarregionais.

Para tanto, sob a ótica deste autor, destacam-se três atores essenciais a serem convencidos da criação dessa OMPMD, de caráter naval, que beneficiaria 25 países africanos e suas respectivas populações: no campo interno, o MRE; no campo regional, um fórum que formule e submeta a proposta ao CSNU; e no campo internacional, a própria ONU, com poder de pautar e fixar as prioridades da agenda global de segurança e com membros do seu Conselho de Segurança possuidores de interesses diretos no movimento securitizador do GG.

No próximo capítulo deste trabalho, aprofundar-se-á nas ações dessas três esferas - nacional, regional e internacional -, valendo-se das posições de destaque a serem ocupadas pelo Estado brasileiro, no período de 2020 a 2023, em colegiados internacionais relativos à segurança, inclusive no CSNU. O primeiro desses assentos é o Cargo de Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), que credencia o Brasil a trazer à discussão temas relacionados às ameaças ao Controle Naval do Tráfego Marítimo no Atlântico Sul, aludindo, se for pertinente, os fundamentos da Resolução 41/11 de 1986, da Assembleia-Geral da ONU, que criou a ZOPACAS.

5 OPERAÇÃO DE MANUTENÇÃO DA PAZ DE CARÁTER NAVAL NO GG

As Operações de Manutenção da Paz podem exigir elementos marítimos para desempenhar difíceis tarefas que envolvam o uso criterioso da força, especialmente em situações em que o país anfitrião não é capaz de fornecer essa capacidade (LOITEY, 2020, p. 54-55).

Os fatos contemporâneos expostos nos capítulos anteriores descortinam o momento atual do cenário internacional como oportuno para articular a criação de uma OMPMD, de caráter naval, no GG, construindo os consensos entre Estados daquela região e o CSNU, especialmente nos pontos de grande polarização e divergência.

Nesse desafiador processo, o Brasil, além de ser um ator destacado no Atlântico Sul, constituir-se-á um elo importante, pois assumirá, nos próximos anos, acentuado protagonismo ao ocupar relevantes assentos em fóruns internacionais, formuladores das agendas de paz e segurança, em especial, a segurança marítima.

Em 2020, assumiu a Coordenação da Área Marítima do Atlântico Sul e assento no Conselho da IMO⁷⁷, agência da ONU reguladora da navegação internacional; **em 2021**, na qualidade de membro efetivo do G7+FoGG, poderá apresentar sua candidatura à Presidência do Grupo para o ano de 2022; **em 2022**, o Brasil, provavelmente, retornará a ocupar assento no CSNU⁷⁸, fortalecendo o trâmite e a argumentação da propositura junto àquele Conselho.

Admitida essa proeminência do Brasil no concerto das nações e o consequente aumento de sua influência nos processos decisórios, inclusive junto à ONU, dar-se-á, neste capítulo, uma segmentação para destacar os dois papéis que o Brasil desempenhará nesse processo de criação de uma Operação de Manutenção da Paz Multidimensional de Caráter Naval (OMPMDCN). O primeiro será o de **articulador** da proposta de OMPMDCN junto ao G7+FoGG e à ONU; e o segundo, de **integrante** dessa OMPMDCN, o que somente ocorrerá se a ONU concordar em estabelecer, no GG, a mencionada OpPaz.

Mantendo-se a linha de coerência do presente trabalho monográfico, não é intenção deste autor esgotar todas as etapas do processo de criação de uma OMPMDCN, mas ater-se àquelas que, grosso modo, parecem ser fundamentais, na esfera político-estratégica, para o encaminhamento fundamentado do processo, visando à aprovação pela ONU da proposta da OMPMDCN, no GG.

⁷⁷ Em novembro de 2019, o Brasil foi reeleito, para o Conselho da IMO, com mandato até 2021.

⁷⁸ Em 2022, o Brasil voltará a ocupar assento no CSNU (MELLO, 2018).

5.1 O Brasil como articulador da proposta de OMPMDCN no Golfo da Guiné

Decorrente do protagonismo brasileiro nos fóruns de segurança nos próximos anos, neste item, sob o enfoque político-estratégico, detalhar-se-á as principais ações a serem orquestradas pelo Brasil para fomentar uma proposta de OMPMDCN, no GG. Iniciar-se-á com a esfera nacional, passando posteriormente para o nível regional da costa oeste africana e, por fim, chegar-se-á à esfera internacional, junto à ONU.

5.1.1 Na esfera nacional

Essa esfera se caracteriza, principalmente, pela discussão, no âmbito nacional, entre os Ministérios da Defesa (MD) e das Relações Exteriores⁷⁹ (MRE), sobre a possibilidade da implementação uma OMPMDCN, no GG. Posteriormente, a ideia será debatida em um fórum regional da costa oeste africana, visando à análise e à elaboração da propositura, e, por fim, à apresentação formal ao CSNU.

Na qualidade de membro fundador da ONU, historicamente comprometido com a solução pacífica de controvérsias, com a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade e protagonista no cenário do Atlântico Sul, o Brasil aventar e articular uma OMPMDCN no GG - região do seu entorno estratégico - é uma consequência natural de suas responsabilidades internacionais. Além disso, a experiência e a tradição diplomática brasileiras, combinadas às capacidades militares - destaque para as participações em OpPaz, em especial no comando da FTM-UNIFIL⁸⁰ -, credenciam o Brasil a estimular essa proposta de OMPMDCN, demonstrando sua imparcialidade e suas posições firmes, para que os problemas de segurança marítima no GG sejam mitigados.

O conjunto de posições ocupadas no cenário internacional, no período de 2021 a 2023, qualificará o Brasil como um ator importante no concerto das nações, caracterizando-o como elo fundamental no trato da questão de segurança marítima no GG, e facilitará sua intervenção nos processos decisórios, inclusive junto à ONU.

Para a consolidação desse projeto, haverá necessidade de intensa interação

⁷⁹ O MRE é responsável pelo assessoramento na formulação, desempenho e acompanhamento das relações do Brasil com organismos internacionais (KERR, 2015).

⁸⁰ A continuidade do Brasil no comando da FTM-UNIFIL garantiu o reconhecimento da ONU quanto à liderança brasileira e à qualidade do trabalho desenvolvido na UNIFIL (KERR, 2015).

e acurada relação sinérgica entre o MRE e o MD, prevista no LBDN, para preparar uma agenda coerente, equalizando interesses dos atores envolvidos no GG:

As políticas externa e de defesa são complementares e indissociáveis [...]. A participação articulada de militares e diplomatas em fóruns multilaterais incrementa a capacidade de as políticas externa e de defesa defenderem, no exterior, os interesses brasileiros (BRASIL, 2020b, p. 37).

Essa necessidade é mencionada também por Alvaro Monteiro, ao afirmar:

[...] é necessário eliminar definitivamente a estratificação e o isolamento existentes entre as burocracias formuladoras da atuação internacional do Brasil, a fim de evitar que desenvolvam iniciativas próprias, desconexas e descoordenadas, que enfraquecem e tornam ambíguas a posição e a atuação brasileiras no cenário internacional (MONTEIRO, 2019, p. 8).

Para Alsina Júnior (2009), esse é um desafio a ser superado, pois “as Políticas de Defesa e Exterior parecem estar em universos paralelos”, devido ao que chama de “fosso existente entre elas”. Entretanto, atualmente, sob a ótica deste autor, há um alinhamento favorável das áreas governamentais, permitindo uma integração coesa e coordenada entre os MRE, MD e Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República⁸¹. Além disso, existem progressos recentes⁸², e a interdependência entre Política e Estratégia de Defesa com as Relações Exteriores robustece os esforços do MRE e do MD (KERR, 2015, p. 48-49).

No contexto brasileiro, a coordenação inicial deverá ocorrer no âmbito do Grupo de Trabalho Interministerial de Acompanhamento da Situação no GG⁸³ (GTIASGG), constituído por integrantes do MD e do MRE. O GTIASGG reúne-se por convocação do Ministério da Defesa, em caráter ordinário, duas vezes ao ano; ou, em caráter extraordinário, sempre que houver demanda de assuntos os quais justifiquem uma reunião de seus integrantes.

Os esforços do GTIASGG devem convergir para o planejamento e coordenação de um calendário de trabalho contendo prazos e ações necessárias entre os atores envolvidos nos fóruns regional e internacional. O maior desafio será identificar e harmonizar os principais interesses dos múltiplos atores da região, de

⁸¹ Cargo exercido atualmente por um Almirante de Esquadra da ativa. Além disso, os Cargos de Ministros da Casa Civil e do Gabinete de Segurança Institucional são ocupados por militares.

⁸² O MRE criou, dentro do gabinete do secretário-geral, a Coordenação Geral de Assuntos de Defesa, aproximando os dois importantes ministérios.

⁸³ O Glossário define o Grupo de Trabalho Interministerial de Acompanhamento da Situação no GG.

modo a obter o consenso em uma única proposta, caracterizando a concordância regional. Nesse contexto, é importante notar que estabelecer uma OMPMDCN no GG e proteger interesses políticos e econômicos naquela região **não são soluções apartadas**. Essa abordagem realista é essencial, pois a proposta deve enxergar os atores como “racionais e que pensam estrategicamente”, considerando suas visões de longo e curto prazos e mais dispostos em manter a paz e segurança em suas áreas de interesses (UZIEL, 2010, p. 99).

Haverá mais aceitabilidade da proposta, se o país anfitrião for, como é o caso no GG, um fornecedor de matérias-primas para grandes potências estatais ou existirem interesses de robustas organizações privadas. Europeus e americanos, por exemplo, devem preservar seus interesses na região e garantir “a segurança energética e contenção do terrorismo em escala global”, bem como resguardar as diversas companhias, como *Shell*, *Exxon Mobil* e *British Petroleum* (KERR, 2015, p. 24).

Nesse sentido, é prudente observar algumas particularidades importantes para a orquestração da proposta de OMPMDCN naquela região.

A primeira a ser abordada refere-se ao amparo jurídico internacional à criação de uma OMPMDCN no GG. Além da própria Carta da ONU, em especial os capítulos VI e VII, os diplomas da ONU, citados no capítulo 4 e que iluminam os princípios e valores pétreos desse Organismo Internacional, devem ser evocados, pois abordam temas presentes em sua agenda internacional e estão sendo fortemente impactados pelas ameaças à segurança marítima no GG: a vida humana, o combate ao tráfico de drogas e seres humanos, o terrorismo, o meio ambiente e os prejuízos ao desenvolvimento regional (BRASIL, 2013).

Conforme já sugerido no capítulo 4, pode a proposição também estar fundamentada na Resolução 41/11 de 1986, da Assembleia-Geral da ONU, que criou a ZOPACAS⁸⁴, com o propósito de aproximar os demais países do Atlântico Sul e angariar a empatia da ONU. Reforçando essa perspectiva, o LBDN ilumina a necessidade de fortalecer a ZOPACAS no combate à pirataria no GG (BRASIL, 2020b).

Encontrará, também, abrigo robusto na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e nas resoluções e documentos basilares que criaram a FTM da UNIFIL, em 2006, para “monitorar e manter elevada consciência situacional na área

⁸⁴ Cita-se também a declaração do Presidente do Conselho de Segurança (S/PRST/2016/4), de 25 de abril de 2016, sobre pirataria no GG e a Resolução A/61/1019, de 2007, e seus anexos.

de operações marítimas”, prevenindo da entrada ilegal de armas, e apoiar os esforços de capacitação das Forças Armadas libanesas para executar tarefas relativas ao exercício da soberania nas suas AJ (KERR, 2015, p. 38).

Caso julgado conveniente, as Resoluções do CSNU que apoiaram as Operações no Golfo de Áden, já citadas neste trabalho, proverão suporte adequado a esse apelo à ONU. Esse histórico documental do CSNU pavimentaria, por similitude, o caminho, nas esferas política e jurídica, para submeter essa proposta de OMPMDCN para o GG, pois se percebe nesses documentos a firme disposição em apoiar soluções para problemas marítimos e vinculados ao comércio internacional.

O segundo aspecto a ser sublinhado refere-se à seleção do fórum africano em que será discutida a matéria e formulada a proposta para, posteriormente, endereçá-la à ONU. Normalmente, a proposta para o estabelecimento de uma OMPMDCN é submetida à ONU pelo Estado que acolherá a OMPMDCN. Dessa forma, qualquer país do GG, isoladamente, poderia requisitá-la; contudo, as operações estariam limitadas ao seu território e às suas AJ.

Considerando a heterogeneidade das ameaças no cenário regional do GG, a multiplicidade de Estados e a complexidade de AJ envolvidas, a proposta terá maior pujança e será mais bem acolhida no CSNU, se formalizada por um conjunto de países que tenham discutido previamente o documento e, em consenso, assumiram coletivamente o compromisso regional em receber uma OMPMDCN, para a promoção da paz e da segurança, sem ferir o princípio de soberania dos Estados. O artigo 43 do capítulo VII da Carta da ONU prevê acordos entre o CSNU e grupos de Estados-membros da Organização, inclusive com direitos de passagem, necessários à OpPaz.

Sob a ótica deste autor, existem dois colegiados com suficiente legitimidade regional para apresentá-la: a Comissão do Golfo da Guiné e o G7+FoGG⁸⁵.

Entretanto, para efeito de análise, este trabalho abordará apenas o G7+FoGG, pois reúne duas características essenciais que o distinguem dos seus análogos regionais: a absoluta legitimidade conferida pela presença de todos os Estados costeiros e organismos regionais do GG; e a participação dos países do G7, sendo três deles membros permanentes do CSNU, e organizações internacionais (ONU, IMO, IMB e ICC), tão necessários para pautar, definir e, sobretudo, implementar as prioridades na agenda de segurança marítima no GG. Além disso, conforme exposto

⁸⁵ Cf. 3.3 e definição no Glossário.

no item 3.3 deste trabalho, a IMO apontou a relevância desse Grupo para apresentar soluções práticas às ameaças marítimas.

Caso a proposta seja formalizada pelo G7+FoGG, será resultado da sinergia desses atores e refletirá a **aquiescência dos Estados lindeiros, para operarem em suas AJ**, e a maior credibilidade política, econômica e militar às decisões adotadas, pois contaria com o valioso endosso dos membros do G7/CSNU (GoGIN, 2019).

O G7+FoGG tem em seu favor um histórico na obtenção de consensos entre diferentes atores estatais e organismos regionais que integram o grupo. Um bom exemplo foi a Declaração de Lisboa. Todo esse potencial de articulação deve convergir para firmar conjuntamente o compromisso de implementação de uma OMPMDCN sob a égide da ONU, visando a solucionar a falta de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais nas Marinhas e Guardas Costeiras da região.

Em 2020, o Brasil foi elevado a membro efetivo do G7+FoGG, e os EUA assumiram, juntamente à República do Gabão, o Secretariado do fórum para o ano civil de 2020. Como já citado, a hipotética candidatura do Brasil à Presidência do Grupo, em 2021 ou 2022, facilitaria toda essa articulação em busca do consenso.

Acrescentem-se as impressões deste autor⁸⁶ de que, geralmente, os países africanos não são refratários à implementação de OMPMD em seus territórios, pois o processo, além de contribuir para a solução dos conflitos, promove, paralelamente, o fomento da atividade econômica e a geração de empregos, decorrente do ingresso e circulação do fluxo financeiro necessário à administração da missão de paz.

A terceira sugestão refere-se a realizar tratativas similares no seio da IMO, onde o Brasil ocupa assento em seu Conselho, visando a obter seu apoio formal e corroborar com o pleito por uma OMPMDCN no GG. Essas tratativas devem ocorrer paralelamente à orquestração no G7+FoGG.

O apoio da IMO terá valor relevante e intangível para a aprovação da proposta junto ao CSNU, pois trata-se de organização especializada da própria ONU, responsável pela segurança e proteção da navegação, e com participação ativa em ações e discussões nos principais fóruns regionais para fomentar a BOM no GG⁸⁷. Evidentemente, a elaboração da proposta e o encaminhamento à ONU dar-se-iam apenas pelo G7+FoGG, com o apoio da IMO.

⁸⁶ Decorrente da experiência em duas Operações de Manutenção da Paz da ONU, na costa oeste africana: Angola, em 1996, e Costa do Marfim, em 2005.

⁸⁷ Cf. 2.4.2

O quarto ponto a ser abordado é o cronograma para a concertação de esforços no G7+FoGG e na IMO, buscando harmonizar as datas previstas para suas reuniões formais, de modo a melhor aproveitar a presença brasileira nesses colegiados internacionais. No cronograma delineado no Apêndice G, este autor sugere os anos de 2021 e 2022 como o período ideal para as tratativas no G7+FoGG ocorrerem, pois o Brasil estará ocupando posições-chaves no CAMAS, na IMO, no G7+FoGG e no CSNU.

O quinto aspecto a ser equalizado é o consentimento estatal que permitirá o patrulhamento e emprego de meios navais estrangeiros nas AJ dos Estados do GG, sem ferir suas soberanias⁸⁸. O contra-almirante Eduardo Wieland, Comandante da FTM na *United Nations Interim Force in Lebanon*⁸⁹ (UNIFIL), no período 2019-2020, aponta que um dos principais desafios de uma OMPMDCN, no GG, será o de operar no espaço marítimo mais amplo do que aquele em que o Brasil atua na UNIFIL, pois necessitará da anuência de uma pluralidade de países costeiros (BRASIL, 2019a).

Esse consentimento dos Estados, para que os navios e embarcações da OMPMDCN operem em suas AJ, constará da respectiva proposta submetida à ONU, formulada por um grupo limitado de países africanos do GG, como abordado no subitem 5.1.2 (BRASIL, 2013, UN, 2015a). Assim, caracterizar-se-á a imprescindível legitimidade e a plena legalidade jurídica necessárias para que os navios de Marinhas estrangeiras manobrem em suas AJ. Os princípios da ONU e os documentos legais expostos no capítulo anterior deste trabalho também sustentam claramente essa situação jurídica, que será oficializada, posteriormente, por meio da **expedição do mandato da ONU** para respectiva OMPMDCN. Alinhada a essa narrativa, Douglas Guilfoyle, jurista internacional, afirma que:

[...] onde existe a preocupação internacional com as águas territoriais [de uma região], o consentimento do governo de uma nação local é suficiente para facilitar esse envolvimento da comunidade internacional. Além disso, se estiver sob o amparo jurídico do capítulo VII da Carta da ONU, não é necessário para permitir operações (GUILFOYLE, 2009).

Derivado dessa esfera jurídica, outro ponto a ser considerado é o progresso no amparo legal para a captura e posterior julgamento dos criminosos, independentemente de o local de apresamento ter ocorrido em águas internacionais ou territoriais em cada Estado do GG, conforme detalhado no Apêndice F.

⁸⁸ Para minimizar possíveis resistências estatais, é razoável excluir o Mar Territorial dos Estados dessa área de patrulhamento.

⁸⁹ O Glossário define a *United Nations Interim Force in Lebanon* (UNIFIL).

Ainda na esfera nacional, não foi identificado qualquer diploma ou norma legal que restrinja o Brasil de orquestrar essa proposta em um fórum regional. Ao contrário, o artigo 4º da Constituição Federal (CF) prevê que, dentre os princípios que regem as relações internacionais brasileiras, estão a defesa da paz, a solução pacífica de conflitos e a cooperação entre os povos para o progresso da humanidade. O LBDN, a PND, a END, a Política Naval e o Plano Estratégico da Marinha-2040 apontam para a relevância das OpPaz como instrumento legítimo da comunidade internacional para garantir a segurança coletiva e alertam para uma possível participação brasileira. Ademais, o Brasil, membro fundador da ONU, defende que:

Os mandatos das operações de manutenção da paz contemplem a interdependência entre segurança e desenvolvimento como elemento indispensável à paz sustentável, atribuindo particular ênfase à prevenção de conflitos e à solução pacífica de controvérsias e reconhecendo a necessidade de proteção de populações sob ameaça de violência (BRASIL, 2020d).

Por fim, agindo dessa maneira, o Brasil contribuirá, simultaneamente, para demonstrar seu compromisso com a promoção da paz e estabilização da segurança marítima no GG, aprofundará seus vínculos históricos e as relações de solidariedade com os países da costa oeste africana, e reforçará sua imagem de protagonista regional maduro e imparcial no Atlântico Sul.

Após finalizada a coordenação, no âmbito nacional, pelo GTIASGG sobre a argumentação e articulação a serem implementadas na esfera regional, a proposta seria fomentada no G7+FoGG, que se reúne anualmente em duas oportunidades.

5.1.2 Na esfera regional

Essa esfera se caracteriza pela discussão e formulação da proposta de uma OMPMDCN no âmbito dos países do GG, prioritariamente junto ao G7+FoGG. Encerrar-se-á com a apresentação do pleito ao CSNU.

Para se alcançar o desafiador consenso entre os principais atores da costa oeste africana e redigir uma proposta realista a ser submetida à ONU, o documento deve atender aos anseios estatais e preservar os investimentos regionais já realizados pelas diversas iniciativas, de modo a contribuir com a plena operacionalidade da estrutura de segurança marítima de Yaoundé e com a capacitação das Marinhas e Guardas Costeiras locais.

Para tanto, será necessário argumentar que a lentidão no estabelecimento dos centros de comando e controle combinada à falta de meios navais adequados convergem para modestos resultados na segurança marítima e contribuem para o enfraquecimento e diminuição da credibilidade da arquitetura de Yaoundé, gerando desgaste da sua imagem, no contexto regional e mundial⁹⁰.

Será necessário também evidenciar, para os decisores africanos, que a presença de uma OMPMDCN na região trará benefícios claros para a segurança marítima, pois propiciará: a conclusão da implementação e da integração dos sistemas de Yaoundé; o controle eficaz das AJ regionais, por meio do estabelecimento de uma Área Marítima de Operações (AMO) dessa OpPaz; a operação com meios navais compatíveis à magnitude dessa AMO; e a adequação, à situação do GG, das lições aprendidas e das experiências colecionadas nos exercícios *Obangame Express* e *Grand African Nemo*, e nas operações no Chifre da África.

Assim, o primeiro aspecto é a valorização do atual arquétipo de segurança marítima de Yaoundé. Seria incoerente não aproveitar todo o potencial que essa infraestrutura instalada pode proporcionar, pois elevados aportes financeiros foram investidos, por países europeus, na última década, para implantá-la. É fundamental evidenciar que a OMPMDCN **não** operará apartada desses esforços empreendidos, ao contrário, acolherá sua atual estrutura, em especial, os centros de comando e controle (Figuras 28 e 29), de modo a viabilizar sua operacionalidade e o compartilhamento de dados e informações em tempo real. Tais ações, além de melhorarem a segurança marítima no GG, otimizarão as demandas de patrulha e vigilância. Ao término da OMPMDCN, espera-se a plena conclusão de toda a estrutura de segurança marítima concebida em Yaoundé e forjada uma capacitada aliança militar regional. Posteriormente, caberá aos países do GG manterem atualizados e modernizados seus sistemas de comando e controle, combinados a um PN mais robusto e essencialmente operacional.

Com uma extensa costa de aproximadamente 3.300 km, o segundo imperativo é a delimitação da AMO da OMPMDCN, para otimizar os esforços dos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais nos locais de maior incidência de crimes marítimos. Além disso, essa medida reduzirá significativamente o número de países que deverão consentir com a operação de embarcações da ONU em suas AJ.

⁹⁰ Cf. 4.1 e 4.2.

Ao confrontar-se, sumariamente, a região de maior incidência de ameaças (Figura 9) com as zonas marítimas a serem patrulhadas (Figura 29), identificam-se as zonas marítimas D e E como as de maior concentração de delitos. A partir dessa constatação, pode-se delimitar a AMO ao espaço marítimo compreendido pelas AJ do Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe⁹¹. Dessa forma, é impositiva a concordância e o consentimento desses seis Estados para a operação de navios estrangeiros, sob a égide da ONU, em suas AJ.

Quanto à terceira sugestão, diz respeito a valer-se das bem-sucedidas experiências e lições apreendidas nos exercícios combinados, realizados anualmente, como *Obangame Express* e *Grand African Nemo*, e nas operações no Golfo de Áden. Esses ensinamentos, com os ajustes operacionais necessários, permitirão mitigar erros, reduzir custos e concentrar esforços de pessoal e meios. Um excelente exemplo é a implantação dos Corredores de Trânsito Recomendados (CTR) e das Zonas Seguras - *Secure Anchorage Areas* (SAA) ou *Ship-to-Ship Operations* (STS) - próximas dos principais portos, onde os navios permanecem fundeados e aguardando, em segurança, até a atracação (LOPES, 2019; UN, 2015a).

Assim, na AMO do GG, delimitada pelas zonas marítimas D e E, serão dimensionados os CTR, SAA e STS, que garantirão a segurança dos navios mercantes em AJ ou águas internacionais. Em seu interior, serão estabelecidas as patrulhas marítimas, combinando-as aos recursos de vigilância terrestres e por satélite, para monitorar e proteger o GG (LOPES, 2019; UN, 2015a).

O quarto ponto a ser abordado é a necessidade de contar com meios navais, aeronavais e fuzileiros navais adequados para uma missão dessa magnitude, capazes de permanecer prolongadamente nas AJ e aumentar a dissuasão na região.

Reitera-se que o G7+FoGG é um fórum diferenciado nesse aspecto, por ser constituído por vários Estados exógenos ao GG, com interesses diretos no comércio marítimo global, e possuidores de Marinhas e Guardas Costeiras mais robustas. Essa específica presença estatal facilita a percepção internacional da necessidade de meios navais de maior tonelagem nas águas do GG, bem como uma possível cessão de seus navios para integrar a OMPMDCN, atendendo ao mencionado pelo almirante nigeriano Osinowo de que “navios com deslocamento mínimo de 1.000 toneladas e armamento orgânico seriam suficientes para realizar as patrulhas marítimas” (OSINOWO, 2015).

⁹¹ Caso haja também o consentimento de Gana, a AMO poderá ser ampliada e incluir suas AJ.

Por fim, enfatizar-se-á o papel moderador e conciliador desempenhado pelo Comando da OMPMDCN, nas reuniões capitaneadas pela ONU. Essas ocasiões são oportunidades extraordinárias para discussões diretas entre os partícipes da estrutura de segurança marítima, fortalecendo a consciência situacional, facilitando a gestão do espaço marítimo, bem como a compreensão e divulgação das decisões da ONU para o nível operacional e unificando os esforços dos meios navais (KERR, 2015).

Antes de concluir este subitem, reforça-se, por meio das declarações apresentadas no capítulo anterior, a percepção deste autor, que a propositura dessa OMPMDCN será bem acolhida pelo fórum G7+FoGG, pois há um anseio desse colegiado em intensificar suas ações contra as ameaças à BOM.

Concluída a fase regional, caracterizada pela elaboração e aprovação da proposta no âmbito do G7+FoGG, dar-se-á sua apresentação formal ao CSNU, fundamentada nos documentos legais já citados.

5.1.3 Na esfera internacional

Essa esfera é caracterizada pelo recebimento e discussão da proposta de uma OMPMDCN no GG, previamente acordada na esfera regional, no âmbito da ONU.

Inicialmente, recorda-se que os anos de 2022 e 2023 se apresentam como o momento adequado para a execução dessa dinâmica, ocasião em que o Brasil finalizará seus mandatos no CAMAS e no Conselho da IMO; mas, em contrapartida, assumirá assento no CSNU e, por hipótese, exercerá a Presidência do G7+FoGG, em 2022.

Esse cenário prospectivo credenciará o Brasil como um ator importante no trato da segurança marítima no GG, e permitirá, com maior poder de influência, argumentar a favor do emprego de uma OMPMDCN na região. Além do embasamento jurídico encontrado nos diplomas da ONU, para esse debate será necessário enfatizar os benefícios decorrentes da sua implementação, como a proteção do comércio marítimo internacional e a salvaguarda dos princípios humanitários e valores pétreos da ONU, os quais estão sendo violados no GG, prejudicando a população de cerca de 25 países africanos.

Ainda que haja alguma contingência, e o Brasil não venha a ocupar o citado assento no CSNU, é relevante sublinhar que a propositura de uma OMPMDCN no GG poderia ser defendida por outros membros do CSNU que também integram o G7+FoGG, como EUA, França ou Reino Unido.

Após a análise preliminar da proposta pelo CSNU, o secretário-geral da ONU enviaria oficialmente uma Missão de Avaliação à região, para validar o contexto das ameaças atuais, bem como certificar-se do consentimento dos seis países abrangidos nos limites da AMO (Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe). O Relatório dessa Missão abordaria a existência de violações aos direitos humanos e o desrespeito às normas internacionais e aos princípios previstos na própria Carta das Nações Unidas, propondo a composição inicial e o prazo da OMPMDCN, bem como os custos envolvidos (MARTINS, 2016; UN, 2015a).

O DPO realizaria um estudo denominado *Configuration Plan Military Capability Study*, com o propósito de delinear a componente militar/naval, em termos de recursos humanos e meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais compatíveis ao cumprimento da missão na AMO delimitada. Preveria, ainda, um navio com capacidade de atuar como capitânia e a substituição semestral dos meios navais (KERR, 2015; UN, 2015a).

A estrutura organizacional de uma OpPaz segue, normalmente, modelo padronizado (Figura 24), mas que admite ajustes, conforme as características e peculiaridades de cada missão (BRASIL, 2013; UN, 2015a).

Normalmente, a ONU designará um chefe para toda a OpPaz, denominado Representante Especial do Secretário-Geral da ONU (SRSG), que se reportará diretamente ao secretário-geral. Ao SRSG estarão subordinados componentes específicos às diversas vertentes da missão: administrativo, militar (terrestre e/ou naval), policial civil, observação militar, humanitário, eleitoral, político e outros. O componente militar, normalmente multinacional, é comandado por um *Force Commander* (FC), que possui, como elementos subordinados, tropas e meios terrestres, navais e observadores militares. O *Chief Administrative Officer* (CAO) estará subordinado ao FC ou SRSG e proporcionará todo o apoio logístico, financeiro e administrativo aos demais componentes (Figura 25) (BRASIL, 2013; UN, 2015a).

Ao juízo deste autor, existem duas Linhas de Ação (LAç) possíveis a serem adotadas, para a **estrutura organizacional** dessa OpPaz no GG e a decorrente definição das relações de comando entre seus integrantes.

Com relação à primeira LAç, trata-se do estabelecimento de uma OMPMDCN, **sem o componente militar terrestre** (UN, 2015a). O ineditismo desta proposta, caracterizado pela exclusividade do caráter naval, exigirá da ONU a criação de uma estrutura organizacional original e inovadora, mas que não se distanciará

demasiadamente da estabelecida para a UNIFIL e da empregada pela UE na Operação Atalanta.

Nesse caso, o FC será o próprio Comandante da Força Tarefa Marítima, reportando-se diretamente ao SRSG, se estiver designado, ou ao secretário-geral para Assuntos de Políticas Especiais, caso contrário. Em ambas as situações, o CAO estará organizacionalmente subordinado ao FC (BRASIL, 2013; UN, 2015a).

Sob o prisma dessa linha de ação, é importante iluminar que, diferentemente da FTM da UNIFIL, criada e incorporada à estrutura terrestre preexistente desde 1978, no GG inexistente estrutura em terra, estabelecida pela ONU, nos países mais atingidos pelas ameaças marítimas. Dessa forma, exigir-se-á um esforço inicial significativo, para desdobrar todos os meios operativos e administrativos de OMPMDCN na região.

Ainda considerando a primeira situação, este autor considera que o Comando da OMPMDCN estaria sediado na Nigéria, epicentro dos crimes marítimos, contando com até três portos de apoio para a FTM: Lagos, Douala e Cotonu. Há, também, outras opções portuárias mais distantes como Abidjan, Luanda, Walvis Bay e Cabo Verde. A definição dos limites de patrulhamento da FTM compreenderia, como já exposto, as zonas marítimas D e E, apoiados pelos centros de comando e controle de níveis regional e nacional, situados na Nigéria, Benin e Douala.

A segunda LAç reproduzirá aproximadamente o padrão organizacional empregado pela UNIFIL (Figura 26), subordinando a FTM ao FC de uma OpPaz terrestre já estabelecida na África Ocidental (UN, 2015a).

Atualmente, a ONU possui três OMPMD estruturadas no oeste da África: a *United Nations Mission for the Referendum in Western Sahara* (MINURSO), localizada **além** dos limites que delimitam o GG; a *United Nations Multidimensional Integrated Stabilization Mission in Mali* (MINUSMA), mas que não contém faixa litorânea e, conseqüentemente, não vivencia os problemas afetos à segurança marítima; e a *United Nations Organization Stabilization Mission in Democratic Republic of the Congo* (MONUSCO), estabelecida desde julho de 2010 e cujo atual FC é um general de divisão do Exército Brasileiro. Ressalta-se que o país possui uma estreita faixa de litoral, de apenas 32 km de largura (UN, 2020).

Considerando essas três alternativas da ONU, depreende-se que a implementação da segunda LAç estaria limitada apenas à MONUSCO.

Para tanto, além da imprescindível alteração do atual mandato da MONUSCO, firmado entre o CSNU e a República Democrática do Congo (RDC),

necessitar-se-ia de um ajuste no recorte marítimo, dilatando demasiadamente os limites da AMO até abranger as AJ da RDC, mas conservando os mesmos portos de apoio citados na primeira LAç, em função das facilidades portuárias à FTM. Essas novas dimensões da AMO dificultariam excessivamente a realização das patrulhas navais e imporiam um considerável acréscimo na quantidade de meios navais para as operações de segurança marítima. Ademais, o nível de complexidade das negociações e articulações com os Estados regionais se elevaria, pois saltaria de seis para dez países que, obrigatoriamente, deveriam consentir com a presença de navios estrangeiros em suas AJ (UN, 2015a).

Vislumbra-se, ainda, a dificuldade de aproximar fisicamente os Comandos da MONUSCO e da FTM, de modo a fixá-los, preferencialmente, no mesmo local. Nesse modelo, a FTM subordinar-se-ia ao FC da MONUSCO, cuja base do Comando encontra-se estabelecida em Kinshasa, no interior da RDC, o que prejudicaria administrativa e operativamente o exercício do Comando da FTM. Soma-se, ainda, a significativa distância de Kinshasa para o epicentro dos problemas marítimos no GG, na Nigéria (UN, 2015a).

Sob a perspectiva deste autor, apesar do significativo esforço administrativo e logístico iniciais, a primeira LAç se apresenta como a mais apropriada, pois proporciona maior proximidade do Comando da FTM com a AMO e dos portos de apoio. Essa característica facilitará a unificação e integração de toda estrutura da ONU, incluindo seus meios navais, com os centros de comando e controle da arquitetura de segurança marítima de Yaoundé, bem como a coordenação e controle das atividades operacionais e logísticas decorrentes.

Após a ONU definir a estrutura organizacional para a OMPMDCN, no GG, o emprego na esfera operacional teria muitos pontos em comum entre as duas LA. Não é o propósito deste trabalho aprofundar-se nessa esfera, mas o Apêndice I contém uma breve digressão e elenca as principais tarefas da OMPMDCN, colhidas a partir de experiências bem-sucedidas nas operações no Golfo de Áden e na UNIFIL, bem como das lições aprendidas nos exercícios *Obangame Express* e *Grand African Nemo*.

Quanto às ROE, sob a perspectiva deste autor, qualquer das LAç deverá estar amparada, preferencialmente, no capítulo VII⁹² da Carta da ONU, a exemplo do que

⁹² Conforme apresentado no capítulo 4 deste trabalho, o artigo 42 do capítulo VII da Carta da ONU ampara o emprego de Forças Navais (UN, 2015a).

aconteceu na MINUSTAH, haja vista que os incidentes ocorridos no GG possuem um elevado incremento no grau de violência, em relação aos que ocorreram na Somália ou no Líbano, e poderão exigir uma resposta mais vigorosa e rígida da Força de Paz.

Por fim, conclui-se que o cenário internacional se mostra oportuno para robustecer a cooperação internacional no GG, por meio de uma OMPMD, exclusivamente de caráter naval, sob a égide da ONU, para proteger o fluxo do comércio marítimo internacional, garantir os direitos humanos, reduzir o tráfico de drogas e terrorismo, melhorando as condições de segurança da população de 25 países africanos.

Enfatiza-se que a criação de OMPMDCN no GG não deverá inibir ou restringir as salutares ações e esforços de cooperação entre os Estados, que devem prosseguir paralelamente às ações da OMPMDCN, contribuindo para edificar as capacidades das Marinhas e Guardas Costeiras desses Estados.

Tratou-se, até o momento, da iniciativa brasileira de orquestrar uma OMPMD, exclusivamente de caráter naval, no GG, junto aos G7+FoGG e ONU, na qualidade de maior ator do Atlântico Sul, com experiência comprovada no Comando de FTM da UNIFIL e com assentos relevantes no CAMAS, IMO, G7+FoGG e CSNU. Assim, no próximo item, dedicar-se-á à participação do Brasil nessa OMPMDCN, caso aprovada pela ONU, candidatando-se legitimamente a comandá-la, além de contribuir com meios da Marinha do Brasil.

5.2 O Brasil como integrante da OMPMDCN no GG

Neste item, tangenciar-se-á os principais pontos, ainda sob o enfoque político-estratégico, do segundo papel interpretado pelo Brasil no contexto de segurança marítima do GG: **partícipe** dessa OMPMDCN, caso a ONU concorde com a proposta e convide o Estado brasileiro a integrá-la.

Sob a ótica do sistema internacional, o Estado brasileiro tem fundamentado a história de sua Política Externa na solução pacífica das controvérsias, enfatizando os princípios e regras do direito internacional e utilizando instrumentos de harmonização entre as partes envolvidas. As participações brasileiras em diversas OpPaz têm fortalecido essa perspectiva, mas sempre condicionada à estrita observância do “consentimento das partes em conflito, a imparcialidade e não uso da força, exceto em autodefesa ou defesa do mandato” (BRASIL, 2013).

Segundo Uziel (2010, p. 99), o processo decisório de um Estado para integrar os quadros de uma OMPMD, envolve a análise dos interesses do país, sob três esferas: a) interna, interesses relacionados às questões domésticas; b) regional, quando envolve interesses específicos na região ou entre países, inclusive os que contribuem para a missão; e c) institucional, interesses vinculados às questões inerentes ao âmbito da ONU (MARTINS, 2016).

No âmbito **interno**, a participação brasileira em uma OMPMDCN encontra-se plenamente aderente às Políticas Externa e de Defesa e aos seus princípios constitucionais, como a “defesa da paz”, a “solução pacífica dos conflitos” e a “cooperação entre os povos para o progresso da humanidade.” Contudo, deverá ser submetida previamente ao Congresso Nacional⁹³, por meio de Mensagem Presidencial com Exposição de Motivos Interministerial dos ministros das Relações Exteriores e da Defesa⁹⁴, contendo as justificativas que sustentem a proposição (BRASIL, 2013). Para fundamentar essa argumentação, elenca-se, principalmente, a contribuição do país para o alcance de objetivos como: ampliar a paz e a segurança na costa oeste africana, em especial na questão afeta à segurança marítima no GG; consolidar a presença brasileira em nosso entorno estratégico; reforçar os laços históricos que unem Brasil e os países do GG, facilitando a atuação dos brasileiros junto à comunidade local; e ampliar a credibilidade das Forças Armadas brasileiras.

A participação da Marinha do Brasil (MB), nessa OMPMDCN, permanece alinhada à sua missão, à sua Política Naval, ao Plano Estratégico da Marinha - 2040 e coerente com sua doutrina de emprego em atividades com o uso limitado da força⁹⁵.

No âmbito da Marinha do Brasil [...] identificar soluções para questões como o envolvimento do Poder Naval brasileiro no combate a ameaças assimétricas, como pirataria, crimes ambientais, narcotráfico marítimo em nosso entorno estratégico e a atuação em ações sob a égide de organismos internacionais, seja em OpPaz de caráter naval ou em iniciativas para fortalecer a cooperação para a segurança marítima (BARBOSA J., 2020, p. 15).

Entretanto, o emprego da MB, apesar de reforçar seu conceito e prestígio internacionais, implicaria garantir a “credibilidade dos meios navais e pessoal empregado, por meio de logística eficiente e eficaz” (KERR, 2015, p. 62). Outro aspecto a considerar é a redução da disponibilidade de meios navais para as demais

⁹³ Cf. art. 49, inciso I, da Constituição Federal (BRASIL, 1988).

⁹⁴ Cf. a Lei Complementar nº 136/2010, que reestruturou o Ministério da Defesa.

⁹⁵ O Glossário apresenta a missão da Marinha do Brasil e define a expressão “uso limitado da força”.

atividades da instituição, uma vez que, no mínimo, um navio estará comprometido com a ONU, por meio de documentos e acordos formais. Normalmente, um segundo navio, que o substituirá, permanece em manutenção e adestramentos específicos para a missão.

Destaca-se, ainda, a possibilidade de aprofundar as relações comerciais e os investimentos brasileiros, como, por exemplo, a promoção do Programa de Obtenção das Fragatas Classe Tamandaré, junto aos países da costa oeste africana e aos países extrarregionais integrantes da OMPMDCN, e, assim, estimular encomendas de construção de meios navais, alavancando a indústria nacional de defesa.

Quanto aos **interesses regionais**, além de fortalecer os vínculos históricos com a costa oeste africana, evidencia-se, no campo da geopolítica, que a participação brasileira reflete, tacitamente, a maturidade e o maior poder de influência e de decisão do Brasil nos cenários regional e internacional, afirmando-se como destacado partícipe das decisões no cenário do Atlântico Sul.

Assim, ao operar na área de segurança marítima do GG, o Brasil reforça sua solidariedade e seu protagonismo regional, conferindo maior presença e visibilidade, ao mesmo tempo em que assume maiores responsabilidades no concerto das nações (MARTINS, 2016).

Além do aumento de sua influência política em nível global, a participação em operações internacionais permitirá ao Brasil estreitar laços de cooperação por intermédio das Forças Armadas e ampliar sua projeção no concerto das nações (BRASIL, 2020a, p. 17).

Trata-se, também, de excelente oportunidade para renovar os valores da ZOPACAS, convidando os demais atores regionais a incorporarem seus esforços em proveito da paz no Atlântico Sul.

Na esfera dos **interesses institucionais**, ressalta-se o fortalecimento brasileiro junto aos foros multilaterais de decisão, particularmente por abranger assuntos da atual agenda de segurança da ONU, com os princípios e valores pétreos já citados. Além disso, a proteção do comércio internacional projetará o Brasil no concerto das nações e potencializará sua participação nos processos decisórios da IMO e do CSNU, durante seu mandato, que se iniciará em 2022 (MARTINS, 2016).

Considerando que a ONU autorize um mandato para uma OMPMDCN no GG, a candidatura brasileira, para integrar essa missão, terá início por meio do *United Nations Peacekeeping Capabilities Readiness System* (UNPCRS), que elenca os Estados-membros voluntários a integrar alguma OpPaz da ONU e consolida as

informações dos meios militares que estariam à disposição do Organismo Internacional. O processo é iniciado por meio do preenchimento de um formulário de compromisso, contendo Tabela de Organização, Lista de Equipamentos Principais; e Lista de Serviços de Autossustento. Ao final, o UNPCRS classifica as capacidades das forças ofertadas em quatro diferentes níveis: três “níveis convencionais” e um “nível de desdobramento rápido” (BRASIL, 2013).

O Estado brasileiro poderá também pleitar o Comando dessa OMPMDCN, decorrente de sua larga experiência na UNIFIL e reconhecida capacitação de pessoal, por meio do COpPazNav, que, em 2020, obteve a certificação internacional do Curso de Força Tarefa Marítima das Nações Unidas, pelo *Integrated Training Service* do DPO da ONU (FERREIRA, 2020; UN, 2015a). Desta forma, o Brasil, por meio da MB, reforçará seu *status* junto à comunidade internacional, consolidará sua imagem de potência militar regional e líder no Atlântico Sul.

A título de sugestão, para identificar previamente os desafios à eventual participação em uma OMPMDCN e, principalmente, no Comando da FTM, o Brasil poderia promover, na qualidade de CAMAS, a realização de um exercício operativo no GG, em 2022, no âmbito da ZOPACAS, similar ao *Obangame Express* e ao *Grand African Nemo*, envolvendo meios navais dos Países do Atlântico Sul, americanos e europeus⁹⁶.

Nas reflexões sobre essa participação brasileira na OMPMDCN, deve-se considerar que, inerentes a essa atividade, existirão riscos, quer na esfera operacional, quer na política, que devem ser ponderados no nível considerado. No caso específico do GG, os recentes incidentes estão revestidos de elevado grau de violência e atitudes provocativas, por parte dos infratores, as quais representariam, em uma OMPMDCN, atitudes hostis e contribuiriam para a elevação do nível de tensão, podendo, inclusive, suscitar reações concretas. Os procedimentos legais para essas situações reais estão documentados nas publicações produzidas pelo DPO, e seu descumprimento deixa o militar e os meios navais desamparados, sem a proteção jurídica da ONU (UN, 2015a; ZUCCARO, 2005).

Nesse contexto dos riscos envolvidos, é relevante enfatizar que, devido ao intenso tráfego de navios mercantes de diversas nacionalidades no GG e o grau de violência das ameaças, existe a possibilidade da FTM ser envolvida judicialmente em

⁹⁶ Sugestão decorrente da visita deste autor ao Centro Integrado de Segurança Marítima, em 2020.

incidentes com navios de Estados, e seus nacionais, que não sejam signatários do mandato da OpPaz firmado entre a ONU e os Estados limítrofes do GG. Normalmente, nas Operações de Paz Terrestres, os incidentes ocorrem apenas entre os nacionais do Estado anfitrião e os militares da ONU, o que poderá não acontecer nessa OMPMDCN.

Dessa forma, visualiza-se a necessidade de uma estreita conexão com a estrutura jurídica existente no DPO, citada no capítulo 4, visando à formulação de um arcabouço legal bem detalhado, em particular as ROE e SOP, para respaldar um eventual uso da força, inclusive em nome do direito de autodefesa de seus integrantes. Assim, preservar-se-á os direitos individuais dos militares e do Estado brasileiro perante a ONU e aos países onde as operações se desenvolverão (UN, 2015a).

Por fim, sempre existirá a possibilidade de uma OMPMDCN ser bem-sucedida na expressão militar, porém não lograr êxito na expressão política, por não alcançar os objetivos políticos traçados. É recomendável cautela na formulação de seus mandatos, estabelecendo-se objetivos compatíveis e exequíveis de serem alcançados, em particular na vertente humanitária (MARTINS, 2016).

5.3 Considerações parciais

Sob a ótica político-estratégica, o momento atual é oportuno para fomentar o estabelecimento de uma OMPMDCN no GG e existem fundamentos, a partir dos diplomas legais da ONU, que respaldam juridicamente essa ação, em especial o capítulo VII da sua Carta, devido ao grau de violência empregado pelos transgressores e aos riscos operacionais e políticos inerentes a esse tipo de operação.

Nas diversas fases do processo para o estabelecimento de uma OMPMDCN no GG, proposto no Apêndice G, dois atores se destacam: o Brasil e o G7+FoGG. O primeiro, pelo acentuado protagonismo que assumirá, no período 2020 a 2023, ao ocupar assentos relevantes em fóruns internacionais: CAMAS, IMO, G7+FoGG e CSNU. O segundo ator, G7+FoGG, com o relevante apoio da IMO, tornar-se o elo fundamental dessa dinâmica, pois é integrado por países que detêm interesses na região, ocupam posições no CSNU e possuem credibilidade econômica e militar, conferindo legitimidade, legalidade e confiabilidade à proposta a ser enviada à ONU. EUA, França e Reino Unido detêm, ainda, poder político para pautar e influenciar as prioridades na agenda de segurança marítima desse Organismo Internacional.

Para tanto, uma orquestração minuciosa deverá ser articulada pelas diplomacia e defesa brasileiras, nos fóruns citados, para convencer quanto à necessidade de uma OMPMDCN, no GG. Assim, elencou-se - nas esferas nacional, regional e internacional - os principais argumentos e ações que facilitarão a harmonização dos interesses dos principais atores envolvidos: os países africanos do GG, as nações exógenas e a ONU.

Sob a perspectiva dos interesses africanos, a conclusão e operacionalização da estrutura de segurança marítima do Código de Conduta de Yaoundé é essencial. Após encerrada a OMPMDCN, ter-se-ia uma aliança militar regional consolidada, capaz de manter a BOM e paz na região.

Sob o prisma dos atores estrangeiros, visualiza-se a salvaguarda dos seus interesses econômicos, traduzidos na segurança marítima para suas plataformas de petróleo *offshore* e o contínuo fluxo do comércio marítimo internacional.

Sob a ótica dos interesses da ONU, além de contribuir para o crescimento da economia global, fortalecerá seus três pilares: paz e segurança, direitos humanos e desenvolvimento, beneficiando as populações de 25 países africanos.

Foram delineadas duas LAÇ possíveis para a estrutura organizacional da OMPMDCN e suas relações de comando, sendo considerada prioritária a de **caráter exclusivamente naval**. Além de incorporar os centro de comando e controle existentes na estrutura de Yaoundé, delimitou-se a AMO ao espaço marítimo de seis Estados (Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe), os quais deverão consentir com o emprego de meios navais da OMPMDCN em suas AJ, para o estabelecimento dos CTR e das Zonas Seguras.

A intensa participação brasileira nesse longo processo, além de cooperar com a implantação da BOM no GG, evidenciará suas capacidades política, estratégica e militar no concerto das nações. Trará, também, grande contribuição para a Política Externa brasileira, reforçando temas como: o protagonismo do Estado brasileiro e da MB no Atlântico Sul; os laços com os países da costa oeste da África; e a liderança regional na América do Sul. Será, ainda, uma oportunidade para reavivar a ZOPACAS e demonstrar a capacidade industrial e militar nacionais, por meio dos nossos meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

6 CONCLUSÃO

Sob uma abordagem político-estratégica, este trabalho de pesquisa apresentou os conceitos teóricos de Geoffrey Till que ressaltam a importância do fluxo contínuo do comércio marítimo internacional para a economia global, fornecendo produtos nos prazos estabelecidos, nos mais longínquos destinos, sem que haja interrupções no sistema. Nesse contexto, iluminou-se a necessidade de uma BOM no GG, região de destaque para o comércio internacional de hidrocarbonetos.

Essa região, localizada no entorno estratégico brasileiro, é caracterizada pelas presenças de países pobres, detentores de recursos naturais no mar, e de potências exógenas com interesses históricos, políticos, militares e, sobretudo, econômicos - simbolizados pelas plataformas de petróleo, especialmente *offshore* -, que tornam o GG uma importante área para o comércio marítimo internacional.

Desde o início deste século, é visível a implantação de um movimento securitizador na região, envolvendo uma diversidade de atores internacionais e uma proliferação de instituições, que multiplicam e sobrepõem acordos de cooperação multilaterais, produzindo uma difusa estratégia de segurança marítima e sem resultados concretos. Nessa conjuntura, ressalta-se a complexa arquitetura de segurança marítima, criada pelo Código de Conduta de Yaoundé, com o propósito de garantir a tão necessária BOM para o comércio internacional no GG.

Demonstrou-se, por fatos atuais e declarações de autoridades qualificadas, que os complexos e inconclusos arranjos dessa estrutura de Yaoundé evidenciam a necessidade de coordenação unificada e centralizada, além de um crível elemento dissuasor, constituído por Marinhas detentoras de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais, adequado à proteção desse espaço marítimo. Isso ocorre porque as ações de combate às ameaças convergem para a aplicação do frágil Poder Naval regional que, caracterizado por um escasso, obsoleto e heterogêneo inventário de meios, é incompatível com a magnitude das tarefas atribuídas pela arquitetura de Yaoundé.

Como consequência dessas fragilidades, acentuou-se a multiplicidade de ameaças à segurança marítima do GG. Violentas, interconectadas e heterogêneas, não se limitam à pirataria e ao roubo armado no mar, mas se reproduzem em um amplo espectro de atividades ilícitas que atingem temas presentes na agenda internacional da ONU, como os direitos humanos, o financiamento do terrorismo, o

tráfico de drogas, armas e pessoas. Essa diversificação de ameaças se agrava e, mais danoso, prolifera pelo GG, impedindo a manutenção da BOM regional.

Constatou-se, também, que o GG é um tema bastante caro à ONU, comprovado pelo diligente acompanhamento que mantém, por meio do seu Conselho de Segurança e de suas agências, da situação marítima naquela região. Como os crimes praticados nas AJ do GG afetam diretamente o fluxo do comércio internacional e, em grande medida, os assuntos sensíveis da sua agenda internacional, existe a propensão natural de a proposta de uma OMPMDCN ser bem acolhida pela ONU.

Após estudo sobre os principais organismos internacionais capazes de implantar uma OMPMDN no GG, identificou-se o nítido predomínio da ONU para um esforço dessa magnitude. Resumidamente, destacam-se: seu longo histórico em promover OpPaz; sua robusta estrutura organizacional para conduzi-las; seu poder econômico de aportar recursos financeiros; sua expertise para reunir meios militares adequados; e sua capacidade política para influenciar decisões governamentais e a mídia internacional.

Alinhado a essa perspectiva, apontou-se que, no período de 2020 a 2023, o Brasil exercerá acentuado protagonismo em fóruns internacionais afetos à segurança marítima, assumindo simultaneamente assentos relevantes no CAMAS, no G7+FoGG, na IMO e no CSNU. Dessa forma, o momento atual caracteriza-se como apropriado para o Estado brasileiro fomentar e articular uma cooperação internacional mais robusta, sob a égide da ONU, integrando as iniciativas já existentes a uma solução mais eficaz para o frágil contexto de segurança marítima do GG.

Selecionado o Organismo Internacional, elencou-se o respaldo jurídico e normativo encontrado nos diplomas legais da ONU, para estabelecer uma OMPMD, exclusivamente de caráter naval, alicerçada, preferencialmente, no capítulo VII da sua Carta, devido ao grau de violência empregado pelos piratas e aos riscos políticos e operacionais próprios desse tipo de operação. A liderança desse Organismo Internacional facilitará, ainda, a definição das prioridades de segurança marítima.

Para tanto, estimulantes desafios se descortinam para a diplomacia e defesa brasileiras na articulação dessa proposta, conciliando a diversidade de interesses dos grupos de influência envolvidos: os países africanos do GG, as nações exógenas e a ONU. Sob a perspectiva africana, a conclusão da implantação do sistema de segurança marítima do Código de Conduta de Yaoundé é essencial. Após encerrada a OMPMDCN, ter-se-á uma consolidada aliança militar regional, capaz de manter a

BOM na região. Sob o prisma dos atores estrangeiros, a OpPaz garantirá a salvaguarda dos seus interesses econômicos, traduzidos na segurança para suas plataformas de petróleo *offshore* e para o fluxo do comércio marítimo internacional.

Assim, verifica-se que a proposta, obrigatoriamente, deverá contemplar como prioridades: absorver a arquitetura de segurança marítima de Yaoundé já implantada; contar com reforço de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais de países extrarregionais ao GG; e, ainda, ter como partícipes desse processo, atores exógenos, pois não há como excluí-los, em face dos interesses envolvidos.

O longo e desafiador processo de estabelecimento de uma OMPMDCN, no GG, exigirá a intensa participação de três atores essenciais: no campo interno, o MRE; no campo regional, o fórum G7+FoGG, proponente da criação da OMPMDCN; e no campo internacional, a ONU, que irá aprová-la e implantá-la.

No campo interno, verificou-se o estrito alinhamento do fomento de uma OMPMDCN com os principais documentos condicionantes das Políticas de Defesa e Externa brasileiras: CF, LBDN, PND, END, Plano Brasil 2022, Política Naval e o Plano Estratégico da Marinha-2040. Além disso, esse longo processo de negociação evidenciará as capacidades política, estratégica e militar do Brasil no concerto das nações e despontará temas relevantes para a Política Externa brasileira, como: o protagonismo brasileiro no Atlântico Sul e sua liderança regional na América do Sul; o fortalecimento dos laços com os países africanos; e a valorização da ZOPACAS.

No campo regional, iluminou-se o G7+FoGG como o colegiado adequado para formular e submeter à ONU a proposta de OMPMDCN, pois é constituído por Estados do GG e do G7, sendo três dos seus Estados-membros integrantes do CSNU. Assim, esse fórum reúne a legitimidade dos países costeiros à credibilidade política e econômica dos países mais ricos, tão necessária para concluir a integração da complexa arquitetura de segurança marítima de Yaoundé. Além disso, os Estados extrarregionais poderão reforçar os PN da região com meios navais, aeronavais e fuzileiros navais críveis. O G7+FoGG, apoiado pela IMO, constitui-se no elo fundamental de todo o processo de criação da OMPMDCN, conferindo legalidade e confiabilidade à proposta.

No campo internacional, foram delineadas duas possíveis Linhas de Ação a serem adotadas pela ONU, para a estrutura organizacional e as relações de comando dessa OpPaz: a primeira, inovadora, sem o componente militar terrestre; e a segunda, a exemplo do modelo da UNIFIL, a FTM estaria subordinada ao *Force Commander*.

Apesar dos desafios administrativos e logísticos inerentes ao ineditismo de OMPMD, com uma estrutura organizacional exclusivamente de caráter naval, apontou-se esse modelo como o mais apropriado para o GG, pois permitirá ao Comando da FTM sediar-se próximo à AMO. Essa área será delimitada pelo espaço marítimo do Togo, Benin, Nigéria, Camarões, Guiné Equatorial e São Tomé e Príncipe. O imprescindível consentimento desses Estados, para que os meios navais da OMPMDCN operem em suas AJ, estabelecendo os CTR e as Zonas Seguras, estará contido na respectiva proposta encaminhada à ONU. Dessa forma, o ponto fulcral da ineficiência do atual sistema de segurança será atingido por meio de patrulhas na AMO, com pessoal capacitado e meios adequados ao combate às ameaças marítimas. Ademais, essa estrutura da ONU acolherá operacionalmente os atuais centros regionais e nacionais de segurança marítima, concluindo sua implantação.

Após a aprovação da proposta pela ONU, o Brasil poderá, ainda, integrar operativamente essa OMPMDCN no GG, ofertando meios e pessoal da MB para constituí-la. Contribuirá, assim, para a implantação da BOM no GG e para a ampliação da presença brasileira na costa oeste africana, que atualmente se encontra permeada por países exógenos à região, com interesses em aumentar as parcerias no campo da segurança marítima naquele continente. A cooperação, ora proposta, também é uma oportunidade para a MB promover a indústria nacional de defesa e candidatar-se ao Comando da FTM, decorrente das exitosas participações brasileiras em OpPaz pretéritas, em particular na UNIFIL. Deve-se, entretanto, considerar e ponderar os riscos inerentes a essa atividade, quer na esfera política, quer na operacional.

Por fim, respondendo ao questionamento sobre o grau de conveniência político-estratégica para o Brasil de uma Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval no GG, sob a égide de um Organismo Internacional, verificou-se que o momento é devido e oportuno ao fomento da propositura de uma OMPMDCN, sob o amparo da ONU, reforçando o *status* do Estado brasileiro de líder no Atlântico Sul e de potência militar regional. Ademais, elevar o nível de cooperação da ONU no GG, para um patamar mais robusto, como uma OMPMDCN, parece ser fundamental, visando mitigar a possibilidade de que, segundo o ex-ministro da Defesa, embaixador Celso Amorim, “outros países venham a ocupar [África Ocidental] não da maneira que nós desejamos: com a visão de países em desenvolvimento que repudiam qualquer atitude colonial e neocolonial”. Caso a ONU não assuma esse protagonismo, o Brasil poderá ser surpreendido por uma ação conjunta da UE ou mesmo da OTAN.

REFERÊNCIAS

AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES. **Trends in Africa maritime security**. *In*: AFRICA CENTER FOR STRATEGIC STUDIES, [S.l.], 15 Mar. 2019. Disponível em: <https://africacenter.org/spotlight/trends-in-african-maritime-security/>. Acesso em: 26 maio 2020.

AFRICAN UNION. **Decisões, declarações, resolução e moção**. *In*: CONFERÊNCIA DA UNIÃO AFRICANA, 33., 2020, Adis Abeba. **Anais** [...]. Adis Abeba: African Union, 2020. Disponível em: https://au.int/sites/default/files/decisions/38180-assembly_au_dec_749-795_xxxiii_p.pdf. Acesso em: 12 jul. 2020.

AFRICAN UNION. **Joint communiqué on the African Union-United Kingdom partnership**. Adis Abeba: African Union, 2019. Disponível em: <https://au.int/en/pressreleases/20190222/joint-communiqu%C3%A9-african-union-united-kingdom-partnership>. Acesso em: 11 maio 2020.

AFRICAN UNION. **O Conselho de Paz e Segurança**. *In*: O que fazemos: resolução de conflitos, paz e segurança. Adis Abeba: African Union, 2003. Disponível em: <https://au.int/en/psc>. Acesso em: 4 jul. 2020.

AFRICAN UNION. **Sobre a União Africana**. *In*: Quem somos: visão geral. Adis Abeba: African Union, 2003a. Disponível em: <https://au.int/en/overview>. Acesso em: 4 jul. 2020.

ALMEIDA, C. H. Mello. **A Presença da China na Costa Ocidental da África: o caso da Namíbia**. 2012. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas - C-PEM) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2012.

ALMEIDA, Eugénio Costa; BERNARDINO, Luís Manuel Brás. A comissão do Golfo da Guiné e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Organizações interzonais para a persecução da segurança marítima na bacia meridional atlântica. **Revista Militar**, Lisboa, n. 2532, jan. 2013. Disponível em: <https://www.revistamilitar.pt/artigo/797>. Acesso em: 26 maio 2020.

ALSINA JÚNIOR, João Paulo Soares. **Política externa e poder militar no Brasil: universos paralelos**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2009.

AMORIM, Celso. A política externa do governo Lula: dois anos. **Revista Plenarium**, n. 2, p 50-59, nov. 2005. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/notas-a-imprensa/163-discursos-artigos-e-entrevistas/7788-a-politica-externa-do-governo-lula-dois-anos-artigo-do-ministro-das-relacoes-exteriores-embaixador-celso-amorim-publicado-na-revista-plenarium>. Acesso em: 26 maio 2020.

AMORIM, Celso. Intervenção do Ministro da Defesa. *In*: REUNIÃO MINISTERIAL DA ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL, 7., 2013, Montevidéu. **Atas** [...]. Montevidéu: [Ministério da Defesa], 2013. Disponível em: https://www.defesa.gov.br/arquivos/2013/pronunciamentos/discurso_ministro/zopacas.pdf. Acesso em: 26 maio 2020.

ANDRADE, Sérgio Miguel Bronze Gameiro. **Política Externa Portuguesa: combate à pirataria e crime transnacional no Golfo da Guiné**. 2019. Relatório (Mestrado em Ciências Políticas e Relações Internacionais) - Universidade Nova de Lisboa, Portugal, 2019. Disponível em: <https://run.unl.pt/handle/10362/74915>. Acesso em: 26 maio 2020.

ATANGANE, Eustache Akono. **L'Afrique Occidentale au Centre des Convoitises Mondiales**. Magazine Diplomatie - Géopolitique de L'Afrique de L'Ouest. Paris, n.12 junho/julho 2010. ISBN: 378045531095000125.

AZEVEDO, J. S. Gabrielli, Atlântico Sul e costa ocidental da África, os interesses estratégicos brasileiros e a questão energética. *In*: SEMINÁRIO DE SEGURANÇA INTERNACIONAL PERSPECTIVAS BRASILEIRAS, 2010, Brasília, DF. **Palestras [...]**. Brasília, DF: Ministério da Defesa, 2010.

BARBOSA J., Ilques. **Introdução**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2020. E-book. ISBN: 978-65-990227-0-8. Disponível em: <https://user-7174150796.cld.bz/Livro-Digital-Operacoes-de-Paz-de-Carater-Naval/52/>. Acesso em: 31 jul. 2020.

BARROS, Manuel Correia de. Existe alguma possibilidade de no Golfo da Guiné se desenvolver uma política regional de petróleo? *In*: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DA FUNDAÇÃO FRIEDRICH EBERT, 2003, Yaoundé. **Anais [...]**. Yaoundé: Centro de Estudos Estratégicos de Angola, 2003. Disponível em: http://library.fes.de/pdf-files/bueros/angola/hosting/upd03_04barros.pdf. Acesso em: 22 jul. 2020.

BARTOLOMÉ, Mariano César. **La seguridad internacional: después de la guerra fría**. Buenos Aires: Instituto de Publicaciones Navales, 1999.

BIEKRO, G. **International Seapower Symposium**. [Online]. 2014. Disponível em: <https://usnwc.edu/News-and-Events/Conferences-and-Symposia/International-Seapower-Symposium>. Acesso em: 28 ago. 2020.

BMP WEST AFRICA. Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security off the Coast of West Africa including the Gulf of Guinea. **International Chamber of Shipping**, Mar. 2020. Disponível em: <https://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/bmp-west-africa-best-management-practices-to-deter-piracy-and-enhance-maritime-security-off-the-coast-of-west-africa-including-the-gulf-of-guinea.pdf?sfvrsn=12>. Acesso em: 20 jun. 2020.

BRAGA, Carlos Chagas Vianna. **13 anos do Brasil na MINUSTAH: lições aprendidas e novas perspectivas**. Uso da força nas Operações de Paz: o caso da MINUSTAH. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2019. ISBN 978-65-80852-01-7.

BRAGA, Carlos Chagas Vianna. Intervenção Humanitária: Princípios Universais ou Segurança Seletiva? Os Casos do Kosovo e da Ossétia do Sul. **Revista da Escola Superior de Guerra**, Rio de Janeiro, v. 27, n. 54, p. 94-117, jan./jun. 2012. ISSN 0102-1788. Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/revistadaesg/issue/view/33>. Acesso em: 13 maio 2020.

BRAGA, Carlos Chagas Vianna. **Operações de paz de caráter naval: treinando com foco no futuro**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2020. ISBN: 978-65-990227-0-8. Disponível em: <https://user-7174150796.cld.bz/Livro-Digital-Operacoes-de-Paz-de-Carater-Naval/52/>. Acesso em: 22 jul. 2020.

BRASIL. Comando da Marinha. Estado Maior da Armada. **EMA-305 - Doutrina Militar Naval (DMN)**. Brasília, DF: EMA, 2017.

BRASIL. Comando da Marinha. Estado Maior da Armada. **Plano Estratégico da Marinha 2040 (PEM 2040)**. Brasília, DF: EMA, 2020. ISBN 978-65-991468-0-0.

BRASIL. Comando da Marinha. **Política Naval**. Revista Digital. Brasília, DF: MB, 20- -. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/politicanaval>. Acesso em: 8 ago. 2020.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988: atualizada até a Emenda Constitucional nº 108, de 26-8-2020. Brasília, DF: Presidência da República, 2020. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 27 ago. 2020.

BRASIL. Decreto nº 9.800, de 23 de maio de 2019. Institui o Grupo de Trabalho Interministerial de Acompanhamento da Situação no Golfo da Guiné. **Diário Oficial da União**: seção 1, Brasília, DF, p. 3, 24 maio 2019.

BRASIL. Ministério da Defesa. Estado-Maior das Forças Armadas. **MD34-M-02- Manual de Operações de Paz**. Brasília, DF: EMCFA, 2013.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Estratégia Nacional de Defesa**. Brasília, DF: MD, 2020a. Em apreciação no Congresso Nacional. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congressonacional_22_07_2020.pdf. Acesso em: 29 jul. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília, DF: MD, 2020b. Em apreciação no Congresso Nacional. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro-branco-de-defesa-nacional. Acesso em: 27 ago. 2020.

BRASIL. Ministério da Defesa. **Política Nacional de Defesa**. Brasília, DF: MD, 2020c. Em apreciação no Congresso Nacional. Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congressonacional_22_07_2020.pdf. Acesso em: 29 jul. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Nações Unidas. CSNU. **Circular Telegráfica n. 00999**. Nova Iorque: MRE, 11 abr. 2016. Assunto: Consolidação da paz na África Ocidental. Pirataria no Golfo da Guiné.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Nações Unidas. CSNU. **Circular Telegráfica n. 01145**. Nova Iorque: MRE, 26 abr. 2016a. Assunto: Consolidação da paz na África Ocidental. Pirataria no Golfo da Guiné.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. Nações Unidas. CSNU. **Circular Telegráfica n. 01152**. Nova Iorque: MRE, 27 abr. 2016b. Assunto: Consolidação da paz na África Ocidental. Pirataria no Golfo da Guiné.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **O Brasil e as operações de manutenção da paz da ONU**. Brasília, DF: MRE, 2020d. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/paz-e-seguranca-internacionais/4783-o-brasil-e-as-operacoes-de-paz>. Acesso em: 22 jun. 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Circular Telegráfica s/n**. Rio de Janeiro: CIASC, 31 nov. 2019a. Assunto: Operações de manutenção da paz.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Operações de manutenção de paz das Nações Unidas**. Brasília, DF: MRE, 20--a. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/paz-e-seguranca-internacionais/4780-operacoes-de-paz-das-nacoes-unidas>. Acesso em: 11 maio 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Circular Telegráfica n. 00574**. Lisboa: MRE, 17 jun. 2016c. Assunto: Paz e segurança internacional.

BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Assuntos Estratégicos. **BRASIL 2022**. Brasília, DF: SAE/PR, 2010.

BRITISH PETROLEUM. **BP statistical review of world energy 2019**. 68th ed. London: BP, 2019. Disponível em: <https://www.bp.com/en/global/corporate/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>. Acesso em: 1 jun. 2020.

BUZAN, Barry; HANSEN, Lene. **The evolution of international security studies**. St Ives, United Kingdom: Cambridge University Press, 2009.

BUZAN, Barry. **People, states & fear**. 2. ed. Boulder: Lynne Rienner, 1991.

BUZAN, Barry; WAEVER, O.; WILDE, J. **Security: a new framework for analysis**. United Kingdom: Lynne Rienner, 1998.

CABRITA, Dinis Filipe Vargas. **O Golfo da Guiné, um novo fenómeno na pirataria marítima depois da Somália**: implicações globais para a aliança atlântica, para a União Europeia e para Portugal em particular. 2016. Monografia (Curso de Promoção a Oficial Superior) - Instituto Universitário Militar, Pedrouços, Portugal, 2016. Disponível em: <https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/21283/1/1TEN%20M%20Vargas%20Cabrita.pdf>. Acesso em: 26 maio 2020.

CHATHAM House. Angola e o Golfo da Guiné: rumo a uma estratégia marítima integrada. *In*: CONFERÊNCIA DO ANGOLA FORUM, 2012, Luanda, Angola. **Relatório** [...] 2012. Luanda: Chatham House, 2012.

CHATHAM House. Maritime security in the Gulf of Guinea. *In*: CONFERENCE HELD AT CHATHAM HOUSE, 2012, London. **Report** [...] London: Chatham House, 2013.

COMISSÃO DO GOLFO DA GUINÉ. Declaração dos chefes de estado e de governo dos estados da África Central e da África Ocidental sobre a segurança no espaço marítimo comum. *In*: CONFERÊNCIA DE YAOUNDÉ, 2013. Yaoundé: **CGG**, 2013. Disponível em: <https://cggrps.com/wp-content/uploads/DECLARACAO-DE-YAOUNDE-PT.pdf>. Acesso em: 20 maio 2020.

COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA. Processo histórico. *In*: **HISTÓRICO**: como surgiu? [S.l.]: CPLP, 2020. Disponível em: <https://www.cplp.org/id-2752.aspx>. Acesso em: 4 jul. 2020.

CONSELHO EUROPEU. UE lança operação IRINI para fazer cumprir embargo ao armamento imposto à Líbia. **Conselho Europeu, Comunicado de Imprensa**, 31 mar. 2020. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2020/03/31/eu-launches-operation-irini-to-enforce-libya-arms-embargo/>. Acesso em: 13 jun. 2020.

CUNHA, Augusto da Silva. Angola no contexto da defesa e segurança marítima do Golfo da Guiné. Lisboa, 2008. *In*: SIMPÓSIO DE MARINHAS DA COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 1. 2008, Lisboa. **Anais [...]**, Lisboa: [CPLP], 2008.

CUNHA, Augusto da Silva. A segurança do Golfo da Guiné e o papel de Angola. Rio de Janeiro, Brasil, 2012. *In*: SIMPÓSIO DE MARINHAS DA COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 3., 2012, Rio de Janeiro. **Anais [...]**. *Rio de Janeiro: [Escola de Guerra Naval]*, 2012.

DELGADO, Laura Gelbert. Conselho de Segurança: terrorismo é desafio para África Ocidental. **ONU News**, Nova Iorque, 25 jul. 2017. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2017/07/1591661-conselho-de-seguranca-terrorismo-e-desafio-para-africa-ocidental>. Acesso em: 11 maio 2020.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). Angola por um fio: crise do petróleo e pandemia. **Boletim Geocorrente**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 113, p. 6, abr. 2020. ISSN 2446-7014. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/egn/boletim_geocorrente. Acesso em: 26 maio 2020.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). Angola por um fio: crise do petróleo e pandemia. **Boletim Geocorrente**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 115, p. 7. maio 2020a. ISSN 2446-7014. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/egn/boletim_geocorrente. Acesso em: 26 maio 2020.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). Golfo da Guiné. **Boletim Geocorrente**, Rio de Janeiro, 27 maio de 2020b. Edição especial. ISSN 2446-7014. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/egn/boletim_geocorrente. Acesso em: 29 jul. 2020.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). Instabilidade econômica impõe desafio ainda maior no Golfo da Guiné. **Boletim Geocorrente**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 118, p. 8. jun. 2020c. ISSN 2446-7014. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/egn/boletim_geocorrente. Acesso em: 16 jun. 2020.

ESCOLA DE GUERRA NAVAL (Brasil). O gasoduto Trans-Saariano e o futuro energético do continente africano. **Boletim Geocorrente**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 121, p. 30. jul. 2020d. ISSN 2446-7014. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/egn/boletim_geocorrente. Acesso em: 31 jul. 2020.

ESCOLA SUPERIOR DE GUERRA (ESG). Novos ataques jihadistas matam dezenas de pessoas na Nigéria. **OMNIDEF**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 18, p. 3, jun. 2020. Disponível em: <https://www.esg.br/publi/OMNIDEFANO6EDIO018JUNHODE2020.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2020.

EUROPEAN COMMISSION. **Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions Elements for the EU's Strategic response to de Challenges in the Gulf of Guinea**. Brussels: EUR-Lex, 2013. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A52013JC0031>. Acesso em: 26 maio 2020.

EUROPEAN UNION EXTERNA ACTION. **Mission**. [S.l.]: EU NAVFOR, 2020. Disponível em: <https://eunavfor.eu/mission/>. Acesso em: 11 maio 2020.

FERREIRA, Renato Rangel. **Apresentação**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2020. E-book. ISBN: 978-65-990227-0-8. Disponível em: <https://user-7174150796.cld.bz/Livro-Digital-Operacoes-de-Paz-de-Carater-Naval/52/>. Acesso em: 31 jul. 2020.

FRANCE. Ministère de la Défense. **Livre Blanc Défense et Sécurité Nationale**. Paris: MD, 2013.

FOLEY, Conor. **13 anos do Brasil na MINUSTAH: lições aprendidas e novas perspectivas. A proteção dos civis pelas missões de paz da ONU**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2019. ISBN 978-65-80852-01-7.

FRÖHLICH, Silja. **Especialistas sugerem cooperação internacional para combater piratas no Golfo da Guiné**. *In*: Deutsche Welle (DW) Made for minds: Notícias Internacionais, 14 fev. 2020. Disponível em: <https://www.dw.com/pt-002/especialistas-sugerem-coopera%C3%A7%C3%A3o-internacional-para-combater-piratas-no-golfo-da-guin%C3%A9/a-52374827>. Acesso em: 23 jun.2020.

G7 ++ FRIENDS OF GULF OF GUINEA GROUP. Declaração de Lisboa. *In*: REUNIÃO GRUPO DO G7 DOS AMIGOS DO GOLFO DA GUINÉ, 2016, [Lisboa]. **Atas** [...]. Lisboa: G7++FoGG, 2016. Disponível em: <https://www.portugal.gov.pt/pt/gc21/area-de-governo/negocios-estrangeiros/informacao-adicional/g7-fogg.aspx>. Acesso em: 11 maio 2020.

GLOBAL MARITIME SECURITY CONFERENCE, 2019, Abuja, Nigéria. **Anais eletrônicos** [...]. Abuja, Nigéria: [S.n.], 2019. Disponível em: <https://globalmaritimesecurityconf.com/wp-content/uploads/2019/10/GMSC2019-DAY1-NEWSLETTER.pdf>. Acesso em: 11 maio 2020.

GUEDES, Henrique Peyroteo Portela. **Navios de bandeira portuguesa atacados no Golfo da Guiné.** *In: Revista de Marinha*, Lisboa, ano 83, n. 1015, maio/jun. 2020. Disponível em: www.revistademarinha.com. Acesso em: 3 jun. 2020.

GUILFOYLE, Douglas. Piracy off Somalia: a sketch of the legal framework. **EJIL Talk!, Blog of the European Journal of international Law**, 20 abr. 2009. Disponível em: <http://www.ejiltalk.org/piracy-off-somalia-a-sketch-of-the-legal-framework>. Acesso em: 11 maio 2020.

THE GULF OF GUINEA INTER-REGIONAL NETWORK (GoGIN). **Grupo de amigos do G7 ++ do Golfo da Guiné reúne-se em Bruxelas.** [S.l.]: GoGIN Watch, 2019. Disponível em: <https://www.gogin.eu/en/2019/07/01/g7-group-of-friends-of-the-gulf-of-guinea-meets-in-brussels/>. Acesso em: 11 maio 2020.

THE GULF of Guinea is now the world's worst piracy hotspot. **The Economist**, London, 29 Jun. 2019. Disponível em: <https://www.economist.com/international/2019/06/29/the-gulf-of-guinea-is-now-the-worlds-worst-piracy-hotspot>. Acesso em: 27 maio 2020.

INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE. **Maritime piracy incidents down in Q3, yet Gulf of Guinea remains a hot spot.** London: ICC, 2019. Disponível em: <https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/maritime-piracy-incidents-down-in-q3-yet-gulf-of-guinea-remains-a-hot-spot/>. Acesso em: 26 maio 2020.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. Gulf of Guinea: a regional solution to piracy? **Commentary**, 4 Sept. 2014. Africa. Disponível em: <https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/gulf-guinea-regional-solution-piracy>. Acesso em: 26 maio 2020.

INTERNATIONAL CRISIS GROUP. The Gulf of Guinea: the new danger zone. **África Report**, Bruxelas, n.195, 12 Dec. 2012.

INTERNATIONAL MARITIME BUREAU. **Piracy and armed robbery map 2019.** London: ICC, 2020. Disponível em: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2019>. Acesso em: 3 maio 2020.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Code of conduct concerning the repression of piracy, armed robbery against ships, and illicit maritime activity in West and Central Africa.** Yandoué: IMO, 2013.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Strategic plan for the organization for the six-year period 2018 to 2023.** London: IMO, 2017. Disponível em: <http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>. Acesso em: 26 maio 2020.

JACOBSEN, Katja Lindskov; NORDBY, Johannes Riber. **Maritime security in the Gulf of Guinea.** Copenhagen: Royal Danish Defence College Publishing House, 2015. ISBN: 978-87-7147-111-3. Disponível em: <https://www.fak.dk/biblioteket/publikationer/Documents/Maritime%20Security%20in%20the%20Gulf%20of%20Guinea.pdf?pdfdl=MaritimeSecurityintheGulfofGuinea>. Acesso em: 26 maio 2020.

JOBIM, Nelson Azevedo. Revisão do conceito estratégico da OTAN e o futuro da Comunidade Transatlântica. *In*: CONFERÊNCIA INTERNACIONAL - “O FUTURO DA COMUNIDADE TRANSATLÂNTICA”, 2010, Lisboa. **Palestras** [...]. Lisboa: Instituto de Defesa Nacional, 2010. Disponível em: <https://pbrasil.wordpress.com/2010/09/18/palestra-do-ministro-da-defesa-do-brasil-nelson-a-jobim-no-encerramento-da-conferencia-internacional-%E2%80%99Co-futuro-da-comunidade-transatlantica%E2%80%9D/>. Acesso em: 4 jul. 2020.

JUNIOR, Narciso Fastudo. **Treinando e ensinando a paz no mar na perspectiva do Diretor do Centro Inter-regional de Coordenação (CIC)**. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE OPERAÇÕES DE PAZ DE CARÁTER NAVAL, 2020, Rio de Janeiro. **Palestras** [...]. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2020.

KERR, Gilberto Santos. **A participação da Marinha do Brasil na Missão de Paz da ONU no Líbano. implicações político-estratégicas**. 2015. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas - C-PEM) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2015.

KONAN, Boniface. **Da segurança para a manutenção da paz: desafios logísticos para operações marítimas**. *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE OPERAÇÕES DE PAZ DE CARÁTER NAVAL, 2020, Rio de Janeiro. **Palestras** [...]. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2020.

LACROIX, Jean-Pierre. **13 anos do Brasil na MINUSTAH: lições aprendidas e novas perspectivas**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2019. Prefácio.

LEANDRO, Roberto Pacheco. **Comunidade dos Países de Língua Portuguesa: espaço estratégico para afirmação do prestígio militar brasileiro**. 2011. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia) - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2011.

LOITEY, Carlos H. **Logística marítima nas operações de manutenção da paz: superando os desafios de manter a paz no mar**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2020. E-book. ISBN: 978-65-990227-0-8. Disponível em: <https://user-7174150796.cld.bz/Livro-Digital-Operacoes-de-Paz-de-Carater-Naval/52/>. Acesso em: 22 jul. 2020.

LOPES, Carlos Alves. **O desígnio da Armada na defesa da marinha mercante: a pirataria no século XXI**. Trabalho de Investigação Final (Curso de Defesa Nacional) - Instituto de Defesa Nacional: Lisboa, Portugal, 2019.

LOOCK, Johanna. New EU initiative to combat piracy. **Maritime Security Review**, [S.l.], 11 jan. 2013. Disponível em: <http://www.marsecreview.com/2013/01/new-eu-initiative-to-combat-piracy-in-the-gulf-of-guinea>. Acesso em: 26 maio 2020.

LUNTUMBUE, Michel. **Piraterie et insécurité dans le Golfe de Guinée: défis et enjeux d'une gouvernance maritime régionale**. [S.l.: S.n.], 2011.

MACIEIRA RAMOS, Fellipe José. **Subsídios para a VI Conferência das Marinhas para a Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CMCPLP)**. [mensagem pessoal] Mensagem recebida por tauois@marinha.mil.br em 9 abr. 2020.

MARQUES, Joaquim Ferreira. Desafios de segurança no golfo da Guiné. **Relações Internacionais**, Lisboa, n. 57, p. 91-100, mar. 2018. ISSN 1645-9199. Disponível em: http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S1645-91992018000100006&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 26 maio 2020.

MARTINS, Antonio Cesar da Rocha. **A UNIFIL, o Brasil e seus condicionantes de defesa**. 2016. Monografia (Curso de Altos Estudos de Política e Estratégia - CAEPE) - Escola Superior de Guerra, Rio de Janeiro, 2016.

MELLO, Patrícia Campos. Brasil antecipa volta para o Conselho de Segurança da ONU para 2022. **Folha de São Paulo**, São Paulo, 28 mar. 2018. Mundo. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/mundo/2018/03/brasil-antecipa-volta-para-o-conselho-de-seguranca-da-onu-para-2022.shtml>. Acesso em: 11 maio 2020.

MONTEIRO, Alvaro Augusto Dias. Prefácio. *In*: ALMEIDA, Francisco Eduardo Alves de; MOREIRA, William de Sousa Moreira (org.). **Estudos Marítimos: visões e abordagens**. São Paulo: Editora Humanitas, 2019.

MOURA NETO, J. S. Defendendo o Pré-Sal. *In*: JOBIM, N. A.; ETCHEGOYEN, S. W.; ALSINA, J. P. (org.). **Segurança Internacional: perspectivas brasileiras**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2010.

NAÇÕES UNIDAS (Brasil). **A ONU, a paz e a segurança** [Rio de Janeiro]: UN, 20--. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/acao/paz-e-seguranca/>. Acesso em: 11 maio 2020.

NAÇÕES UNIDAS (Brasil). **Sobre a ONU**. Rio de Janeiro: UN, 2020. Disponível em: <https://nacoesunidas.org/>. Acesso em: 22 jul. 2020.

NATIONS UNIES. Maintien de la Paix. **Département des Operations des Paix**. [S.l.]: UN, 20--. Disponível em: <https://peacekeeping.un.org/fr/department-of-peace-operations>. Acesso em: 11 maio 2020.

OKAFOR-YARWOOD, Ifesinachi; PIGEON, Maisie; AMLING, Alexandra; RIDGWAY, Charles; ADEWUMI, Ibukun; JOUBERT, Lydelle. **Stable seas: Gulf of Guinea**. EUA: ICC, 2020. Disponível em: <https://stableseas.org/publications/violence-gulf-guinea>. Acesso em: 4 jul. 2020.

O'REGAN, Davin. Narco-States: Africa's next menace. **New York Times**, 12 Mar., 2012. Disponível em: <https://www.nytimes.com/2012/03/13/opinion/narco-states-africas-next-menace.html>. Acesso em: 26 maio 2020.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. **NATO checklist**. [S.l.]: OTAN, 20--. Disponível em: https://www.nato.int/nato-welcome/files/checklist_en.pdf. Original no idioma inglês. Acesso em: 26 maio 2020.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. **NATO 2020: assured security; dynamic engagement.** [S.l.]: OTAN, 2010. Disponível em: https://www.nato.int/cps/en/natolive/official_texts_63654.htm. Acesso em: 26 maio 2020.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. **NATO's new strategic concept.** [S.l.]: OTAN, 2010a. Disponível em: <http://www.nato.int/lisbon2010/strategic-concept-2010-eng.pdf>. Original no idioma inglês. Acesso em: 26 maio 2020.

ORGANIZAÇÃO DO TRATADO DO ATLÂNTICO NORTE. **O que é a OTAN?** [S.l.]: OTAN, 2020. Disponível em: <https://www.nato.int/nato-welcome/index.html>. Original no idioma inglês. Acesso em: 4 jul. 2020.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **MAPP: Misión de Apoyo al Proceso de Paz en Colombia.** [S.l.]: OEA: 2020. Disponível em: <https://www.mapp-oea.org/mappoea/acerca-de-la-mappoea/>. Acesso em: 4 jul. 2020.

ORGANIZAÇÃO DOS ESTADOS AMERICANOS. **Sobre a OEA.** *In*: OEA: mais direitos para mais pessoas. [S.l.]: OEA, 2020a. Disponível em: http://www.oas.org/pt/sobre/quem_somos.asp. Acesso em: 4 jul. 2020.

ORTAGUS, Morgan. **The United States of America and Gabon assume the co-secretariat of the friends of Gulf of Guinea.** [Washington]: U.S. Department of State, 2020. Disponível em: <https://www.state.gov/the-united-states-and-gabon-assume-the-co-secretariat-of-the-friends-of-gulf-of-guinea/>. Acesso em: 26 maio 2020.

ORTOLLAND, Didier. **Atlas Geopolitique des Espaces Maritimes.** Paris: Editions TECHNIP, 2010.

OSINOWO, Adeniyi Adejimi. Combating piracy in the Gulf of Guinea. **Africa Security Briefing**, n. 30, 28 Feb. 2015. Disponível em: <https://africacenter.org/publication/combating-piracy-gulf-guinea-html/>. Acesso em: 11 maio 2020.

PAPE, Alex. (ed.). **IHS Jane's Fighting Ships 2019-2020.** Coulsdon, Surrey: IHS Markit, 2019.

RALBY, I.; SOUD, David; RALBY, R. **The Gulf of Guinea is ready for maritime technology.** [S.l.]: Center for International Maritime Security, 2019. Disponível em: <http://cimsec.org/the-gulf-of-guinea-is-ready-for-maritime-technology/39790>. Acesso em: 26 maio 2020.

RAMOS, Sandro Fortes da Silva. **Segurança marítima no Golfo da Guiné: uma análise crítica sobre o processo de securitização da pirataria.** 2015. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - Instituto de Relações Internacionais da PUC, Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/25177/25177.PDF>. Acesso em: 26 maio 2020.

REIS, Reginaldo Gomes Garcia dos. Os desafios da busca de um Poder Naval do século XXI. **Revista Marítima Brasileira**, Rio de Janeiro, v.133, n. 4/6, p. 18-32, abr./jun. 2013.

RODRÍGUEZ, Roberto. Peace Operations in West Africa: ECOWAS successes and failures in Liberia, Sierra Leone, Cote d'Ivoire, Guinea, and Guinea-Bissau. **WMO Conflict Insight**, 11 Sept. 2018. ISSN: 2628-6998. Disponível em: <https://worldmediation.org/peace-operations-in-west-africa-ecowas-successes-and-failures-in-liberia-sierra-leone-cote-divoire-guinea-and-guinea-bissau/>. Acesso em: 11 jul. 2020.

SAFETY4SEA. The economic cost of piracy through 2017. **SAFETY4SEA**, 30 May 2018. Disponível em: <https://safety4sea.com/the-economic-cost-of-piracy-through-2017/>. Acesso em: 26 maio 2020.

SÉCURITÉ en Afrique: le Forum de Dakar expose plus de problèmes que de solutions. **Le Point**, France, 17 déc. 2014. Disponível em: http://www.lepoint.fr/editos-du-point/jean-guisnel/securite-en-afrique-le-forum-dedakar-expose-plus-de-problemes-que-de-solutions-17-12-2014-1890322_53.php. Acesso em: 26 maio 2020.

SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE OPERAÇÕES DE PAZ DE CARÁTER NAVAL, 2020, Rio de Janeiro. **Anais** [...]. Rio de Janeiro: COpPazNav, 2020. Tema: Operações de Paz de Caráter Naval.

SMITH-WINDSOR, Brooke A.; PAVIA, José Francisco. From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea: a new maritime mission for NATO? **Revista NATO Defense College**, Rome, n. 100, Jan. 2014 Disponível em https://www.jstor.org/stable/resrep10368?seq=1#metadata_info_tab_contents. Acesso em: 26 maio 2020.

STRATFOR. **Gulf of Guinea piracy: challenges and constraints**, [S.l.]: Stratfor, 2013. Disponível: <http://www.stratfor.com/analysis/gulf-guinea-piracy-challenges-and-constraints>. Acesso em: 25 maio 2020.

SYMPOSIUM ON MARITIME SECURITY IN THE GULF OF GUINEA, 2019, London. **Reports** [...]. London: IMO, 2019. Disponível em: <https://www.itfglobal.org/sites/default/files/node/news/files/Symposium%20on%20Maritime%20Security%20in%20the%20GoG.pdf>. Acesso em: 22 jul. 2020.

TAULOIS, Pedro Luiz Gueiros. **O Poder Naval brasileiro e a segurança marítima de Angola: oportunidades para a Marinha do Brasil**. 2013. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas - C-PEM) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2013.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a guide for the twenty-first century**. 4. ed. London: Routledge Taylor & Francis Group, Reino Unido, Londres, 2018. ISBN-9781138657656.

UNITED KINGDOM. Royal Navy. **British maritime doctrine: BR 1806**. 3. ed. Londres: TSO, 2004.

UNITED NATIONS. **60/1 2005 World Summit Outcome**. Resolution adopted by the General Assembly on 16 September 2005. [New York]: UN, 2005. Disponível em: https://www.un.org/en/development/desa/population/migration/generalassembly/docs/globalcompact/A_RES_60_1.pdf. Acesso em: 11 maio 2020.

UNITED NATIONS. Conselho de Segurança apoia visão para “silenciar armas” em África até 2020. **ONU News**, [Marrocos], 27 fev. 2019b. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1661932>. Acesso em: 11 maio 2020.

UNITED NATIONS. Economic Commission for Africa. **Regional Economic Communities**. [S.l.]: ECA, 2015. Disponível em: <https://www.uneca.org/oria/pages/regional-economic-communities>. Acesso em: 4 jul. 2020.

UNITED NATIONS. **Peacekeeping Missions Military Maritime Task Force Manual**, [S.l.]: UN, Sept, 2015a. Disponível em: <http://pksoi.armywarcollege.edu/default/assets/File/United%20Nations%20Peacekeeping%20Missions%20Maritime%20Manual.pdf>. Acesso em: 1 set. 2020.

UNITED NATIONS. Especialistas alertam para ameaça crescente de crime marítimo transnacional. **ONU News**, [Marrocos], 5 fev. 2019a. Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2019/02/1658501>. Acesso em: 11 maio 2020.

UNITED NATIONS. **MONUSCO fact sheet**: United Nations Organization Stabilization Mission in The Democratic Republic of the Congo. Kinshasa: UN Peacekeeping, 2020. Disponível em: <https://peacekeeping.un.org/en/mission/monusco>. Acesso em: 11 maio 2020.

UNITED NATIONS. ONU pede à Nigéria para investigar assassinato de cinco trabalhadores humanitários. **ONU News**, [Nigéria], 23 jul. 2020a. Disponível em: https://news.un.org/pt/story/2020/07/1721071?utm_source=ONU+News+-+Newsletter&utm_campaign=a107ca1d4a-EMAIL_CAMPAIGN_2020_07_24_12_00&utm_medium=email&utm_term=0_98793f891c-a107ca1d4a-107120253. Acesso em: 31 jul. 2020.

UNITED NATIONS. ONU quer mais ação global para combater tráfico de seres humanos. **ONU News**, [Ruanda], 30 jul. 2020b. Disponível em: https://news.un.org/pt/story/2020/07/1721821?utm_source=ONU+News+-+Newsletter&utm_campaign=0ca084d00f-EMAIL_CAMPAIGN_2020_07_31_12_00&utm_medium=email&utm_term=0_98793f891c-0ca084d00f-107120253. Acesso em: 31 jul. 2020.

UNITED NATIONS. Security Council. **6723rd meeting (2012)**. New York, 2012. Disponível em: <https://www.securitycouncilreport.org/un-documents/document/spv6723.php>. Acesso em: 27 maio 2020.

UNITED NATIONS. **Security Council, in statement, welcomes adoption of code of conduct by regional leaders to prevent piracy in Gulf of Guinea.** [New York]: UN, 2013. Disponível em: <https://www.un.org/press/en/2013/sc11091.doc.htm>. Acesso em: 11 maio 2020.

UNITED NATIONS. Security Council. **Resolution 2039 (2012).** New York, 2012a. Disponível em: <https://digitallibrary.un.org/record/721780?ln=en>. Acesso em: 27 maio 2020.

UNITED NATIONS. UNODC promove treinamento sobre tráfico e pirataria em São Tomé e Príncipe. **ONU News**, 9 dez. 2016 Disponível em: <https://news.un.org/pt/story/2016/12/1571071-unodc-promove-treinamento-sobre-trafico-e-pirataria-em-sao-tome-e-principe>. Acesso em: 11 maio 2020.

UNITED NATIONS OFFICE ON DRUGS AND CRIME. **Global Maritime Security Conference: Gulf of Guinea States gather in Abuja to tackle maritime crime crisis.** Abuja, Nigéria: UNODC, 2019. Disponível em: https://www.unodc.org/nigeria/en/global-maritime-security-conference_-gulf-of-guinea-states-gather-in-abuja-to-tackle-maritime-crime-crisis.html. Acesso em: 11 maio 2020.

UNITED NATIONS SECURITY COUNCIL. Statement by the President of the Security Council at the 7675th meeting of the Security Council. **Security Council Report**, 25 Apr. 2016. Disponível em: http://www.securitycouncilreport.org/atf/cf/%7B65BFCF9B-6D27-4E9C-8CD3-CF6E4FF96FF9%7D/s_prst_2016_4.pdf. Acesso em: 26 maio 2020.

UNITED STATES NAVY. **Remarks in the international SeaPower Symposium.** Newport: Naval War College, 2003. Disponível em: <https://www.navy.mil/navydata/cno/speeches/clark031027.txt>. Acesso em: 26 maio 2020.

UNITED STATES. Department of State. **Press Release: U.S. contributes to Gulf of Guinea maritime security.** Yandoué: Embassy of the USA in Cameroon, 2020. Disponível em: <https://cm.usembassy.gov/press-release-u-s-cameroonian-military-cooperation-broadens-and-matures/>. Acesso em: 26 maio 2020.

UKEJE, Charles. **The Abuja declaration and the challenge of implementing a maritime security strategy in the Gulf of Guinea and the South Atlantic.** Taylor & Francis Online, 4 Sept. 2015. Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/19480881.2015.1074784>. Acesso em: 27 maio 2020.

UZIEL, Eduardo. **O Conselho de Segurança, as operações de manutenção da paz e a inserção do Brasil no mecanismo de segurança coletiva das Nações Unidas.** Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2010. Disponível em: http://funag.gov.br/biblioteca/download/678-Conselho_de_Seguranca_e_a_insercao_do_brasil.pdf. Acesso em: 13 maio 2020.

VAZ, Carlos Alberto Moutinho; MIGON, Eduardo Xavier Ferreira Glaser. O Brasil e as alternativas para o incremento da cooperação em segurança & defesa na Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS). **Revista da Escola Superior de Guerra**, Rio de Janeiro, v. 28, n. 56, p. 110-131, jan./jun. 2013. ISSN 2675-2174. Disponível em: <https://revista.esg.br/index.php/revistadaesg/article/view/217>. Acesso em: 13 maio 2020.

WALKER, T; REVA, D. **Africa is acutely vulnerable to maritime crime, which has become a low risk, high reward business**. [S.l.]: Institute for Security Studies, 2019. Disponível em: <https://issafrica.org/iss-today/promising-signs-of-africas-global-leadership-on-maritime-security>. Acesso em: 11 maio 2020.

WALKER, T; REVA, D. **Unifying AU and UN efforts could be just what is needed to tackle transnational crime at sea**. [S.l.]: Institute for Security Studies, 2019a. Disponível em: <https://issafrica.org/iss-today/promising-signs-of-africas-global-leadership-on-maritime-security>. Acesso em: 11 maio 2020.

WIELAND, Eduardo Augusto. **Desafios e oportunidades em uma operação de paz de caráter naval - a FTM-UNIFIL**. Rio de Janeiro: Centro de Instrução Almirante Sylvio de Camargo, 2020. E-book. ISBN: 978-65-990227-0-8. Disponível em: <https://user-7174150796.cld.bz/Livro-Digital-Operacoes-de-Paz-de-Carater-Naval/52/>. Acesso em: 22 jul. 2020.

YIRE, Idd, G7++Friends of Gulf of Guinea Group summit underway in Accra. **Ghana News Agency**, 7 nov. 2019. Disponível em: <https://ghananewsagency.org/social/g7-friends-of-gulf-of-guinea-group-summit-underway-in-accra-159292>. Acesso em: 11 maio 2020.

ZUCCARO, Paulo Martino. **As operações de paz no contexto da política externa brasileira e suas implicações para as Forças Armadas**. 2005. Monografia (Curso de Política e Estratégia Marítimas - C-PEM) - Escola de Guerra Naval, Rio de Janeiro, 2005.

GLOSSÁRIO⁹⁷

ÁFRICA SUBSAARIANA - região composta pelos países africanos localizados ao sul do Deserto do Saara, também conhecida por África Negra⁹⁸.

AJ - ÁGUAS JURISDICIONAIS - compreendem a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC).

AMEAÇAS - neste trabalho, serão entendidas como ameaças presentes no GG as que foram reconhecidas no *Maritime Safety and Security Seminar*, em março de 2012, no Benin: pirataria, roubo armado contra navios, pesca ilegal, imigração ilegal, tráfico ilícito de drogas, armas e pessoas, terrorismo e poluição ambiental.

AMLEP - *AFRICA MARITIME LAW ENFORCEMENT PARTNERSHIP* - é o programa, criado em 2007, no âmbito do US AFRICOM, para apoiar a capacitação das forças de segurança marítima africana, aumentando a consciência do domínio marítimo, auxiliando na fiscalização das suas leis nacionais e facilitando a integração regional.

APS - *AFRICA PARTNERSHIP STATION* - é a iniciativa internacional desenvolvida pelas Forças Navais dos EUA para a África (*US Naval Forces Africa* - USNAVAF) que visa à cooperação entre os EUA e parceiros internacionais, com o propósito de aperfeiçoar a segurança marítima na África, como parte do Programa de Cooperação de Segurança do Comando Unificado dos EUA para a África (*US Africa Command* - AFRICOM).

BOM - BOA ORDEM NO MAR - a boa ordem no mar é identificada como um dos quatro pilares da estratégia marítima moderna, caracterizando-se como fator primordial para a paz e segurança global e, conseqüentemente, motivo de atenção e preocupação das marinhas (TILL, 2018).

CEEAC - COMUNIDADE ECONÔMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA CENTRAL - o tratado constitutivo da CEEAC foi assinado em outubro de 1983, em Libreville, República do Gabão, e entrou em vigor em dezembro de 1984. Devido a crises internas em alguns Estados-membros, a CEEAC não teve atividade de 1992 a 1998. São Estados-membros: Angola, Burundi, Camarões, República Centro-Africana, República do Congo, República Democrática do Congo, Gabão, Guiné Equatorial, São Tomé e Príncipe e Chade⁹⁹.

⁹⁷ As definições do Glossário foram extraídas da publicação EMA-305 - Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017), e da monografia deste autor na EGN, em 2013 (TAULOIS, 2013).

⁹⁸ Nota do autor.

⁹⁹ Disponível em: http://www.ceeac-eccas.org/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=2. Acesso em: 27 maio 2020. Texto original no idioma francês. (Tradução nossa).

CEEAO - COMUNIDADE ECONÔMICA DOS ESTADOS DA ÁFRICA OCIDENTAL - criada em 1975, reunindo quinze países, traduz-se em bloco regional cuja missão é promover a integração econômica, especialmente a indústria, os transportes, as telecomunicações, a energia, a agricultura, as questões monetárias e financeiras¹⁰⁰.

CNUDM - CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR - realizada em Montego Bay, na Jamaica, em 10 de dezembro de 1982. Nos termos da convenção da ONU sobre o Direito do Mar, os Estados costeiros podem explorar os recursos no seu litoral até uma distância de 200 milhas náuticas do continente e, em certas condições, estender esse limite até 350 milhas náuticas.

CPLP - COMUNIDADE DE PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA - foi criada em julho de 1996, na I Conferência de Chefes de Estado e de Governo dos Países de Língua Portuguesa, em Lisboa. É integrada por Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor-Leste. Constitui um fórum privilegiado para o aprofundamento das relações entre seus membros, que se beneficiam de laços históricos, étnicos e culturais comuns. Possui três objetivos gerais: a concertação político-diplomática, a cooperação em todos os domínios e a promoção e difusão da Língua Portuguesa¹⁰¹.

CSM - CONSCIÊNCIA SITUACIONAL MARÍTIMA - é a efetiva compreensão das tendências e relações, que se desenvolvem temporalmente no ambiente marítimo, entre diversos atores, que podem impactar a defesa, a segurança, a economia e o entorno estratégico de um País¹⁰².

ENTORNO ESTRATÉGICO BRASILEIRO - o artigo 2.1.6 da PND estabelece “como área de interesse prioritário o entorno estratégico brasileiro, que inclui a América do Sul, o Atlântico Sul, os países da costa ocidental africana e a Antártica” (BRASIL, 2020c, p. 11).

ESTADOS FRACOS - são aqueles que possuem baixo grau de coesão sociopolítica, com instituições instáveis, vulneráveis e relevantes questões internas (BUZAN, 1991, p. 22).

ESTADOS MODERNOS - são inerentemente competitivos e impulsionados por temas relacionados a fontes de recursos e energia, território, influência e poder. São moldados pelos conceitos de Estado e soberania e pela produção industrial em massa. Consideram que entre países só existem interesses e que, quando contrariados, emprega-se a força bélica (mesmo que gradual). Afeiçoam-se à teoria realista nas relações internacionais (TILL, 2018).

ESTADOS PÓS-MODERNOS - são econômica e institucionalmente eficientes, voltados para a atual economia globalizada. Consideram a importância da crescente interdependência e cooperação entre os Estados e a ingerência de organismos regionais e internacionais. Afeiçoam-se à teoria idealista nas relações internacionais (TILL, 2018).

¹⁰⁰ Disponível em: http://www.comm.ecowas.int/sec/index.php?id=about_a&lang=pt. Acesso em: 27 maio 2020. Texto original no idioma francês. (Tradução nossa).

¹⁰¹ Disponível em: <http://www.cplp.org/id-46.aspx>. Acesso em: 27 maio 2020.

¹⁰² Definição apresentada na publicação EMA-305 - Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017, p. A-8).

ESTADOS PRÉ-MODERNOS - são caracterizados por baixos padrões de governança, corrupção, ilegalidade, conflitos populares internos e possuem sua economia essencialmente agrícola, com interdependência econômica limitada. Carecem de recursos financeiros para investir no seu desenvolvimento econômico e social (TILL, 2018).

ESTADOS EXÓGENOS - São os países que não estão no espaço marítimo do entorno estratégico do Atlântico Sul, definido na PND e na END. Basicamente, são os Estados da Europa, Ásia, Oceania e Américas do Norte e Central.

ESTADOS EXTRARREGIONAIS - São os países que não integram a região do GG definida para este trabalho.

FORÇA-TAREFA COMBINADA 150/151 - coalizão de forças navais, criada em 2009, com a missão de reprimir a pirataria e o roubo armado no mar, a fim de proteger o comércio marítimo global e assegurar a liberdade de navegação, particularmente, nas águas próximas à costa da Somália.

GTIASGG - Grupo de Trabalho Interministerial de Acompanhamento da Situação no GG - criado pelo Decreto nº 9.800, de 23 de maio de 2019, com o objetivo de acompanhar, planejar e debater questões relacionadas ao GG, de maneira a prover informações e orientações para que a atuação dos órgãos relacionados com o assunto esteja de acordo com os interesses do Estado brasileiro (BRASIL, 2019).

G7+FoGG - Grupo Amigos do Golfo da Guiné - é um fórum internacional, criado em 2013, com o propósito de apoiar a arquitetura de segurança marítima desenvolvida sob o Código de Conduta de Yaoundé. Além dos países do GG, conta também com os países do G7 e outros Estados e organizações e agências internacionais. Originalmente concebido para as questões de pirataria no GG, ampliou seu espectro para todas as atividades ilegais no mar, como pesca ilegal ou diferentes tipos de tráfico, incluindo seres humanos, drogas, armas, animais e recursos naturais. Atualmente, existem 25 signatários, dentre eles o Brasil. A ONU tem participado, por meio de sua agência UNODC.

INSTITUTE FOR SECURITY STUDIES - é uma organização africana, com representações na África do Sul, Quênia, Etiópia e Senegal, desenvolvendo conhecimentos e fornecendo análises oportunas e confiáveis, aos governos e à sociedade civil sobre crimes transnacionais, migração, segurança e desenvolvimento marítimos, manutenção da paz, e a análise de conflitos e governança. Disponível em: <https://issafrica.org/>. Acesso em: 26 maio 2020.

MISSÃO DA MARINHA DO BRASIL - preparar e empregar o Poder Naval, a fim de contribuir para a Defesa da Pátria; para a garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa de qualquer destes, da lei e da ordem; para o cumprimento das atribuições subsidiárias previstas em Lei; e para o apoio à Política Externa.

OFFSHORE E ONSHORE - as expressões serão utilizadas, neste trabalho, com o seguinte significado: *Onshore*, perfuração em terra; e *Offshore*, perfuração no mar.

OPERAÇÕES DE SEGURANÇA MARÍTIMA, OU OPERAÇÕES POLICIAIS MARÍTIMAS, OU OPERAÇÕES POLICIAIS - o uso de forças militares para defender uma lei nacional ou internacional, mandato ou regime, com emprego mínimo de violência como último recurso e após terem sido estabelecidas, isentas de qualquer dúvida razoável, evidências de violação ou de intenção de desafiar (UNITED KINGDOM, 2004, p. 248, tradução nossa).

PC - PLATAFORMA CONTINENTAL - segundo a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu mar territorial, em toda a extensão do prolongamento natural de seu território terrestre, até o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de duzentas milhas marítimas das linhas de base, a partir das quais se mede a largura do mar territorial, nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

PIRATARIA - segundo a CNUDM, é todo ato ilícito de violência, detenção, ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de aeronave privados, e dirigidos contra: a) navio em alto-mar, pessoas ou bens a bordo do mesmo; ou b) navio, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado.

PN - PODER NAVAL - O Poder Naval é um dos componentes da expressão militar do Poder Nacional e integrante do Poder Marítimo, capaz de atuar no mar, nas águas interiores e em certas áreas terrestres limitadas de interesse para as operações navais, incluindo o espaço aéreo sobrejacente, visando a contribuir para a conquista e a manutenção dos Objetivos Nacionais de Defesa, identificados na Política Nacional de Defesa (PND), conforme as diretrizes estabelecidas pela Estratégia Nacional de Defesa (END). O Poder Naval compreende os meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais; as infraestruturas de apoio; e as estruturas de comando e controle, de logística e administrativa. As forças e os meios de apoio não orgânicos da MB, quando vinculados ao cumprimento da missão da Marinha e submetidos a algum tipo de orientação, comando ou controle de autoridade naval, serão considerados integrantes do Poder Naval¹⁰³.

ROUBO ARMADO CONTRA NAVIOS - segundo a resolução A.922(22) da IMO, é todo ato ilícito de violência ou de detenção, ou todo ato de depredação, diferentemente de um ato de pirataria, dirigido contra um navio, ou contra pessoas, ou bens de bordo do mesmo, em lugar submetido à jurisdição de um Estado relativamente a tal infração.

SEGURANÇA MARÍTIMA - entende-se que a segurança marítima está sempre presente, exigindo preparação e emprego permanentes. A MB, designada como "Autoridade Marítima", pela especificidade de suas atribuições subsidiárias particulares, é responsável por prover a segurança do tráfego aquaviário, no que tange à salvaguarda da vida humana no mar e águas interiores, à segurança da navegação e ao controle da poluição ambiental, causada por embarcações, plataformas fixas ou suas instalações de apoio. Assim, o Poder Naval contribui nas

¹⁰³ Definição apresentada na publicação EMA-305 - Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017, p 1-4 e 1-5).

atividades de emprego limitado da força e nas atividades benignas, com diversas ações visando à proteção das pessoas e do patrimônio¹⁰⁴.

TERRORISMO - segundo Bartolomé (1999, p. 213), são “atos de violência cometidos contra pessoas inocentes ou não combatentes, com a intenção de obter fins políticos através do terror e da intimidação”.

UNIFIL - *United Nations Interim Force in Lebanon* - foi estabelecida em 1978, por meio de uma resolução do Conselho de Segurança da ONU (UNSCR 425). Ao estabelecer a UNIFIL havia três propósitos amplamente definidos: confirmar a retirada das forças israelenses, restaurar a segurança e paz internacionais e ajudar o governo do Líbano a recuperar sua autoridade efetiva.

USAFRICOM - Comando Combatente para a África - um dos seis Comandos Combatentes Unificados dos EUA.

USO LIMITADO DA FORÇA - aquelas operações em que a MB exercerá “o poder de polícia para impor a lei ou um mandato internacional”, sendo o uso da força restrito à “legítima defesa ou no nível mínimo necessário ao desempenho da função”, como nas operações de paz (MARTINS, 2016, p. 56).

ZEE - ZONA ECONÔMICA EXCLUSIVA - segundo a Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993, compreende uma faixa que se estende das doze às duzentas milhas náuticas, contadas a partir das linhas de base que servem para medir a largura do mar territorial.

ZOPACAS - ZONA DE PAZ E COOPERAÇÃO DO ATLÂNTICO SUL - fórum criado em 1986, por meio da aprovação da Resolução nº 41/11 da Assembleia-Geral da ONU, com o propósito de promover a cooperação econômica, científica e tecnológica, diplomática e de defesa, convergindo para a criação de uma zona livre de armas nucleares, da proteção do ambiente marinho, do combate ao tráfico de drogas e de armas e da manutenção da segurança no Atlântico Sul. Integram a ZOPACAS os seguintes países: Argentina, Brasil, Uruguai, África do Sul, Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República do Congo, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo.

¹⁰⁴ Definição apresentada na publicação EMA-305 - Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017, p. 1-4).

APÊNDICE A - Aspectos- geopolíticos do Golfo da Guiné¹⁰⁵

Não há uma delimitação oficial dos países que compõem o GG, mas “na sua definição mais ampla, inclui a região desde Cabo Verde até Angola, inclusive” (CHATHAM, 2012, p. V)¹⁰⁶. Neste trabalho, será considerado como GG a região continental e sua respectiva área marítima compreendida desde a Costa do Marfim até a República Democrática do Congo, inclusive.

A conformação do GG é marcada pelo pronunciado movimento que a costa africana realiza nas proximidades de Gana, Togo, Benin, Nigéria e Camarões, quando sua direção geral sofre uma variação de cerca de 90 graus e orienta-se para o sul, quase formando um ângulo reto. A principal consequência dessa curvatura é a sobreposição dos espaços marítimos e a contestação de soberania de alguns países insulares e continentais, como São Tomé e Príncipe, Nigéria, Gabão e Guiné Equatorial (LEANDRO, 2011).

Disputas fronteiriças, terrestres e marítimas têm-se agravado entre os Estados do GG, após a descoberta de reservas de petróleo. Destacam-se, como regiões contestadas, a Zona Econômica Exclusiva¹⁰⁷ entre Nigéria e São Tomé e Príncipe (STP); a fronteira marítima e fluvial entre Angola e a República Democrática do Congo (RDC); e a península *Bakassi*, entre Camarões e Nigéria (CHATHAM, 2012).

As figuras a seguir ilustram a sobreposição de limites marítimos de São Tomé e Príncipe e Nigéria, na região onde a costa oeste africana realiza uma pronunciada curvatura. Sob a perspectiva jurídica, existe a dificuldade no exercício da autoridade marítima nessa região, bem como o direito de perseguição aos infratores, decorrente da sobreposição de jurisdição de AJ (CUNHA, 2008).

¹⁰⁵ O texto deste anexo foi extraído e atualizado da monografia deste autor na EGN, em 2013 (TAULLOIS, 2013).

¹⁰⁶ O Anexo A apresenta a região do GG.

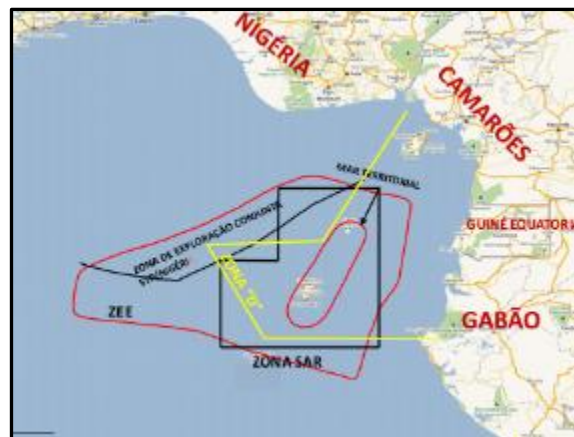
¹⁰⁷ O Glossário define Zona Econômica Exclusiva.

Figura 1 - Distâncias marítimas no GG.



Fonte: Cunha, 2012.

Figura 2 - Sobreposição de limites.



Fonte: Cunha, 2012.

Com território de aproximadamente 665 km² e localização privilegiada para o controle de navegação no GG, a Figura 3 apresenta a localização da península *Bakassi*, entre a Nigéria e Camarões, ao norte da Baía de Biafra e no estuário do Rio Del Rey (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012).

Figura 3 - Península *Bakassi*.

Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON; AMLING; RIDGWAY; ADEWUMI; JOUBERT, 2020, p. 18.
Copilação do Autor.

a) Aspectos econômicos

A principal atividade econômica dos países do GG é a extração e comércio de hidrocarbonetos. A região responde por 71,5% da produção da África Subsaariana, e seus principais mercados consumidores são os EUA, Europa, Índia e China (BRITISH PETROLEUM, 2019; CHATHAM, 2012).

Em 13 de julho de 2020, teve início a construção do gasoduto que ligará a Nigéria, através do Níger e Argélia, à Europa, com 4.300 km, com o propósito de “diversificar o abastecimento de gás nigeriano na Europa, além de investir na geração de eletricidade a base de gás natural para as indústrias de aço da África Subsaariana”. Atualmente, a Nigéria possui a maior reserva de gás natural do continente e a sétima maior do mundo, 180 trilhões de pés cúbicos (EGN, 2020d, p. 7).

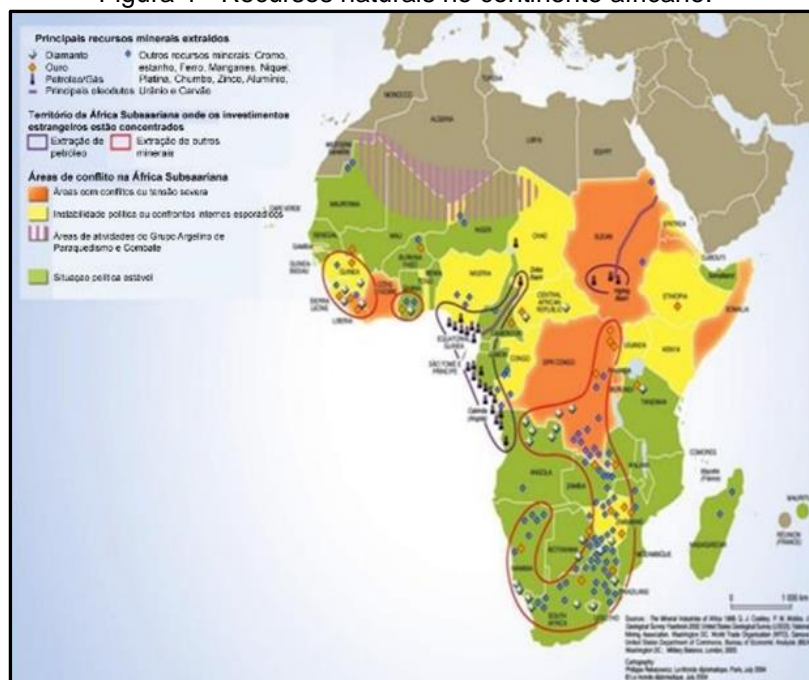
Segundo Sergio Gabrielli¹⁰⁸, no Seminário “Atlântico Sul e Costa Ocidental da África, os Interesses Estratégicos Brasileiros e a Questão Energética”, até o ano de 2030, não haverá alteração significativa na matriz energética mundial, devendo manter-se nos padrões atuais¹⁰⁹. Alerta, ainda, que as novas descobertas de campos petrolíferos no Brasil e GG não devem distender as tensões geopolíticas para acesso aos hidrocarbonetos. Ao contrário, a tendência é intensificá-las no Atlântico Sul, devido ao fato de que os últimos espaços terrestres do planeta já estão praticamente com suas fronteiras delimitadas e, assim, aumentar-se-ão as disputas por áreas marítimas, na busca por fonte de recursos naturais (AZEVEDO, 2010; BRASIL, 2020b; REIS, 2013).

A segunda maior atividade econômica no GG, após a exploração de hidrocarbonetos, é a pesca. Os pescadores estabeleceram-se em áreas costeiras pantanosas e criaram comunidades, juntamente com agricultores, formando uma economia mista (CHATHAM, 2013). A importância econômica da região extrapola a questão da produção de hidrocarbonetos no mar e a pesca, merecendo destaque, também, a inestimável riqueza mineral existente no GG, com a presença de diamantes, recursos minerais e metais raros (Figura 4).

¹⁰⁸ Presidente da Petrobras, no período 2005 a 2012 (AZEVEDO, 2010).

¹⁰⁹ 14% de fontes renováveis (solar, eólica, hidroelétrica) e 86% não renováveis (carvão, petróleo e gás) (AZEVEDO, 2010).

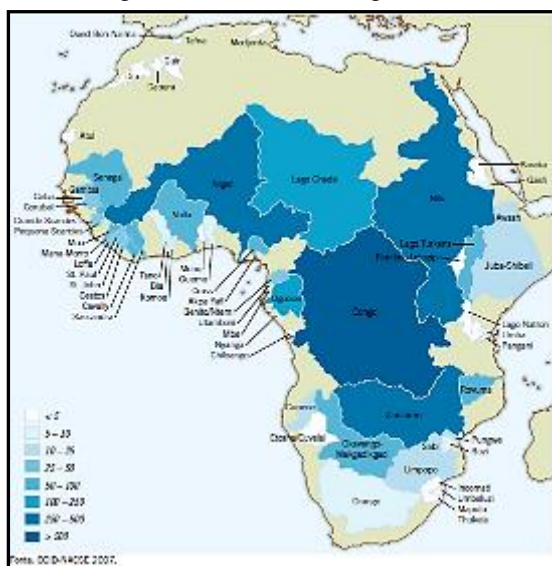
Figura 4 - Recursos naturais no continente africano.



Fonte: *United States Geological Survey - Geological Survey Yearbook, 2002*. Original no idioma inglês. (Tradução nossa).

É válido destacar, também, que o GG possui a terceira maior bacia hidrográfica do mundo (Figura 5) e extensas áreas para cultivo, caracterizando-se pela abundância de água na região e elevado potencial agrícola (Figura 6). Milhões de hectares cultiváveis já foram negociados com empresas chinesas de agroalimentação (LEANDRO, 2011).

Figura 5 - Bacias Hidrográficas.



Fonte: *Center for Security Studies, ETH Zurich, 2008*.

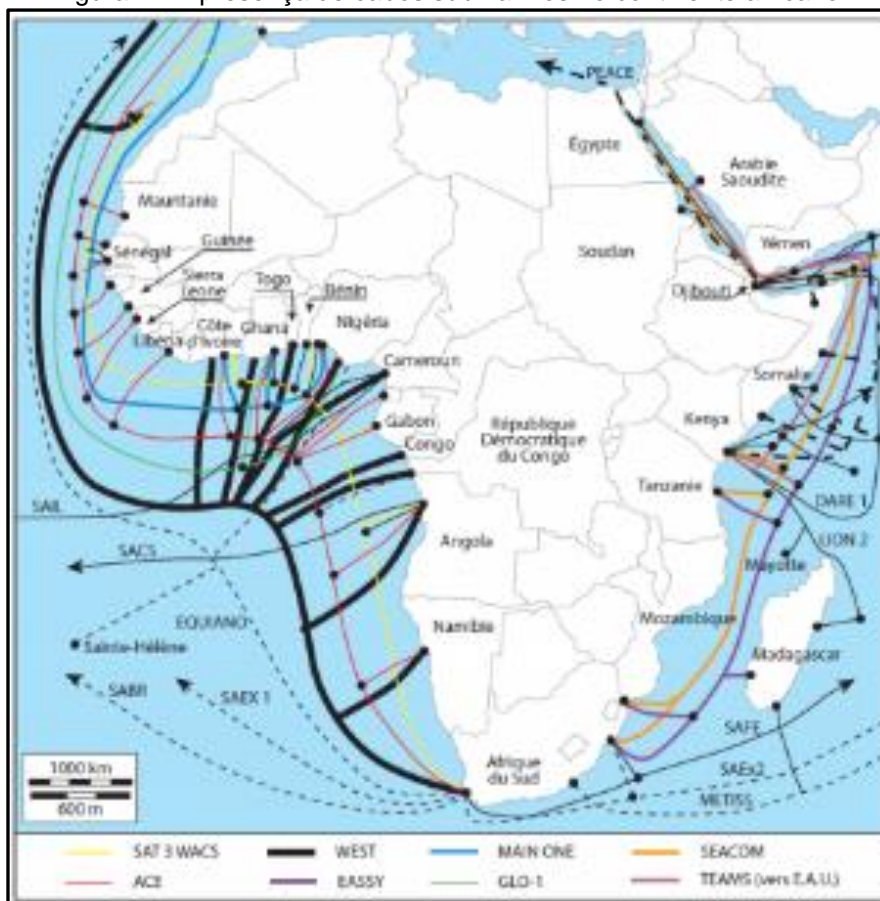
Figura 6 - Potencial Agrícola.



Fonte: *Center for Security Studies, ETH Zurich, 2008*.

Observa-se, na região, o crescimento da concentração de cabos submarinos, tornando-a um importante *hub point* (Figura 7). Ressalta-se: o SAIL, primeiro cabo submarino sul-sul, conectando a cidade de Kribi, no litoral de Camarões, à cidade de Fortaleza; o SACS interligando Angola também à Fortaleza; e o Equiano, da Google, conectando a África à Europa (EGN, 2020; TILL, 2018).

Figura 7 - A presença de cabos submarinos no continente africano.



Fonte: EGN, 2020, p. 6.

b) Aspectos sociais

Os países do GG possuem alta densidade demográfica no litoral, sendo a média de idade de 19 anos. A Nigéria é o país mais populoso e possui mais de 150 milhões de habitantes, sendo que 30 milhões estão concentrados no delta do Rio Níger¹¹⁰ (CHATHAM, 2013).

¹¹⁰ A população estimada de Lagos é de 15 milhões; Acra, 5 milhões, Douala, 3,5 milhões; Calabar e Port-Harcourt, 2 milhões e Cotonou e Pointe-Noire, 1,5 milhão (*Demographia World Urban Areas 16th Annual Edition 2020*). Disponível em: <http://www.demographia.com/db-worldua.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2020.

Acrescenta-se o fato de a exploração de hidrocarbonetos na Nigéria e em alguns outros países estar acompanhada pela degradação contínua da costa litorânea, dificultando a agricultura, pecuária e pesca na costa do GG. Nessa região estão localizados 70% da população do país, ameaçando o meio de vida tradicional dessa população litorânea, gerando desempregos e impelindo esses africanos às atividades ilícitas, a fim de obter recursos para a sobrevivência (CHATAM, 2013).

A resultante dessa combinação de fatores proporciona a ampliação das redes criminosas, empregando armamento mais sofisticado e aliciando pescadores desempregados a se tornarem piratas, uma vez que os mesmos já possuem habilidades marinheiras e conhecimento da geografia da costa (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012).

A violência no delta do Rio Níger tem provocado a imigração dos habitantes dessa região para outros Estados. Caso, apenas 10% da população da citada região se desloquem, ter-se-iam três milhões de pessoas vagando pelos outros países da África Central e Ocidental (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012).

Outro ponto de tensão é a distribuição desigual da riqueza advinda do petróleo e a falta de transparência sobre o destino dos lucros da indústria petrolífera, monopolizados pela elite dominante (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012).

A crise econômica mundial provocada pela pandemia da COVID-19 agravou a situação social dos países da África Subsaariana, impactando vinte milhões de empregos e uma redução estimada de 15% do investimento estrangeiro direto na região. Parcela significativa decorre das discussões entre os principais produtores de petróleo, que resultaram na queda do preço do barril do petróleo nos últimos meses. “Diferentemente de EUA, Rússia e Arábia Saudita, os países africanos não têm a mesma segurança para resistir à situação”. Em decorrência desse cenário, estima-se um “vertiginoso aumento nos registros de crimes na região do GG” e o agravamento da frágil da estrutura econômica e social dos países da região do GG (EGN, 2020b, p. 13; EGN, 2020c, p. 8; EGN, 2020d).

APÊNDICE B - Ameaças à segurança marítima no Golfo da Guiné¹¹¹

Neste trabalho, serão entendidas como ameaças presentes no GG as que foram reconhecidas no *Maritime Safety and Security Seminar*, em março de 2012, no Benin: pirataria, roubo armado contra navios, pesca ilegal, imigração ilegal, tráfico ilícito de drogas, armas e pessoas, terrorismo e poluição ambiental.

a) Pirataria e roubo armado no mar

Atualmente, o *International Maritime Bureau* classifica a região marítima do GG, na África Ocidental, “como a área mais perigosa do mundo para navegação, em razão do elevado número de ataques piratas”, sendo os países mais afetados a Nigéria, Camarões, Gana e Benin (EGN, 2020b, p. 14).

Os ataques piratas e roubos armados contra navios (APRAN) no GG são normalmente conduzidos por dois tipos de grupos: os mais limitados, mal preparados e mal equipados, que têm como objetivo os navios atracados nos portos ou fundeados perto da costa; e os mais organizados e mais bem equipados, com capacidade de operar na ZEE, que atacam navios de grande porte. Estes últimos ataques, normalmente, são apoiados por criminosos transnacionais, que fornecem navios para transferência da carga e, posteriormente, revendem o petróleo furtado (STRATFOR, 2013; UN, 2012).

Além do roubo de petróleo e de gás, devido à região ser um dos principais *hubs* mundiais na prospecção e exportação de hidrocarbonetos, as ações de pirataria empregam também métodos violentos como o sequestro da tripulação. Essa situação impacta fortemente a economia dos países regionais, particularmente a Nigéria, altamente dependente da exportação e da exploração de petróleo (EGN, 2020b).

O *International Maritime Bureau* registrou 21 ataques piratas na costa oeste do continente africano, somente no primeiro trimestre de 2020. “De 2018 a 2019 houve um aumento de 60% no número de sequestros na região, de 83 para 134” (EGN, 2020b, p. 4; EGN, 2020d).

¹¹¹ O texto deste anexo foi extraído e atualizado da monografia deste autor na EGN, em 2013 (TAULOIS, 2013).

Exemplos atuais que retratam a fragilidade da estrutura de segurança marítima de Yaoundé¹¹² são os dois navios porta-contêineres de bandeira portuguesa atacados por piratas, em menos de trinta dias, em 2020. O primeiro deles a cerca de 62 milhas do Gabão, sequestrando sete dos seus dezessete tripulantes e o segundo, de 256 m de comprimento, fundeado ao largo da capital do Benin, com oito dos seus dezenove tripulantes sequestrados (GUEDES, 2020).

Em julho de 2019, a 120 milhas náuticas da Nigéria, um navio mercante transportando carga geral foi sequestrado com dez reféns, sendo libertados após quatro semanas. Em agosto no mesmo ano, em Douala, nos Camarões, um navio graneleiro e outro de carga geral, totalizando dezessete tripulantes foram sequestrados e somente libertados após seis semanas. Lagos registrou onze incidentes em 2019, número mais alto do que o verificado em qualquer outro porto (EGN, 2020a; INTERNATIONAL MARITIME BUREAU, 2020).

O ISS divulgou números expressivos de 2019, publicados no Relatório Anual do *Internacional Maritime Bureau* (IMB) e cita, como exemplo, que os ataques contra o transporte marítimo entre o litoral da Costa do Marfim e da República Democrática do Congo “mais do que dobraram de 37 incidentes em 2017 para 79 em 2018, com um total de seis sequestros e envolvendo 208 reféns”. Em novembro de 2018, fora das AJ dos Camarões, dezoito pessoas foram sequestradas de cinco navios distintos (WALKER, 2019b).

Em julho de 2019, a segurança marítima do GG foi o foco da *International Maritime Defense Exhibition and Conference*, realizada em Gana, com representantes das Marinhas regionais e Marinhas exógenas (EUA, França, Índia, Itália e Portugal). Na ocasião, enfatizou-se que o “maior desafio para mitigar os casos de pirataria no GG” é o desenvolvimento de:

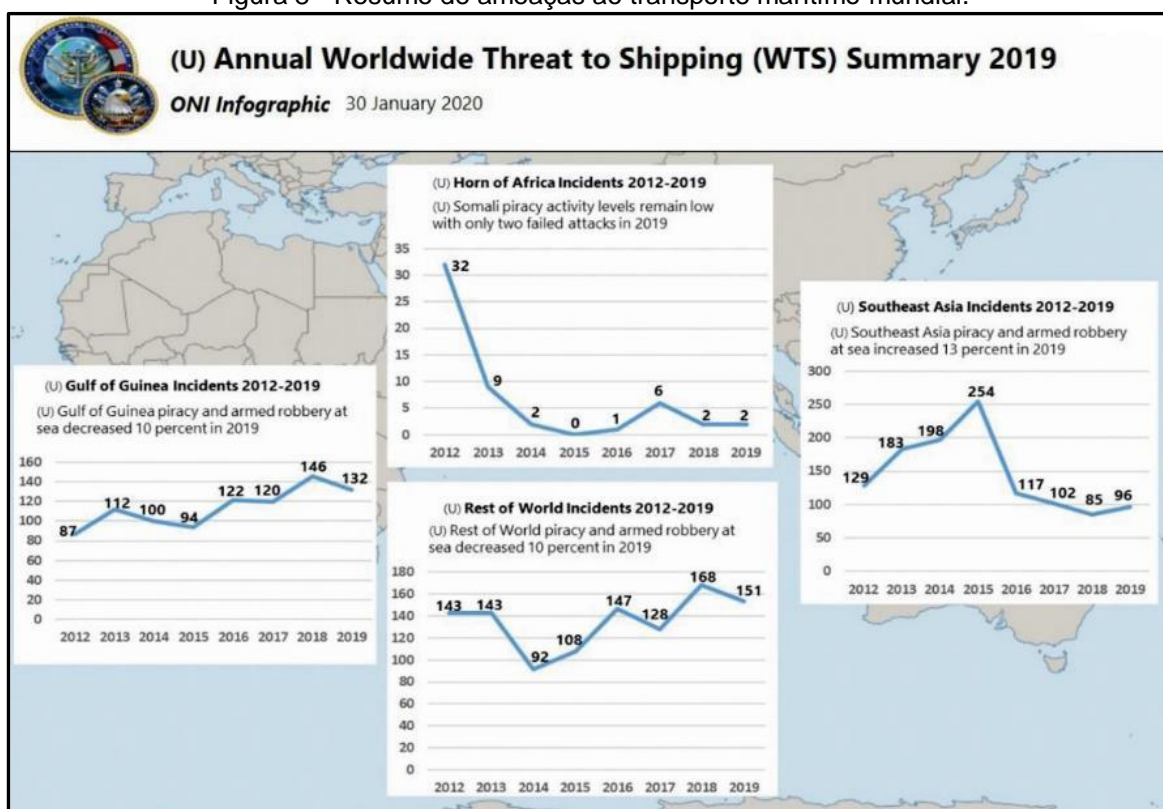
mecanismos de punição efetivos, principalmente fortalecendo e capacitando as Marinhas da costa ocidental africana, tanto em relação a equipamentos e adestramento, quanto a questões jurídicas e institucionais. Para isso, é necessário recorrer à cooperação internacional e à experiência de países e Marinhas que já desenvolveram tecnologias e métodos para solucionar questões similares. Ademais, o problema da pirataria no GG demanda um esforço de cooperação internacional mais robusto, considerando-se que os esforços regionais têm se mostrado insuficientes diante da magnitude do problema (EGN, 2020b, p. 7).

¹¹² Capital da República dos Camarões (CGG, 2013).

As Figuras 8, 9 e 10 apresentam, de fontes e formas distintas, informações sobre a concentração dos crimes de pirataria e roubo armado no mar, no GG.

Na Figura 8, o GG é comparado com outros locais do mundo, de elevada incidência de ameaças ao transporte marítimo internacional (como o Golfo de Áden e Sudoeste Asiático), e nos permite concluir, por meio dos gráficos disponibilizados, que o GG é o local mais perigoso na atualidade.

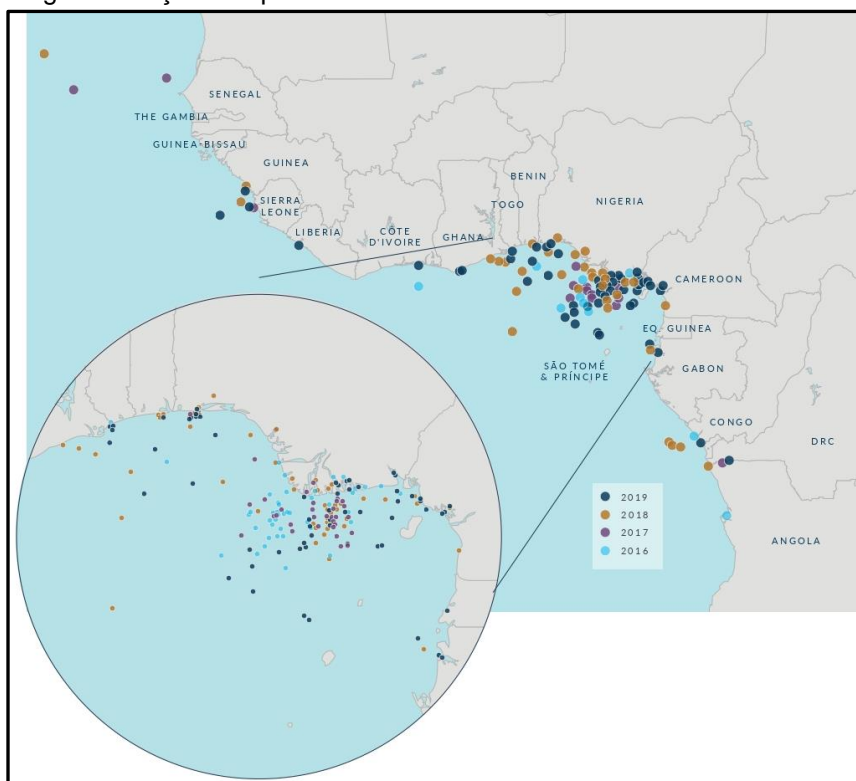
Figura 8 - Resumo de ameaças ao transporte marítimo mundial.



Fonte: *Office of Naval Intelligence*, 2020. Disponível em: <https://www.oni.navy.mil/News/Shipping-Threat-Reports/>. Acesso em: 3 jun. 2020.

A Figura 9 também detalha, com precisão, os locais no GG onde ocorreram os ataques de piratas e sequestros de navios, no período de 2016 a 2019.

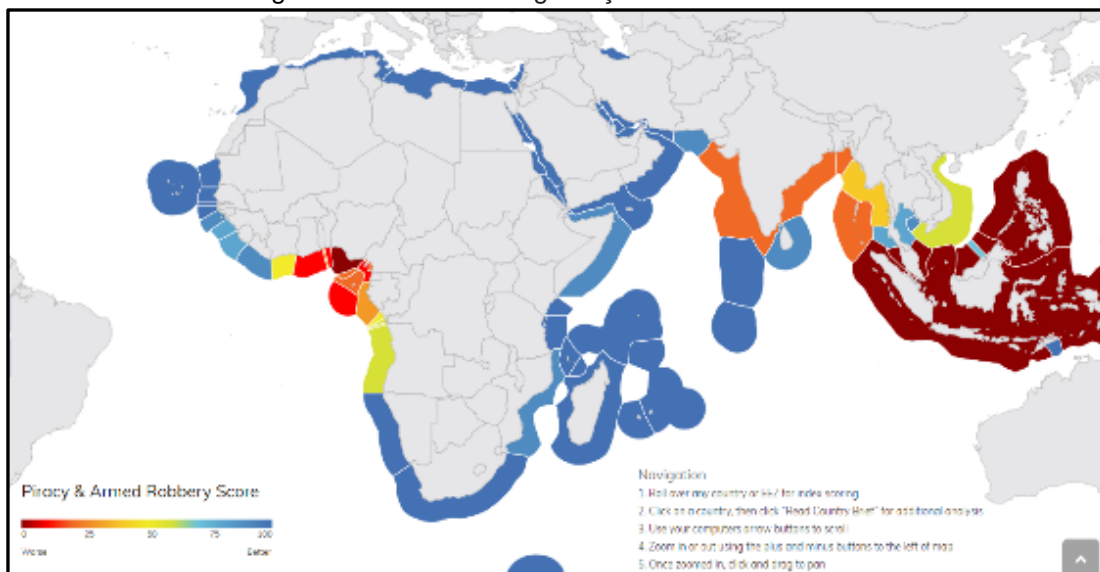
Figura 9 - Ações de pirataria e roubo armado na área marítima do GG.



Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON; AMLING; RIDGWAY; ADEWUMI; JOUBERT, 2020, p. 40.

Por fim, a Figura 10 mostra, por meio de variação de cores, as maiores concentrações de crimes contra o tráfego marítimo internacional, apontando novamente para o GG, particularmente na Nigéria, como de elevada incidência de ameaças ao comércio internacional.

Figura 10 - Índice de Segurança Marítima - Pirataria.



Fonte: *Stable Seas*. Disponível em: <https://stableseas.org/issue-areas/piracy>. Acesso em: 3 jun. 2020.

b) Terrorismo

O financiamento e a logística dos grupos extremistas têm se diversificado e ampliado o tráfico por países costeiros do GG, em especial pelas fronteiras do Benin, Costa do Marfim, Gana, Nigéria e Togo. Atualmente, a maior preocupação em relação ao GG é como “porta de entrada de armas de fogo aos conflitos no Sahel”, impactando decisões estratégicas de países extracontinentais, como (EGN, 2020d, p. 8).

a esperada maior militarização do Golfo, como o envio, em junho, do navio porta-helicópteros de assalto anfíbio classe Mistral LHD *Tonnerre* à Missão *Corymbe*, que auxilia a arquitetura de segurança marítima do Processo de Yaoundé, e as recentes investidas da Itália, que, já tendo aprovado apoio à força-tarefa antiterrorismo no Mali, prevê lançar uma missão naval contra crimes marítimos, apoiando-se na já existente missão francesa (EGN, 2020d, p. 8-9).

O Boko Haram é um grupo extremamente violento, resiliente às respostas estatais e com um *modus operandi* sofisticado. Há cerca de dez anos, iniciou uma onda de ataques terroristas, particularmente no nordeste da Nigéria e no entorno do Lago Chade, em Camarões, Chade e Níger. Realizam ações articuladas que contabilizam cerca de 30 mil mortos e mais de dois milhões de deslocados. A partir de 2015, formou uma aliança com o grupo Estado Islâmico, reforçando a necessidade da guerra contra o terror na costa oeste africana. Tal aliança, além de maior visibilidade internacional, derivou em um processo de divisão interna: “o Boko Haram e o *Islamic State West Africa Province*, ambas extremamente atuantes na região do Lago Chade” (EGN, 2020b, p. 8).

O Boko Haram tem intensificado suas atividades na Nigéria e em Camarões, com sequestros e atentados a instalações no continente. Movimentos políticos como o *Níger Delta Peoples's Volunteer* e o *Movement for the Emancipation of the Niger Delta* (MEND)¹¹³ ganharam destaque na imprensa internacional, após ataques a oleodutos e sequestros de empregados de empresas petrolíferas, em 2006¹¹⁴. Esses grupos lutam por uma melhor partilha dos lucros advindos do petróleo e empregam a pirataria para auferir recursos para custear suas atividades políticas (ALMEIDA, 2012, p. 15; LEANDRO, 2011, p. 32; ORTOLLAND, 2010; STRATFOR, 2013).

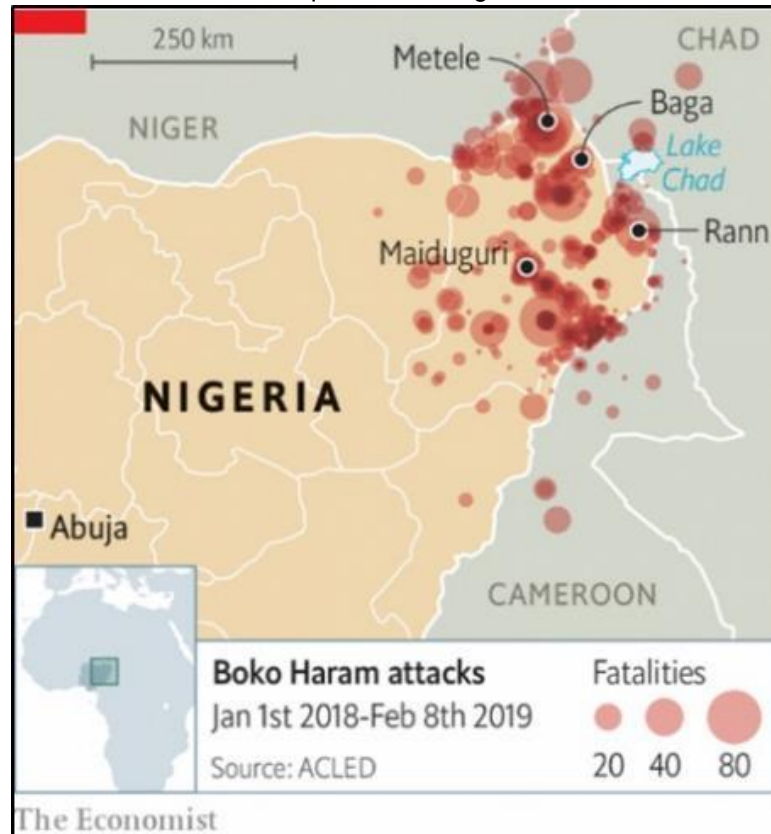
¹¹³ Movimento de Emancipação do Delta do Níger. (Tradução nossa).

¹¹⁴ Disponível em: <http://www.stratfor.com/analysis/ongoing-niger-delta-militant-threat>. Acesso em: 1 jun. 2020. Original no idioma inglês. (Tradução nossa).

Na região do delta do rio Níger, grupos armados, como os Vingadores do Delta do Níger, ampliaram seus ataques em 2019. “Após um cessar-fogo decretado ao final de 2019, foi rompido em maio de 2020” (EGN, 2020b, p. 4).

A figura a seguir apresenta os principais ataques terroristas e sequestros na Nigéria e em Camarões, no período de 2018 a 2019.

Figura 11 - Atentados terroristas e sequestros na Nigéria e Camarões, entre 2018 e 2019.



Fonte: CASADE - *Council on African Security e Development*, 2019.
Disponível em: <https://www.casade.org/boko-haram-nigerias-jihadist-group-is-gaining-strength/>. Acesso em: 3 maio 2020.

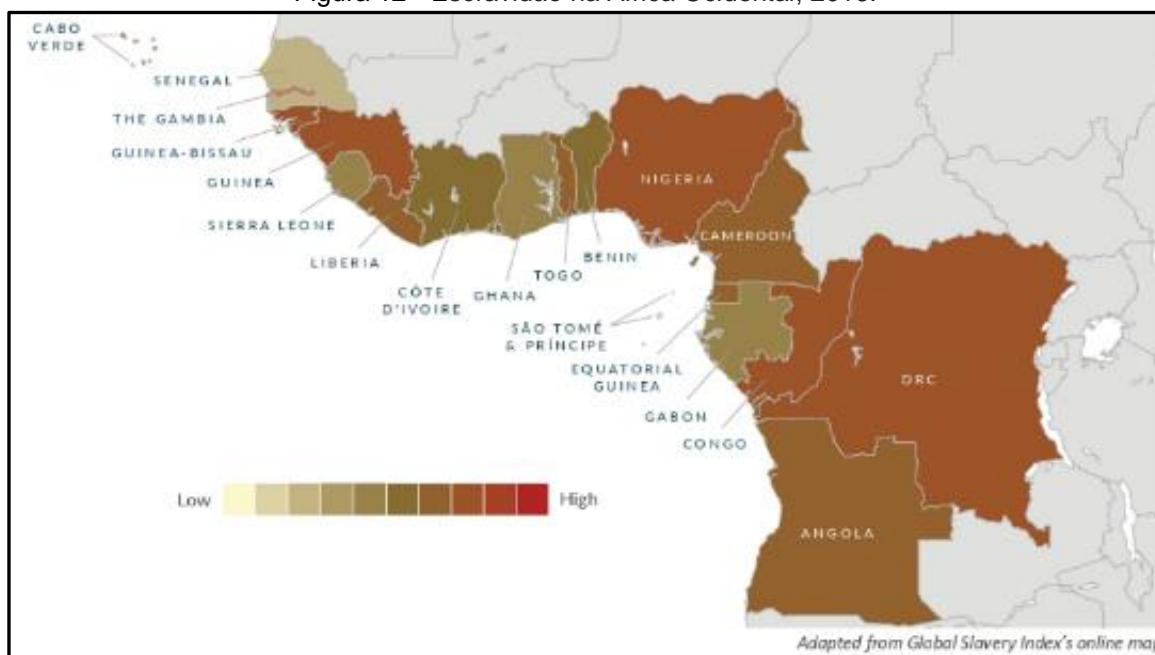
c) Tráfico de seres humanos e escravidão

A instabilidade política e a insatisfação popular estão presentes na Nigéria, em Camarões e na República Democrática do Congo (RDC), com potencial de se alastrarem para seus vizinhos, ampliando o problema para uma instabilidade regional. Há duas décadas, a RDC vivencia conflitos internos que já fizeram cerca de dois milhões de mortos, mesmo com o estabelecimento pela ONU da Missão das Nações Unidas para a Estabilização da República Democrática do Congo (MONUSCO). Somam-se ainda o tráfico internacional de seres humanos e a escravidão como crimes que atingem os princípios fundamentais da ONU e estão inseridos como temas

relevantes em sua agenda internacional (Figuras 12 e 13) (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p. 13-15).

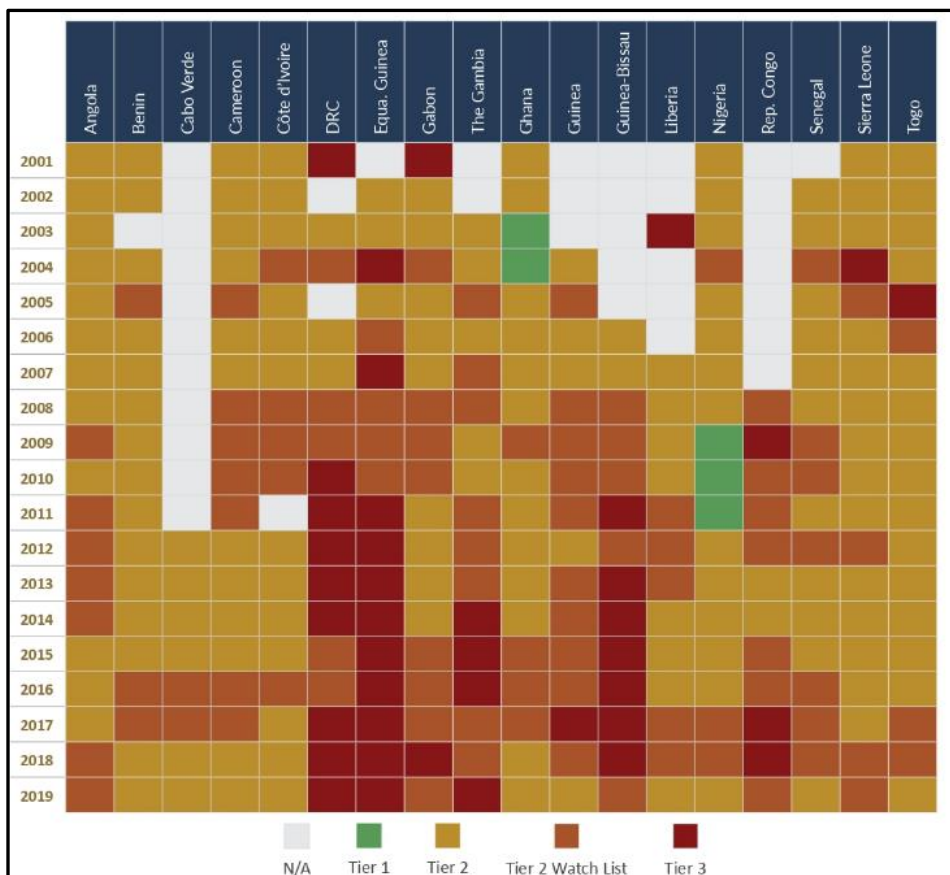
Em 30 de julho de 2020, a agência UNDOC declarou que a ONU deseja uma ação global maior para combater tráfico de seres humanos, pois o crime está afetando dezenas de milhares de pessoas, das quais 70% das vítimas são mulheres e meninas. A relatora especial, Maria Grazia Giammarinar, afirma que “é necessária uma verdadeira mudança na prevenção e na luta contra o tráfico, inspirada pela agenda de direitos humanos.” Afirma, ainda, que a cada três pessoas traficadas, uma é criança e que a crise da COVID-19 ampliou riscos do tráfico e dificultou meios de combate. Os dados da UNDOC apontam que, em 2018, a agência recebeu “denúncias de cerca de 25 mil casos de tráfico humano, quase o dobro da média registrada em 2000, que foi de treze mil” (UN, 2020b).

Figura 12 - Escravidão na África Ocidental, 2016.



Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON; AMLING; RIDGWAY; ADEWUMI; JOUBERT, 2020, p. 61.

Figura 13 - Níveis de tráfico de seres humanos na África Ocidental de 2001 a 2019.



Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON; AMLING; RIDGWAY; ADEWUMI; JOUBERT, 2020, p. 65.

d) Tráfico de drogas e armas

Quanto ao tráfico de drogas e armas, o GG tem sido o elo entre a África do Norte e a África Ocidental para que grupos terroristas, como Boko Haram e MEND, comercializem ilicitamente esse material. Em fevereiro de 2013, o cargueiro russo MV Myre Deadiver foi apreendido no litoral nigeriano, transportando armas ilegais¹¹⁵.

Em fevereiro de 2019, o CSNU discutiu o tema “Crime Transnacional Organizado no Mar como uma Ameaça à Paz e à Segurança Internacional”, com a presença do diretor executivo da agência UNODC, Yury Fedotov, que apontou o tráfico de cocaína, no Oceano Atlântico, como uma “modalidade de negócios lucrativa e de baixo risco, para além da pirataria e do roubo armado”. O Relatório sobre Drogas da UNODC de 2016, destacou que “a apreensão de cocaína na África aumentou mais

¹¹⁵ Texto original em inglês. (Tradução nossa). Disponível em: <http://www.marsecreview.com/2013/03/watching-the-gulf-of-guinea/>. Acesso em: 1 jun. 2020.

de 6 vezes entre 1998 e 2007. No período de 2009 a 2014, a África Ocidental contabilizou 78% das apreensões realizadas no continente” (EGN, 2020b, p. 6).

e) Poluição ambiental

Outra ameaça à segurança marítima é a poluição ambiental, decorrente do roubo de petróleo (Figura 14). Tony Attah, da Shell Nigeriana, afirma que atividade de refino ilegal está sendo organizada por quadrilhas estruturadas, com cadeia de suprimentos desenvolvida e com pessoas qualificadas para o refino e venda do produto no mercado internacional. Essas ações são realizadas no delta do Rio Níger, poluindo o meio ambiente local e ampliando os problemas econômicos para os moradores e pescadores da região, que se utilizam do mar e da agricultura para sobrevivência. Muitas das ameaças têm sua origem em problemas sociais no continente, mas encontram, no domínio marítimo do GG, o terreno fértil para praticar as atividades ilícitas (CHATHAM, 2013).

Figura 14 - Poluição ambiental por refinarias ilegais.



Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON; AMLING; RIDGWAY; ADEWUMI; JOUBERT, 2020, p. 17.

f) Pesca ilegal

A pesca ilegal no GG, segundo Chris Trelawny, vice-diretor da Divisão de Segurança Marítima da *International Maritime Organization*, é um problema de segurança equivalente ao da pirataria, pois “os níveis atuais de pesca ao largo da

costa da África Ocidental são insustentáveis, e a destruição das áreas de pesca cria um problema de segurança” (CHATHAM, 2013, p. 16).

Nos últimos anos, os navios pesqueiros chineses têm se envolvido em diversos casos de pesca ilegal, não declarada e não regulamentada no GG. Particularmente, no caso de Gana, os efeitos da pesca ilegal são significativos, pois ameaçam a segurança alimentar e a economia local (EGN, 2020b).

O saiko é caracterizado pela atividade ilegal com barcos de pesca de arrasto que capturam peixes em áreas destinadas aos pescadores ganeses. Apesar do ordenamento jurídico de Gana não permitir que barcos estrangeiros de pesca de arrasto industrial utilizem a bandeira nacional, segundo a “*Environmental Justice Foundation*, mais de 90% desses barcos são de empresas chinesas, que utilizam empresas ganesas de fachada” (EGN, 2020b, p. 8). Segundo a mesma Fundação, em 2017, o saiko foi responsável pela pesca de “mais de 100.000 toneladas de peixes, com valor de aproximadamente US\$ 50 milhões”. Referenciando esses valores com os dados do relatório *Fishery and Aquaculture Statistics*, da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura, de 2017, verifica-se que corresponde a 30% da captura total de peixes, crustáceos e moluscos por Gana (EGN, 2020b, p. 8).

APÊNDICE C - Presença estrangeira no Golfo da Guiné¹¹⁶

Sob a perspectiva brasileira, o GG adquire relevância, na medida em que os documentos do nível político brasileiro atribuem prioridade estratégica ao Atlântico Sul e aos países da costa ocidental da África¹¹⁷.

Em 2010, o então ministro das Relações Exteriores, embaixador Celso Amorim, quantificando o crescimento comercial com o continente africano, afirmou que “nossas exportações com a África multiplicaram por cinco nesses últimos anos [e] se tomássemos a África como um todo, ela seria nosso quarto parceiro comercial”¹¹⁸. Nesse contexto, o governo federal espera que os investimentos em transportes, produção, comércio, infraestrutura e defesa se expandam de modo que “em 2022, as fronteiras do Brasil estejam na América do Sul e na África Ocidental” (BRASIL, 2010, p. 54-55).

a) Investimentos estrangeiros

Com relação aos interesses econômicos norte-americanos, as empresas dos setores de óleo e gás aumentaram substancialmente seus investimentos na região, após as orientações do *African Oil Policy Initiative Group*,¹¹⁹ no sentido de que o GG deveria ter sua relevância elevada para uma zona de interesse vital para os EUA (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p. 3). As Figuras 18 à 21 detalham a presença das principais empresas petrolíferas *offshore* no GG. Outro fator importante considerado por Washington, para a valorização do GG, foram as renovadas ameaças iranianas do fechamento do Estreito de Hormuz, por onde cruzam 21% do comércio mundial de petróleo e 33% do petróleo comercializado por via marítima¹²⁰.

¹¹⁶ O texto deste anexo foi extraído e atualizado da monografia deste autor na EGN, em 2013 (TAULOIS, 2013).

¹¹⁷ Cf. apontado na Introdução.

¹¹⁸ Ciclo de Palestras de Política Externa da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/dilma-van-rousseff/publicacoes/orgao-essenciais/secretaria-de-assuntos-estrategicos/politica-externa-ciclo-de-palestras/@@download/file/cicloDePalestrasPoliticaExterna.pdf>. Acesso em: 27 maio 2020.

¹¹⁹ Grupo composto por representantes do Congresso norte-americano, do Departamento de Estado dos EUA e das empresas petrolíferas para estudar e analisar a relevância estratégica do GG. Disponível em: <http://openanthropology.org/libya/AOPIG.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2020.

¹²⁰ A mais recente ameaça iraniana é de junho de 2019 quando petroleiros sauditas foram atingidos por mísseis iranianos e um drone americano foi derrubado. Disponível em: <https://internacional.estadao.com.br/noticias/geral,o-estrito-de-ormuz-e-sua-importancia-na-criese-entre-eua-e-ira,70003150385>. Acesso em: 1 jun. 2020.

A União Europeia é, possivelmente, o principal partícipe na luta contra a pirataria no GG, em função dos laços históricos, interesses políticos, econômicos e militares. Em 2013, a UE criou o *New EU Initiative to Combat Piracy in the Gulf of Guinea*¹²¹ destinando 4,5 milhões de euros e favorecendo sete países da região¹²² na capacitação de suas Marinhas e Guardas Costeiras. Além desse projeto, outros diversos e vultosos programas, detalhados na Figura 17, constituem um vasto portfólio de investimentos regionais. Em dezembro de 2016, a UE lançou o *The Gulf of Guinea Inter-Regional Network*¹²³ (GoGIN), que visa a contribuir com a arquitetura de segurança marítima de Yaoundé, concentrando suas ações nas zonas D e E e estabelecendo uma rede regional de compartilhamento de informações eficaz e tecnicamente eficiente (MARQUES, 2018; TAULOIS, 2013).

“A presença da China na África é avassaladora”¹²⁴. Em 2000, o comércio entre o continente africano e a China era de dez bilhões de dólares e, em 2008, atingiu os 107 bilhões de dólares. Desde 2002, a *China National Petroleum Corporation* e a *China Petrochemical Corporation* operam em Angola, Gabão, Nigéria e Guiné Equatorial (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p. 3).

Essa presença chinesa é efetivada de maneira peculiar. A relação comercial com o continente africano está pautada no fornecimento de seus produtos industrializados manufaturados a custos reduzidos para um mercado consumidor africano de baixo poder aquisitivo. Além disso, as indústrias chinesas estão instaladas em solo africano, em particular a da construção civil. Em contrapartida, a China compra matéria-prima africana, particularmente petróleo, para garantir o fornecimento de insumos básicos ao seu parque industrial e assegurar seu crescimento nos patamares atuais de 7,8% ao ano. Esse tipo de relação comercial tem originado questionamentos e insatisfações populares, em decorrência do fechamento de postos de trabalho nas indústrias africanas, além de reduzir o índice de empregos dos nativos na construção civil, uma vez que os trabalhadores vêm da própria China e preenchem as vagas que seriam destinadas aos africanos¹²⁵ (ALMEIDA, 2012).

¹²¹ Nova iniciativa da UE para combater a pirataria no Golfo da Guiné. Tradução nossa.

¹²² Benin, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria, São Tomé e Príncipe e Togo (LOOCK, 2013).

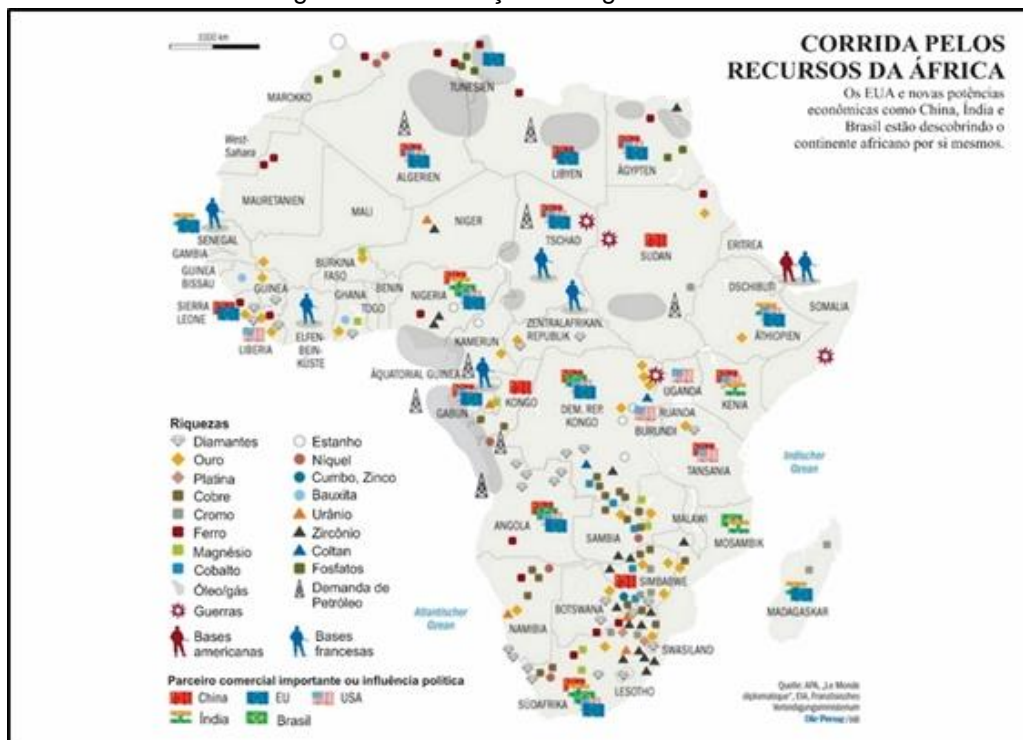
¹²³ Rede Inter-Regional do Golfo da Guiné. Tradução nossa.

¹²⁴ Professor Doutor Williams Gonçalves em palestra proferida sobre o tema “A Penetração Chinesa na África e suas Implicações Estratégicas”, durante o Seminário de Segurança Internacional Perspectivas Brasileiras, em 2010, promovido pelo Ministério da Defesa.

¹²⁵ Disponível em: <http://g1.globo.com/economia/noticia/2013/01/economia-chinesa-cresce-78-em-2012-menor-taxa-em-10-anos.html>. Acesso em: 27 maio 2020.

A Figura 15 detalha a presença estrangeira na África.

Figura 15 - Presença estrangeira na África.



Fonte: COHAP, 2050. Disponível em: <https://www.sonar2050.org/publications/kitayskiy-klondayk-ili-afrika-kak-budushchiy-teatr-globalnogoo-protivoborstva-vostoka-i-zapada/>. Acesso em: 3 jun. 2020. Original no idioma russo/alemão. (Tradução nossa).

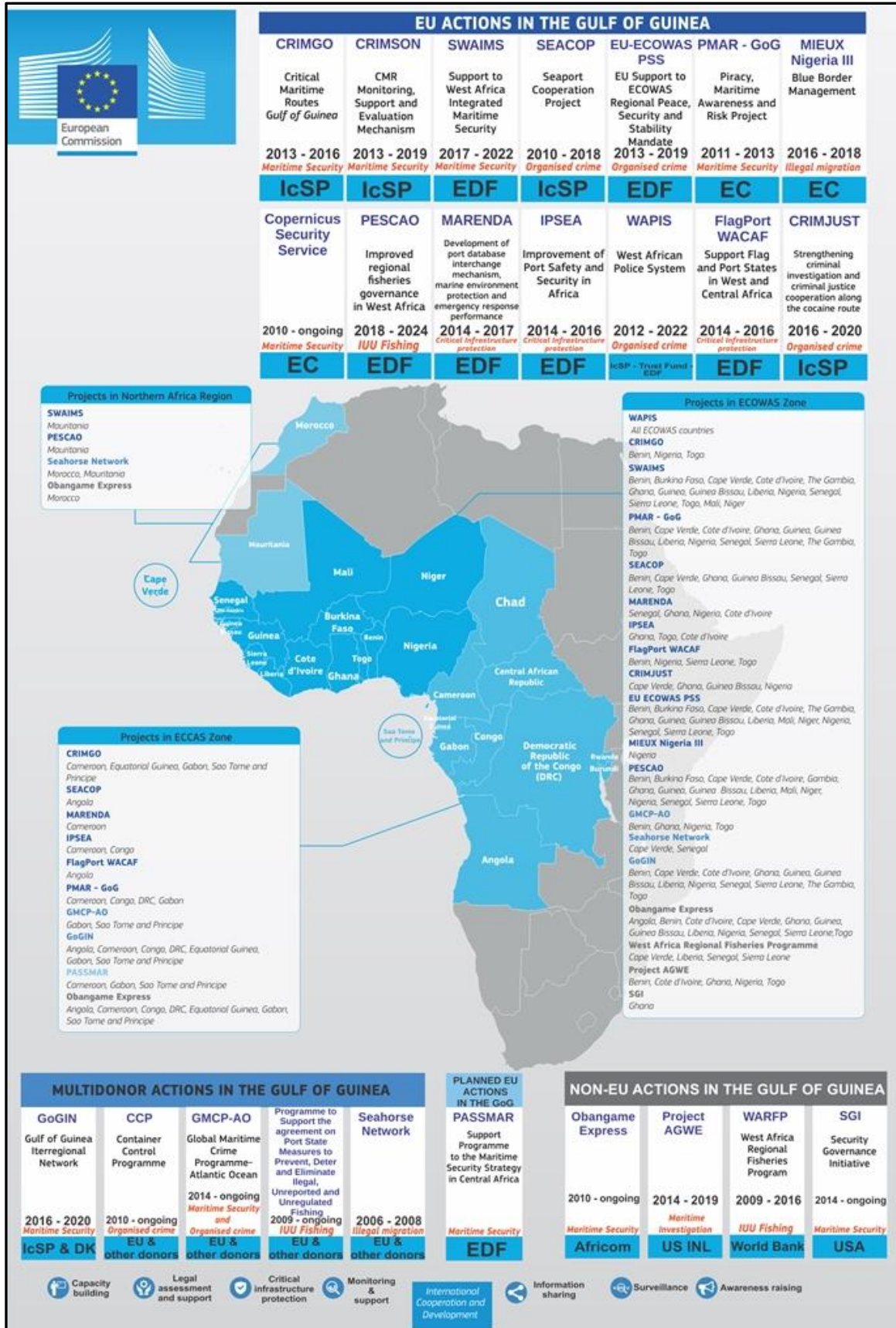
As Figuras 16 e 17 detalham os interesses e investimentos estrangeiros na África.

Figura 16 - Investimentos da China na África.



Fonte: EGN, 2020, pag. 8.

Figura 17 - Investimentos da União Europeia no Golfo da Guiné.

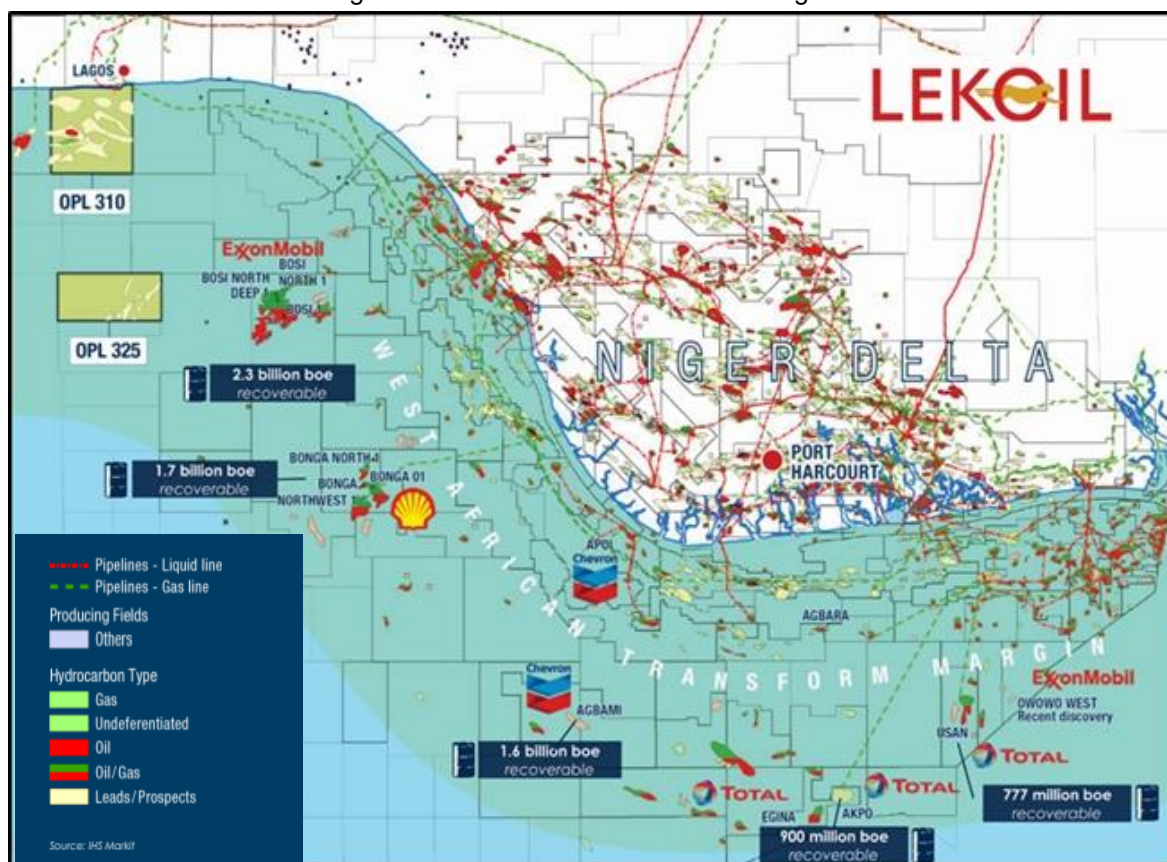


Fonte: GoGIN - The Gulf of Guinea Inter-Regional Network, 2020. Disponível em: <https://www.gogin.eu/en/2020/06/05/gulf-of-guinea-maritime-security-webinar/>. Acesso em: 8 jul. 2020. Copilação do Autor.

b) Presença empresas petrolíferas estrangeiras *offshore*

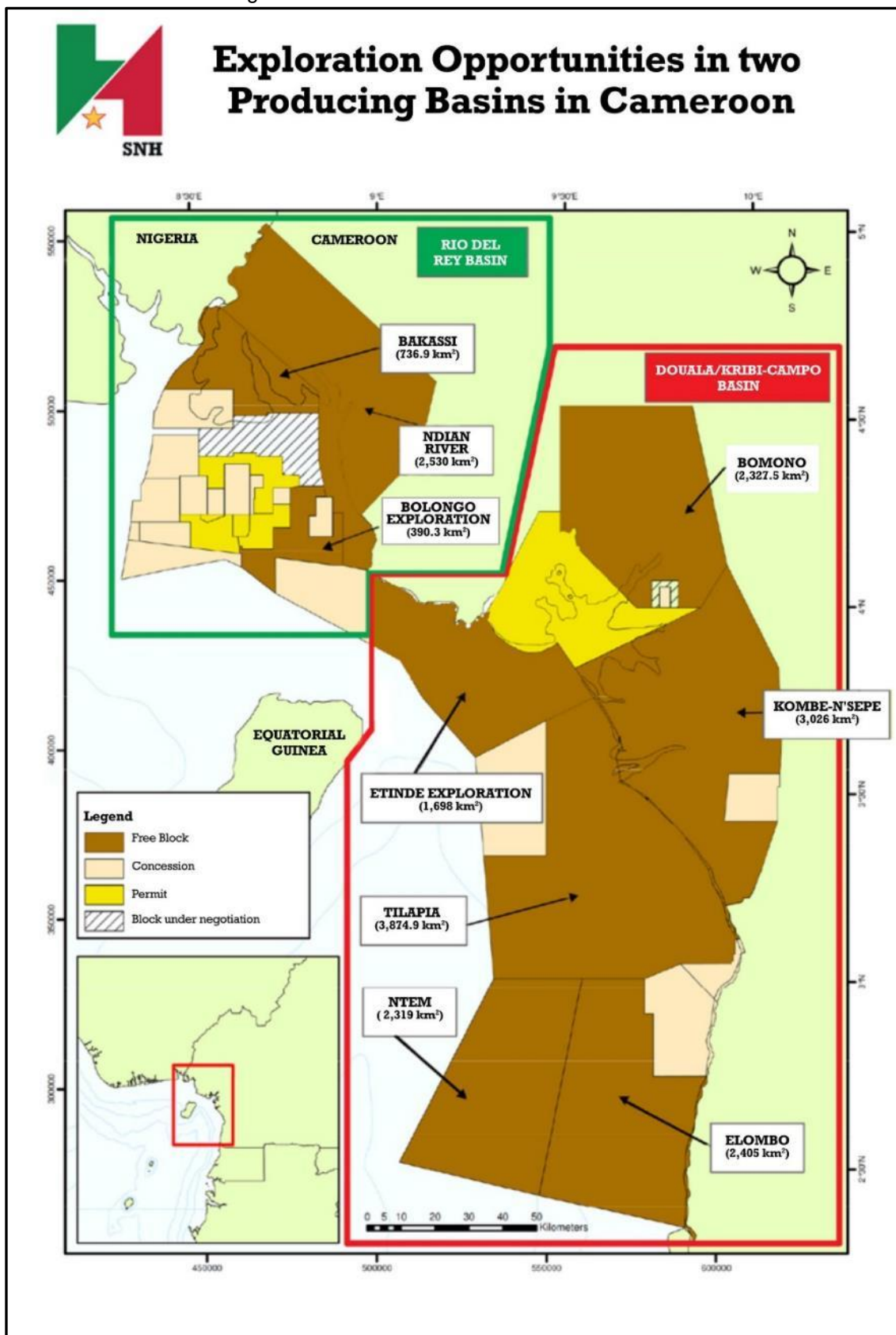
As Figuras 18 à 21 apresentam áreas de concessão e exploração de hidrocarbonetos, em especial, na Nigéria, em Camarões e na Guiné Equatorial. Observa-se a presença de empresas petrolíferas estrangeiras *offshore* estabelecidas na região, que materializam parcela dos interesses econômicos dos países exógenos no GG.

Figura 18 - Áreas de Concessões da Nigéria.



Fonte: Lekoil, *Shaping the future of oil exploration & production in Africa, Investor Presentation, jun. 2018* Disponível em: <https://www.lekoil.com/investor-presentations-article/investor-presentation-200>. Acesso em: 3 maio 2020.

Figura 19 - Áreas de Concessões de Camarões.



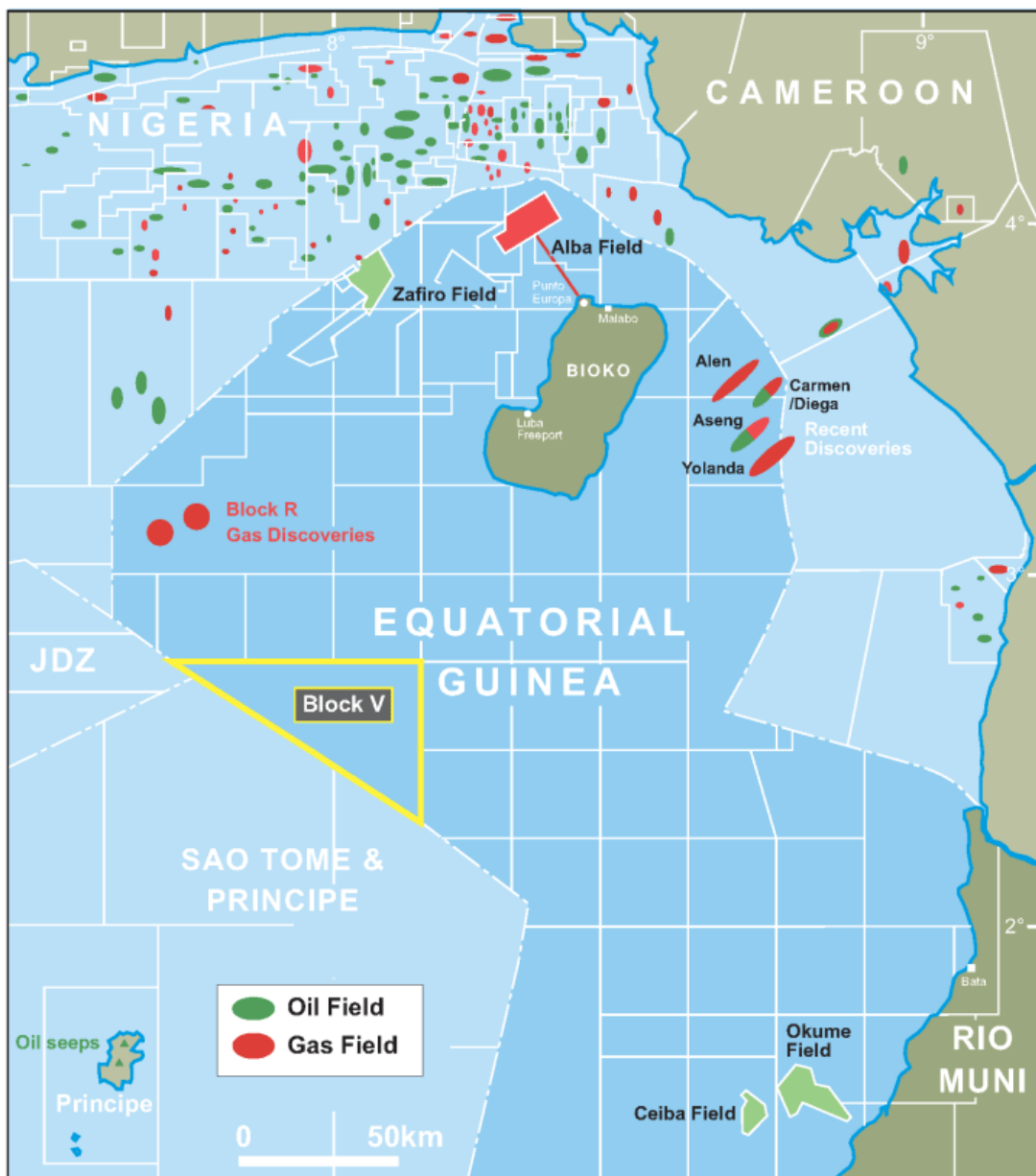
Fonte: *National Hydrocarbons Corporation (SNH)*. Disponível em: <http://www.snh.cm/index.php/fr/>. Acesso em: 1 jun. 2020.

Figura 20 - Áreas de Concessões da Guiné Equatorial.



Fonte: *Offshore Magazine*, 2019. Disponível em: <https://www.offshore-mag.com/regional-reports/article/14072812/vaalco-among-offshore-equatorial-guinea-block-winners>. Acesso em: 3 maio 2020. Copilação do Autor.

Figura 21 - Poços de Petróleo e Gás da Nigéria, Camarões e Guiné Equatorial em 2016.



Fonte: *The Mozambique Resources Post*. Disponível em: <https://mozambiqueiningpost.com/2016/06/08/africa-oil-gas-equatorial-guinea-starts-2016-licensing-round/>. Acesso em: 3 maio 2020.

c) Presença militar

Quanto à presença militar dos EUA naquela região, observa-se que o interesse econômico é acompanhado por uma estratégia de aproximação na área de defesa, por meio de acordos de cooperação técnica, com Gabão, Camarões e Guiné Equatorial, permitindo inclusive a utilização de aeroportos da região, desde 2003 (CHATHAM, 2012).

Em 2007, os EUA ativaram o USAFRICOM¹²⁶, visando garantir e proteger seus interesses de segurança no continente africano. Sem possuir bases permanentes na África, sua sede está localizada atualmente em Stuttgart, na Alemanha (MOURA NETO, 2010). Atualmente, os EUA desempenham importante papel no apoio ao combate à pirataria e roubo armado contra navios na região do GG, por meio de exercícios navais denominados *Obangame Express* e dos programas *Africa Partnership Station* e *Africa Maritime Law Enforcement Partnership*¹²⁷, que visam construir capacidades navais regionais, para lidar com crimes no mar, ao invés de empregar forças navais ocidentais, para prover a segurança marítima no GG (STRATFOR, 2013; UN, 2012a).

Os EUA também têm contribuído para a capacitação e o adestramento das Marinhas do GG. No caso de Camarões, por exemplo, em 2016, financiaram a criação de seis centros de operações marítimas em Limbe, Douala e Kribi, que possibilitam operações navais no mar. Posteriormente, forneceram várias embarcações de casco rígido *Defender* para patrulhas marítimas (UNITED STATES, 2020).

A França, em contrapartida, reforçou sua parceria militar com suas ex-colônias, com vistas à proteção de instalações e da costa, e ampliou sua presença militar no GG (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012).

A França possui dois projetos para ampliar as capacidades das Marinhas e Guardas Costeiras regionais: o Programa de Reforço das Capacidades Africanas de Manutenção da Paz na África e o Apoio à Reforma da Segurança Marítima do GG (RAMOS, 2015, p. 86, tradução nossa).

Em 31 de março de 2020, após decisão do Conselho da União Europeia¹²⁸, foi lançada a Operação IRINI (nome em homenagem à deusa grega da “Paz”), com mandato inicial previsto até 31 de março de 2021 e comandada pelo contra-almirante Fabio Agostini, nomeado comandante da Operação da EU. Sediada em Roma, Itália, a tarefa principal da Operação IRINI é a implementação do embargo de armas à Líbia, sob as resoluções do Conselho de Segurança da ONU. Em 4 de maio, em conformidade com a Conferência de Berlim, tiveram início as atividades marítimas com o navio francês Jean Bart.

¹²⁶ O Glossário define o USAFRICOM.

¹²⁷ O Glossário apresenta a definição do dois programas norte-americanos.

¹²⁸ Comunicado de imprensa do Conselho da União Europeia. Disponível em: <https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2020/03/31/eu-launches-operation-irini-to-enforce-libya-arms-embargo/>. Acesso em: 13 jun. 2020.

Portugal criou o *Portuguese Navy Shipping Centre* (PNSC), instalado no Centro de Operações Marítimas, onde funciona também o *Maritime Rescue Coordination Centre* de Lisboa. O PNSC realiza o permanente acompanhamento, aconselhamento e defesa da navegação mercante portuguesa. “Este Centro monitora um vasto leque de ameaças, convencionais e assimétricas, entre as quais se inclui a pirataria marítima”, produzindo e divulgando relatórios e alertas. Na esfera legislativa, Portugal aprovou o Decreto-Lei n.º 159/2019, estabelecendo “um regime jurídico para a atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvoem bandeira portuguesa e que atravessem áreas de alto risco de pirataria” (GUEDES, 2020, p. 9).

Destaca-se, ainda, o desdobramento, desde 2018, do navio patrulha português “Zaire” na região de São Tomé e Príncipe, fruto de acordo de cooperação militar entre Portugal e sua antiga colônia.¹²⁹ A Figura 22 ilustra as presenças militares estrangeiras na África, em particular as de origem norte-americana, francesa e chinesa.

Figura 22 - Forças militares estrangeiras na África - 2019.



Fonte: FOI - Swedish Defence Research Agency, 2019. Disponível em: <https://www.foi.se/en/foi/news-and-pressroom/news/2019-09-19-power-competition-and-natural-resources-behind-military-presence-in-africa.html>. Acesso em: 3 maio 2020.

¹²⁹ Disponível em: <https://www.telanon.info/politica/2020/02/18/31188/portugal-preve-para-breve-a-retirada-do-navio-zaire-de-circulacao/>. Acesso em: 28 ago. 2020.

APÊNDICE D - Análise do Poder Naval dos principais países do GG¹³⁰

a) Classificação das Marinhas, segundo Geoffrey Till

Segundo Till (2018 p. 45-55), as Marinhas dos Estados classificam-se em três tipos, de acordo com o desenvolvimento econômico do país e suas relações com os efeitos da globalização: pré-modernas, modernas e pós-modernas.

As Marinhas Pré-Modernas possuem poucos e limitados meios navais, e seus recursos humanos carecem de capacitação para desempenharem até simples atividades policiais. Normalmente, vivenciam grandes dificuldades financeiras e estruturais, para ampliar e desenvolver seus respectivos PN, sendo mais simbólicas e representativas do Estado (TAULOIS, 2013; TILL, 2018).

As Marinhas Modernas se caracterizam pelo emprego do PN na defesa de seu território e de sua soberania. Seu PN é dimensionado, equilibradamente, considerando o emprego em Operações e Ações de Guerra Naval¹³¹ contra Forças Navais com múltiplas capacidades e diversidade de navios (TAULOIS, 2013; TILL, 2018).

As Marinhas Pós-Modernas estão centradas na proteção do sistema comercial marítimo internacional, por constituir-se, segundo Geoffrey Till, em um dos pilares da globalização. Característica marcante das Marinhas Pós-Modernas é realizar, além das Tarefas Básicas de um PN, atividades policiais marítimas, de forma mais abrangente¹³², abarcando operações de segurança marítima, desde combate à pirataria e ao narcotráfico, até operações de ajuda humanitária, inclusive, de coalizões multinacionais (TAULOIS, 2013; TILL, 2018).

b) O Poder Naval na região do Golfo da Guiné

As considerações deste anexo foram pautadas nas informações disponíveis na publicação *Jane's Fighting Ships* 2019-2020.

¹³⁰ O texto deste anexo foi extraído e atualizado da monografia deste autor na EGN, em 2013 (TAULOIS, 2013).

¹³¹ As Tarefas Básicas do Poder Naval e as Operações e Ações de Guerra Naval estão previstas na publicação EMA-305 - Doutrina Militar Naval (BRASIL, 2017).

¹³² Cf. citação do então Primeiro Lord do Almirantado Britânico, na página 10 deste trabalho.

A Nigéria, com uma costa marítima de 853 km, possui a marinha mais estruturada da região, com cerca de 15.000 homens e duas Fragatas classe “Hamilton and Hero”, uma Fragata Classe “Meko”, uma Corveta Classe “Vosper Thornycroft Mark 9”, dois Navios-Patrolha Oceânicos “P18N Classe (PSOH)”, um Navio-Patrolha Oceânico Classe “P21 Offshore Patrol Vessel” e diversas embarcações menores de patrulha. No momento, os únicos meios navais capazes de operar em toda a ZEE nigeriana são as Fragatas Classe “Hamilton”, as Fragatas Classe “Meko”, a Corveta Classe “Vosper Thornycroft Mark 9” e os três Navios-Patrolha Oceânicos (PAPE, 2019, p. 580).

A Marinha de Guerra de Angola, segunda Força Naval da região, possui cerca de 890 militares. Seus principais meios navais para patrulhar a costa angolana de 1.600 km são dois Navios-Patrolha Oceânicos Classe “DAMEN-6210”, comissionados em 2012, com 61,94 metros de comprimento e 9,7 metros de largura; e quatro Navios-Patrolha Classe “Mandume” (Mandume, Polar, Golfinho e Atlântico), com 31,6 metros de comprimento e 5,9 m de largura. Somente os primeiros meios navais podem operar em toda a ZEE angolana (PAPE, 2019, p. 10).

A Marinha de Camarões possui 3.000 homens, total em que 1.800 são fuzileiros navais/mergulhadores de combate; com referência aos seus meios, destaca-se um Navio-Patrolha Oceânico Classe “FLAMANT (OPV54)”; dois Navios-Patrolha “HUANGPU CLASS (PSO)”, com 63,5 metros de comprimento e 8,2 metros de largura; e quatro embarcações de patrulha Classe “Rodman”, de origem francesa, além de 38 pequenos navios-patrolha que são empregados ao longo de sua costa de 402 km. Nenhum desses meios navais possui capacidade de ser empregado em toda a ZEE camaronesa (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2012, p. 4-5; PAPE, 2019, p. 101).

A Marinha da Costa do Marfim possui 1.400 homens, e cabe destacar entre os poucos meios disponíveis, os três Navios-Patrolha Classe “RAIDCO RPB33”, comissionados em 2013, 2014 e 2015 (PAPE, 2019, p. 192-193).

A Marinha de Guiné Equatorial, apesar de seu efetivo reduzido de 150 homens e um total de 14 navios, adquiriu uma Fragata “FFH”, comissionada em 2014, com 107 metros de comprimento e 14 metros de largura; além de uma Corveta Classe “PV88”, comissionada em 2012, medindo 87,3 metros de comprimento e 11,8 metros de largura e dois Navios-Patrolha Oceânicos Classe “OPV62”, comissionados em 2011, medindo 61,7 metros de comprimento e 7,62 metros de largura (PAPE, 2019, p. 242).

A Marinha do Gabão, com 600 homens e um litoral de 480 milhas náuticas, atualmente, conta com 19 navios menores, cabendo destaque às quatro embarcações de patrulha costeira, para policiar uma costa de 800 km. Da mesma forma, nenhum desses meios é capaz de operar em toda a ZEE gabonesa (PAPE, 2019, p. 285).

A Marinha de Gana, com 2.000 homens, conta principalmente com os quatro Navios-Patrulha Classe “SNAKE”, comissionados em 2012; as 23 embarcações restantes são antigas ou de menor porte, incapazes de serem empregadas em toda a ZEE ganesa (PAPE, 2019, p. 304).

Camarões, Gabão e Guiné Equatorial têm realizado esforços no sentido de capacitar pessoal e adquirir meios navais para adestrar suas marinhas ou guardas-costeiras no combate à pirataria e roubo armado contra navios (PAPE, 2019).

A Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe, com 50 homens, possui seis pequenos navios para patrulhar seu litoral de 113 milhas náuticas. Cabe destaque à Lancha Patrulha de Classe “LAEP-10”, fruto de doação do governo brasileiro para aquele país em 2014, medindo 10 metros de comprimento e 3,4 metros de largura; e as três Lanchas-Patrulha Classe “RODMAN33”, comissionadas em 2016, medindo 11,4 metros de comprimento e 3,42 metros de largura (PAPE, 2019, p. 746).

As Marinhas dos demais países são pequenas, com limitados meios navais, sendo normalmente constituídas de uma miscelânea de pequenas embarcações doadas por outros Estados (PAPE, 2019).

Os principais portos do GG são: Porto de Lagos na Nigéria (1.2 M TEUs)¹³³; Porto de Abidjan na Costa do Marfim (1.3 M TEUs); Porto de Pointe Noire na República Democrática do Congo (1.2 M TEUs); e Cotonou no Benin (0.27 M TEUs - Terminal logístico estratégico de escoamento do urânio explorado pela França no Níger) (EGN, 2020b, p. 4).

Concluindo, pode-se classificar, à luz do constructo teórico de Geoffrey Till, o Poder Naval regional do GG como Marinhas Pré-Modernas, que mais “lutam para sobreviver e simbolizam seu país” do que tenham, efetivamente, capacidade de prover a segurança marítima contra as ameaças (TILL, 2018, p. 42).

A Figura 23 sintetiza os contingentes, as principais bases e os meios navais disponíveis pelos países do GG, em 2019 (PAPE, 2019).

¹³³ TEU - Unidade equivalente a contenedor de vinte pés - é uma unidade de capacidade de carga usada para descrever um contâiner baseado no volume de 20 pés de comprimento (6,1 metros).

Figura 23 - Poder Naval dos Países do GG.



Fonte: AUTOR, 2020. Baseado no *Jane's Fighting Ships 2019-2020* (PAPE, 2019).

APÊNDICE E - Breve análise dos organismos internacionais e regionais

A análise deste Apêndice está pautada na competência e na capacidade dos organismos internacionais, para conduzir, apropriadamente, uma Operação de Paz em um cenário caracterizado pelas ameaças e riscos presentes nas águas do GG. Destacam-se como principais parâmetros: a legitimidade internacional para essa ação; a legalidade traduzida pelo arcabouço jurídico e normativo existente que proteja dos possíveis problemas judiciais decorrentes dos riscos envolvidos; a capacidade de mobilizar meios militares de outros países; o poder econômico para garantir o prosseguimento prolongado de uma operação militar/naval dessa envergadura; e o capital político para negociar com os governos locais e influenciar a mídia internacional.

a) Organização das Nações Unidas

A Organização das Nações Unidas é “uma organização internacional formada por países que se reuniram voluntariamente para trabalhar pela paz e o desenvolvimento mundiais” (NAÇÕES UNIDAS, 2020). Após a II Guerra Mundial, “existia na comunidade internacional um sentimento generalizado de que era necessário encontrar uma forma de manter a paz entre os países” (NAÇÕES UNIDAS, 2020).

A Carta das Nações Unidas, documento basilar da ONU, foi finalizada na Conferência de São Francisco, em 26 de junho de 1945. Embora evitando a expressão “segurança coletiva”, o documento contém um conjunto de mecanismos voltados para a busca desse objetivo. Assim, a partir de 24 de outubro de 1945, ONU começou a existir oficialmente, após a ratificação de sua Carta por China, Estados Unidos, França, Reino Unido e a ex-União Soviética, bem como pela maioria dos atuais signatários (NAÇÕES UNIDAS, 2020).

As principais tarefas da ONU são: administrar as forças de paz; analisar problemas econômicos, sociais, meio ambiente e direitos humanos; sensibilizar a opinião pública internacional sobre o trabalho da ONU; e organizar conferências internacionais (NAÇÕES UNIDAS, 2020).

Desde 1945, 63 Operações de Manutenção da Paz foram criadas, permitindo que pessoas em mais de 45 países pudessem participar de eleições livres e justas.

Apenas na última década, foram responsáveis pelo desarmamento de mais de 400 mil ex-combatentes e ajudaram sua reinserção na vida civil. Atualmente, existem 14 Operações de Manutenção da Paz, as quais mobilizam mais de 100 mil pessoas entre civis, militares e policiais (BRASIL, 20--a; NAÇÕES UNIDAS, 20--).

No ano de 2007, as Operações de Manutenção da Paz da ONU administraram: 27 hospitais militares e 230 clínicas médicas; 18 mil veículos e 210 aeronaves; 450 satélites, 40 mil computadores e 2.800 servidores, com aproximadamente 3,5 milhões de e-mails e 2,5 milhões de ligações telefônicas realizadas todos os meses e uma média de 200 videoconferências por mês (NAÇÕES UNIDAS, 20--).

Para tanto, a ONU dispõe de robusta estrutura, apresentada no Anexo C, destacando-se o Departamento de Operações de Paz responsável pela estratégia e gerenciamento das operações de paz, enquanto o Departamento de Apoio Operacional provê suporte operacional e profissionais especializados nas áreas de pessoal, financeiro e orçamentário, comunicações, informação e tecnologia e logística para organizar e controlar as Operações de Paz (NATIONS UNIES, 20--). Além disso, possui em sua composição organizacional, uma estrutura e um ordenamento jurídico desenvolvidos para respaldar eventual uso da força, em nome do direito de autodefesa de seus integrantes, como é admissível no caso do específico do GG, devido à violência empregada nos crimes marítimos.

O DPO tem como responsabilidade principal prestar assistência aos Estados-Membros e ao secretário-geral da ONU em seus esforços para manter a paz e a segurança internacionais. Proporciona a direção política e executiva das Operações de Manutenção da Paz e mantém contato estreito com o CSNU, com as partes em conflito, assim como os países que aportam contingentes e contribuições financeiras, com o propósito de cumprir os mandatos do CSNU (NATIONS UNIES, 20--).

b) Organização do Tratado do Atlântico Norte

Criada em 1949, pelo Tratado de Washington, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) tem como propósito a garantia da liberdade e da segurança de seus 30 países-membros, por meios políticos e militares. Seu atual Secretário-Geral é Jens Stoltenberg, sendo o Conselho do Atlântico Norte o principal órgão de decisão política da OTAN. Possui ainda uma estrutura de comando militar integrada,

permitindo à Aliança implementar suas decisões políticas. Apesar de possuir poucas forças permanentes constituídas, seus membros contribuem com forças de forma voluntária, após concordarem, por consenso, em se envolverem em uma operação (OTAN, 20--).

A OTAN permite que os membros consultem e cooperem em questões relacionadas à defesa e à segurança, para solução dos problemas. “Se os esforços diplomáticos falharem, ela dispõe de poder militar para realizar operações de gerenciamento de crises”, pautadas na cláusula de defesa coletiva (artigo 5º do Tratado de Washington), ou sob um mandato da ONU (OTAN, 2020).

Em 2010, foi publicado o documento *NATO 2020: Assured Security; Dynamic Engagement*, resultado de um estudo para conceber o novo conceito estratégico da OTAN. No que se refere à realização de operação fora de sua área geográfica, o documento reitera que, apesar de o Organismo possuir caráter regional, e não global (OTAN, 2010, p. 9), “as ameaças mais prováveis aos membros da Aliança são não convencionais” como, por exemplo a interrupção das linhas de comunicações marítimas (OTAN, 2010, p. 17). Apesar de o documento não fazer referência clara ao Atlântico Sul, não parece plausível descartar esta porção oceânica da área de preocupação dos Estados-membros da OTAN, em decorrência de sua atual relevância como rota de comércio internacional (VAZ; MIGON, 2013, p. 117).

Ainda em 2010, a OTAN divulga o *Strategic Concept for the Defence and Security of the Members of the North Atlantic Treaty Organization*¹³⁴, mantendo três tarefas centrais e alinhadas ao Direito Internacional: a defesa coletiva, o gerenciamento de crises e a segurança cooperativa (OTAN, 2010a). Quanto à última tarefa, o documento revela que, se a Aliança for atingida, poderá também agir, “por ações políticas e de segurança desenvolvidas além de suas fronteiras [...] através de parcerias com países relevantes e outras organizações internacionais” (VAZ; MIGON, 2013, p. 118).

Apesar de os países europeus estarem robustamente envolvidos em diversas iniciativas de cooperação, em função dos seus diversos interesses na região, como já demonstrado nos capítulos 2 e 3, a OTAN mantém o acompanhamento da evolução das questões que afetam a segurança marítima naquela região, para, se necessário,

¹³⁴ Conceito estratégico para a defesa e a segurança dos membros da Organização do Tratado do Atlântico Norte. Tradução nossa.

empregar seu poder militar. Smith-Windsor e Pavia, em seu artigo da revista do *NATO Defense College*, intitulado *From the Gulf of Aden to the Gulf of Guinea: A New Maritime Mission for NATO?* argumentam que a OTAN deve aumentar sua presença no GG, onde ameaças à segurança e prosperidade regionais, euro-atlânticas e internacionais estão em ascensão. Embora “reconheçam que qualquer decisão de realinhar prioridades estratégicas é, em última análise, política”, os autores apresentam quatro fatores que justificam maior segurança na região e que incluem: a) os interesses da OTAN em risco; b) legitimidade internacional para ação; c) orientação estratégica estabelecida para o emprego das forças marítimas aliadas e outros meios fora do território da OTAN; e d) competências e conhecimentos operacionais relevantes da OTAN (SMITH-WINDSOR; PAVIA, 2014, p. 2).

Ainda sob o prisma de Smith-Windsor e Pavia, a forma adequada de qualquer participação da OTAN na região do GG é por meio do incremento da segurança cooperativa. Contudo, o crescimento das ameaças atingindo determinado nível exigirá “das comunidades internacionais e regionais apelarem à intervenção direta de forças externas” (SMITH-WINDSOR; PAVIA, 2014, p. 12).

A Aliança, com seu alcance operacional comprovado na África Ocidental, deve também estar preparada para contribuir na área do GG, onde a pirataria e outras ameaças marítimas estão presentes. Tendo aperfeiçoado suas habilidades e capacidades, ao longo de vários anos, nas águas da África Oriental, os Grupos Marítimos Permanentes da OTAN poderiam desempenhar um papel direto junto aos Estados do GG, para deter os atos de pirataria, sequestro e tráfico marítimo, fora ou, se convidado, dentro dos estados regionais e águas territoriais. Isso pode ser feito de forma persistente, semelhante à abordagem atual na África Oriental (SMITH-WINDSOR; PAVIA, 2014, p. 12).

Contudo, contra a OTAN, pesa o fato de não abarcar nenhum país africano, tampouco da costa oeste africana, onde coexistem as diversas ameaças à segurança marítima internacional. Além disso, não conta com nenhum Estado do Atlântico Sul como membro desse Organismo Internacional (OTAN, 20--), podendo levantar questionamentos sobre a legitimidade internacional para tal emprego. Essa indesejável presença da OTAN na região foi apontada pelo embaixador brasileiro Celso Amorim, ministro de Estado da Defesa, durante a VII Reunião da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, ocorrida em Montevideu, em janeiro de 2013:

Essas mesmas atividades ilícitas [pirataria, terrorismo, tráfico de drogas] podem **atrair**, de **maneira negativa** para nossa área [Atlântico Sul], a

presença de intervenções externas [...]. Se nós não nos ocuparmos da paz e segurança no Atlântico Sul, **outros vão se ocupar. E não da maneira que nós desejamos**: com a visão de países em desenvolvimento que repudiam qualquer atitude colonial e neocolonial (AMORIM, 2013, p. 2, grifo nosso).

A presença da OTAN no Atlântico Sul merece atenção diferenciada, conforme expressada em manifestações como a do ex-ministro da Defesa do Brasil, Nelson Jobim, em 2010, na Conferência Internacional “O Futuro da Comunidade Transatlântica”, ocorrida em Lisboa, demonstrando a preocupação com o risco de a OTAN, realizar, no futuro, ações no Atlântico Sul, área de interesse estratégico brasileiro. O ministro alertou para a necessidade de:

[...] dissociar as questões do Atlântico Norte das do Sul, e até mesmo do hipotético Atlântico Central. E defendeu que as questões locais sejam tratadas preferencialmente pelos países da região [...]. Tais questões devem merecer respostas diferenciadas, tão mais eficientes e legítimas quanto menos envolverem organizações ou Estados estranhos à região (JOBIM, 2010).

c) Organização dos Estados Americanos

A Organização dos Estados Americanos (OEA), cuja origem remonta à Primeira Conferência Internacional Americana, realizada em Washington, D.C., em 1889, é considerado o mais antigo organismo regional do mundo. Foi fundada em 1948, com a assinatura, em Bogotá, Colômbia, da Carta da OEA, que entrou em vigor em dezembro de 1951 (OEA, 2020a).

A Organização foi criada para alcançar entre os Estados-membros, como estipula o Artigo 1º da Carta, “uma ordem de paz e de justiça, para promover sua solidariedade, intensificar sua colaboração e defender sua soberania, sua integridade territorial e sua independência”, baseando-se em seus principais pilares, que são a democracia, os direitos humanos, a segurança e o desenvolvimento (OEA, 2020a).

Atualmente, esse Organismo Internacional congrega 35 Estados do continente americano e constitui seu principal fórum governamental político, jurídico e social. A OEA concedeu, também, o *status* de observador permanente a 69 Estados e à União Europeia (OEA, 2020a).

Esse Organismo Internacional conta com alguma experiência em implementar Operações de Paz de menor envergadura, como: a Força Interamericana de Paz (FIP) estabelecida por resolução da OEA, de 6 de maio de 1965, para colaborar na

restauração da normalidade na República Dominicana; a criação da Missão de Assistência à Remoção de Minas na América do Sul, decorrente do conflito fronteiriço entre Peru e Equador; e a Missão de Apoio ao Processo de Paz na Colômbia, monitorando continuamente e acompanhado as políticas de paz no país (OEA, 2020).

Contudo, no caso específico da segurança do Atlântico Sul, com ênfase na área da África Ocidental, não se traduz no Organismo adequado, pois está fora de sua área de influência, para a qual foi criado. Além disso, seria imperioso contar com significativos meios navais das marinhas dos EUA e do Brasil, pois os demais países que integram esse bloco enquadram-se em uma das duas condições: vivenciam situações econômicas que impossibilitam o aprestamento ou cessão dos meios navais adequados; ou carecem de marinhas robustas para colocarem seus navios à disposição, durante longo tempo (exceto as marinhas do Chile e do Peru, sem interesse ao apelo do Atlântico Sul, pois são países voltados para o Oceano Pacífico).

d) União Africana

A União Africana (UA), sucessora da Organização da Unidade Africana, é um órgão continental composto por 55 Estados-membros que compõem os países do continente africano. É norteadada por sua visão de “uma África integrada, próspera e pacífica, impulsionada por seus próprios cidadãos e representando uma força dinâmica na arena global”¹³⁵. O Ato Constituinte da União Africana e o Protocolo de Alterações ao Ato Constituinte da União Africana estabelecem entre os diversos objetivos da UA (AFRICAN UNION, 2003a):

a) defender a soberania, a integridade territorial e a independência dos seus Estados-membros; b) promover a paz, a segurança e a estabilidade no continente; e c) desenvolver e promover políticas comuns sobre comércio, defesa e relações exteriores, para garantir a defesa do continente e o fortalecimento de suas posições de negociação (AFRICAN UNION, 2003a).

A UA possui legitimidade internacional, pois é um reconhecido organismo regional, com poder de influência limitado ao continente africano. Existe um histórico de Operações de Apoio à Paz, com mandato da UA, como: a Missão da União Africana na Somália; a União Africana-Missão das Nações Unidas em Darfur; a Iniciativa de

¹³⁵ Definição contida na visão geral da UA em seu endereço eletrônico. Disponível em: <https://au.int/en/overview>. Acesso em: 29 jun. 2020.

Cooperação Regional para a Eliminação do Exército de Resistência do Senhor; e os Observadores de Direitos Humanos e Especialistas Militares no Burundi (AFRICAN UNION, 2003).

Entretanto, historicamente suas atenções e preocupações estão direcionadas para os problemas terrestres do continente. Somente nos últimos anos, a UA tem voltado pequena parcela da sua atenção para os problemas do GG. Um indício claro da limitada preocupação desse Organismo com os assuntos afetos ao mar está na Declaração Final da Trigésima Terceira Sessão Ordinária da Conferência da União Africana/2020, realizada em Adis Abeba, Etiópia, nos dias 9 e 10 de fevereiro de 2020, com 144 páginas e sem nenhuma menção sobre a pirataria ou outros crimes no GG (AFRICAN UNION, 2020).

O Organismo não possui qualquer experiência para organizar uma Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval, tampouco estrutura e meios navais, haja vista as deficiências das embrionárias Marinhas e Guardas Costeiras de seus Estados-membros, já apresentadas no Apêndice E.

e) Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental e Comunidade Econômica dos Estados Centro-Africanos

A Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEEAO) foi criada pelo Tratado de Lagos, em 1975, e se traduz em bloco regional constituído por quinze países, com o propósito de “promover a integração econômica, especialmente a indústria, os transportes, as telecomunicações, a energia, a agricultura, as questões monetárias e financeiras”¹³⁶ (UN, 2015).

Quanto à capacidade de implementar, organizar e coordenar Operações de Manutenção da Paz, identifica-se, inicialmente, que esse fórum possui um histórico, porém limitado às operações de caráter exclusivamente terrestre. Organizou, sob sua égide, as seguintes missões: Libéria (1989-2003), Sierra Leone (1991-2002), Côte d'Ivoire (2002-2007), Guinéa (2007-2010) e Guinéa Bissau (1998-2020). Entretanto, o sucesso dessas Operações é bastante questionável:

A CEEAO falhou em restaurar a paz e a segurança em todas as suas operações de manutenção da paz e precisa aprender a lidar efetivamente

¹³⁶ Disponível em: http://www.comm.ecowas.int/sec/index.php?id=about_a&lang=pt. Acesso em: 16 jun. 2020. Texto original no idioma francês. Tradução nossa.

com seus próprios conflitos [...] no caso da CEDEAO, a confiança da ONU nos Estados da África Ocidental para conduzir operações de paz regionais provou ser menos eficaz do que as experiências anteriores com a Organização dos Estados Americanos (OEA) ou a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN) (RODRÍGUEZ, 2018).

Quanto ao financiamento dessas operações, a Nigéria forneceu a maior parte do apoio financeiro e tropas, “mas decidiu desempenhar um papel mais limitado nas intervenções na Guiné e Guiné-Bissau, depois de ser severamente criticada por seu papel hegemônico por vários membros da CEEAO” (RODRÍGUEZ, 2018).

Observa-se que a destinação desse fórum também não é adequada à manutenção da paz ou à segurança marítima, tampouco à coordenação de uma Operação de Manutenção da Paz, constituída de militares, civis, meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais.

Paralelamente, em outubro de 1983, foi criada a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC), por tratado assinado em Libreville, República do Gabão, com o propósito de “formar uma comunidade econômica mais ampla dos Estados centro-africanos”. São Estados-membros: Angola, Burundi, Camarões, República Centro-Africana, República do Congo, República Democrática do Congo, Gabão, Guiné Equatorial, Ruanda, São Tomé e Príncipe e Chade (UN, 2015).

A CEEAC busca “promover e fortalecer uma cooperação harmoniosa na qual se tenha o desenvolvimento econômico equilibrado e autossustentado dos seus países-membros”, especificamente nas seguintes áreas: indústria, transporte e comunicação, energia, agricultura, recursos naturais, comércio, costumes, questões monetárias e financeiras, recursos humanos, turismo, educação, cultura, ciência e tecnologia e o movimento de pessoas (UN, 2015).

O tratado de criação da CEEAC não contempla uma abordagem dos temas específicos da paz, defesa, segurança e estabilidade. Entretanto, essa lacuna está sendo preenchida, por meio do Conselho de Segurança da África Central (COPAX), criado em janeiro de 2004, que “incluiu mecanismos de defesa e segurança alinhados com a Arquitetura de Paz e Segurança da União Africana” (UN, 2015).

O COPAX detém três sistemas principais para implementar suas decisões: a Comissão de Defesa e Segurança, o Sistema Central Africano de Alerta Antecipado e a Força Multinacional Centro-Africana. A CEEAC adotou, também, o Protocolo Relativo à Estratégia de Segurança do GG, em outubro de 2009, e aderiu à Declaração dos Chefes de Estado e de Governo sobre Segurança e Segurança

Marítima, em 2013, para promover a segurança marítima regional na região Centro-Africana (UN, 2015). Não há registros de que tenha implementado e coordenado, sob sua égide, uma Operação de Paz.

Verifica-se que ambos os fóruns (CEEAO e CEEAC) possuem legitimidade regional, para liderar a iniciativa de tentar mitigar as ameaças à segurança marítima nas águas jurisdicionais dos países que compõem o bloco, a despeito de seu poder de influência estar praticamente limitado aos referidos países.

Contudo, apesar do crescimento de ambos os fóruns nos últimos anos, tanto a CEEAO quanto a CEEAC não se evidenciam como um Organismo Regional que possa nuclear uma OMPMDCN, pelas seguintes razões: detêm limitada e questionável experiência em gerenciar operações de manutenção da paz de caráter terrestre; sua capacidade administrativa e estrutura organizacional permanente são mínimas e incompatíveis com o esforço da magnitude desse desafio. Além disso, as inúmeras iniciativas de cooperação, implementadas com os países africanos que integram os dois blocos, não melhoraram suficientemente a capacitação dos seus marinheiros, para qualificá-los a enfrentar as ameaças marítimas. Suas Marinhas e Guardas Costeiras, conforme demonstrado no Apêndice E, carecem de meios navais adequados, para constituir uma Força Tarefa Marítima crível, que exerça um patrulhamento permanente em suas AJ e produza resultados adequados contra as ameaças marítimas presentes no GG.

Por fim, mesmo com o amplo espectro de recursos naturais de que dispõem, os países integrantes dos dois blocos não possuem fontes de receitas financeiras suficientes, para prover o robusto aporte econômico-financeiro que sustente a formação de Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval, sob sua égide.

f) Comissão do Golfo da Guiné (CGG)

Criada em 2001, a CGG é composta por oito países da região: Angola, STP, Camarões, Congo, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria e RDC. Esses países possuem o maior potencial regional de hidrocarbonetos, pois as principais reservas *offshore* de petróleo no GG se encontram sob suas AJ. Dessa forma, evidencia-se a importância desse espaço marítimo para o desenvolvimento socioeconômico regional e para a manutenção do crescimento econômico de países exógenos ao GG (TAULOIS, 2013).

Com sua sede localizada em Luanda, Angola, a CGG é um fórum específico

para o trato de assuntos de caráter marítimo da região, conforme regulamentado no artigo 2º do seu tratado de criação (CHATHAM, 2013, TAULOIS, 2013):

A Comissão fornece um fórum para a concertação dos países do Golfo da Guiné, visando à cooperação e ao desenvolvimento no Golfo da Guiné, bem como a prevenção e gestão de conflitos relacionados com as delimitações das fronteiras marítimas, exploração econômica e comercial dos seus recursos naturais e sobreposição das zonas econômicas exclusivas dos Estados membros¹³⁷.

Sua estrutura prevê uma Assembleia de Chefes de Estados e de Governo e um Conselho de Ministros, o qual inclui os ministros responsáveis pelas pastas de Relações Exteriores, Hidrocarbonetos, Pesca e Defesa (TAULOIS, 2013). Apesar de seu poder de influência estar praticamente limitado aos referidos países que integram a CGG, verifica-se que esse fórum possui legitimidade regional, para mitigar as ameaças à segurança marítima nas AJ dos países que compõem o bloco.

Entretanto, quanto à capacidade de implementar, organizar e coordenar OpPaz, não identificou-se registro de que tenha implementado e coordenado, sob sua égide, uma OpPaz. Assim, a CGG não se evidencia como um organismo regional que possa nuclear uma OMPMDCN, pelas seguintes razões: não detêm experiência em gerenciar OpPaz; suas capacidades administrativa e financeira, bem como sua estrutura organizacional permanente são mínimas e incompatíveis com o esforço da magnitude desse desafio. Além disso, conforme demonstrado no Apêndice E, seus integrantes carecem de meios navais adequados, para constituir uma FTM crível, que exerça um patrulhamento permanente em suas AJ e produza resultados adequados.

Por fim, apesar dos recursos naturais de que dispõem, os países integrantes da CGG não possuem fontes de receitas financeiras suficientes, para prover o robusto aporte econômico-financeiro que sustente a formação de Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval, sob sua égide.

g) Comunidade dos Países de Língua Portuguesa

Em novembro de 1989, na cidade de São Luís, no Maranhão, foi concluído o primeiro passo concreto para a criação da Comunidade dos Países de Língua

¹³⁷ Original no idioma francês. Tradução do autor. Disponível em: <http://www.ecolex.org/server2.php/libcat/docs/TRE/Multilateral/Other/con66430.pdf>. Acesso em: 30 jul. 2020.

Portuguesa (CPLP), por ocasião da realização do Encontro dos Chefes de Estado e de Governo dos Países de Língua Portuguesa, a convite do presidente brasileiro, José Sarney (CPLP, 2020).

Em 17 de julho de 1996, na cidade de Lisboa, a Cimeira de Chefes de Estado e de Governo marcou a criação da CPLP, reunindo Angola, Brasil, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Moçambique, Portugal e São Tomé e Príncipe. Após seis anos, o Timor-Leste incorporou-se à CPLP, tornando-se o oitavo país-membro da Comunidade, e, em 2014, a Guiné Equatorial tornou-se o nono membro de pleno direito (CPLP, 2020).

As ações da CPLP possuem objetivos precisos e voltadas para os campos da saúde e da educação, incluindo a valorização do idioma, a segurança alimentar e o meio ambiente. Quanto à concertação político-diplomática, têm recebido prioridade “os interesses e necessidades comuns em organizações multilaterais, como, por exemplo, a ONU, a Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura e a Organização Mundial da Saúde” (CPLP, 2020).

Além dos Estados-membros, foi criada a categoria de Observador Associado, cujos integrantes poderão participar, sem direito a voto, nas Cimeiras de Chefes de Estado e de Governo, bem como no Conselho de Ministros. São Observadores Associados: República da Ilha Maurício, Senegal, Geórgia, Namíbia, Turquia, Japão, Hungria, República Checa, República Eslovaca, Uruguai, Grão-Ducado de Luxemburgo, Principado de Andorra, Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte, Argentina, Chile, França, Itália, Sérvia e a Organização de Estados Ibero-Americanos para a Educação, a Ciência e a Cultura (CPLP, 2020).

Atualmente, além desses membros observadores, os EUA oficializaram o pedido para ingressar nessa categoria, bem como países como Catar, Peru, Romênia e Costa do Marfim também manifestam interesse em integrar futuramente a CPLP (EGN, 2020b).

Durante a II Reunião Ministerial dos países de Língua Portuguesa, em Cabo Verde, surgiram dois temas relativos à cooperação em defesa: “a constituição de um secretariado para assuntos de defesa, com sede em Portugal, e a globalização da cooperação no domínio da defesa para o âmbito da CPLP” (VAZ; MIGON, 2013, p. 125).

Posteriormente, durante a III Reunião Ministerial, em Luanda, pela primeira vez idealizou-se a realização de um exercício combinado de operações de paz, o Exercício Felino. Na ocasião, foi “ratificada a proposta de globalização da cooperação em defesa, acordada na reunião anterior” (VAZ; MIGON, 2013, p. 125).

Em Brasília, durante a IV Reunião Ministerial, aprovou-se, por unanimidade, o documento denominado Política de Intercâmbio no Domínio da Formação Militar no Conjunto dos Sete Países de Língua Portuguesa, que, “dentre outros arranjos, previa a formação e o treinamento de pequenas unidades para participação em operações de manutenção da paz” (VAZ; MIGON, 2013, p. 126).

Atualmente, a cooperação nos domínios da Defesa e da Segurança Pública foi incorporada aos objetivos da CPLP. Existe uma sistematização da execução do Programa Integrado de Exercícios Militares Combinados, inclusive dos exercícios da série Felino, que são anuais, enfatizando a importância da interoperabilidade entre as tropas, para torná-las capacitadas ao emprego combinado real em operações de paz ou humanitárias da ONU (VAZ; MIGON, 2013).

Assim, apesar do crescimento desse fórum nos últimos anos, inclusive com significativo número de Estados Associados, a CPLP não se evidencia como um Organismo Internacional que possa nuclear uma OMPMDCN, pelas seguintes razões: não detém experiência em gerenciar operações de manutenção da paz, nem mesmo de caráter terrestre; sua capacidade administrativa e estrutura organizacional permanente são limitadas e incompatíveis com o esforço da magnitude desse desafio; não possui fonte de recursos financeiros perene, que viabilize o estabelecimento e a continuidade de uma OMPMDCN; seus Estados-membros, exceto Portugal e Brasil, não possuem meios navais, aeronavais e fuzileiros navais críveis para suportar uma prolongada Força Tarefa Marítima no GG; e sua legitimidade internacional pode ser questionada, para atuar no GG, onde a maior incidência de crimes à segurança marítima encontra-se na Nigéria, em Camarões, Benin e Togo.

h) Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul¹³⁸ (ZOPACAS) foi criada em 1986, por meio da aprovação da Resolução nº 41/11 da Assembleia-Geral da ONU, com o propósito de promover a cooperação econômica, científica e tecnológica e diplomática, convergindo para a criação de uma zona livre de armas nucleares, da

¹³⁸ Integram a ZOPACAS os seguintes países: Argentina, Brasil, Uruguai, da América do Sul; África do Sul, Angola, Benin, Cabo Verde, Camarões, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República do Congo, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa e Togo (MACIEIRA RAMOS, 2020).

proteção do ambiente marinho, do combate ao tráfico de drogas e de armas e da manutenção da segurança no Atlântico Sul (MACIEIRA RAMOS, 2020).

Inicialmente, é de elevada relevância sublinhar que esses propósitos, valores e expectativas da ZOPACAS estão perfeitamente alinhados aos problemas de segurança marítima vivenciados no GG, desde o início deste século e, mais intensamente, na última década. Nesse contexto, o embaixador brasileiro Antonio Patriota, então representante permanente junto à ONU, realçou durante o debate aberto no CSNU sobre "Consolidação da Paz na África Ocidental: Pirataria e Roubo Armado no GG"¹³⁹:

A Declaração de Montevideú, adotada em 2013, a nível ministerial pela ZOPACAS, mencionou claramente o problema representado pela pirataria e assalto à mão armada em mar no GG. [...]. Em 2015, a Assembleia Geral da ONU destacou o papel da ZOPACAS como um fórum para maior interação e suporte entre seus Estados membros [...]. Considerando que a questão da pirataria e assaltos à mão armada no GG é principalmente uma questão de cooperação entre Estados, acreditamos que a Assembleia Geral é a fórum apropriado para conduzir esta discussão (BRASIL, 2016a).

Entretanto, segundo Vaz e Migon, ao analisar a Resolução nº 41/11 da Assembleia-Geral, documento formal de criação da ZOPACAS, dois pontos merecem ser destacados:

O primeiro é que se trata de um **acordo político** entre países, **não se constituindo a Zona em um organismo internacional com personalidade jurídica**, o que pode tender a fragilizar os arranjos estabelecidos. O segundo é que a Resolução não estabelece mecanismos claros na área da defesa, limitando-se a exortar os Estados externos à região a reduzirem ou até eliminarem suas presenças militares no Atlântico Sul e a não permitirem a extensão ao Atlântico Sul de conflitos extrarregionais (VAZ; MIGON, 2013, p. 115 grifo nosso).

Apesar de ser um foro de múltiplas dimensões, a ZOPACAS configura-se como “fomentadora de acordos, disseminadora da ideia de cooperação, não se propondo a ser uma organização de integração regional, por falta de uma composição que permita tal ação”, traduzindo-se como uma instância apropriada para discussões sobre cooperação no Atlântico Sul (MACIEIRA RAMOS, 2020).

A ZOPACAS, sob a ótica deste autor, é um instrumento que ainda carece robustecer sua estrutura organizacional para bem implementar e coordenar, sob sua égide, uma OMPMDCN, pelas seguintes razões: não detém experiência em gerenciar operações de manutenção da paz, nem mesmo de caráter terrestre; inexistência de

¹³⁹ Telegrama nº 01145, de 26 de abril de 2016, do embaixador do Brasil na ONU, Antonio Aguiar Patriota (BRASIL, 2016a).

estrutura organizacional permanente e capacidade administrativa embrionária incompatíveis com o esforço da magnitude do desafio de nuclear uma Operação de Manutenção da Paz de Caráter Naval; não possui fonte de recursos financeiros perene, que viabilize o estabelecimento e a continuidade de uma Força Tarefa Marítima; seus Estados-membros, exceto Brasil, não possuem meios navais, aeronavais e fuzileiros navais críveis para suportar uma prolongada Força Tarefa Marítima no GG (VAZ; MIGON, 2013). Os demais países que integram este bloco, exceto a África do Sul, Argentina e Uruguai, carecem de marinhas robustas para colocarem seus navios à disposição, durante longo tempo, ou vivenciam situações econômicas que impossibilitam o aprestamento ou aquisição desses meios.

Entretanto, com o propósito de oxigenar a ZOPACAS, uma possível derivada da proposta da Operação de Paz, sob a égide exclusiva da ONU, seria a constituição de uma Força de Paz **híbrida** com a ONU (VAZ; MIGON, 2013), especialmente pelo caráter naval da missão, que exigirá dos países integrantes da ZOPACAS a disponibilidade e a permanência de meios navais, aeronavais e de fuzileiros navais naquela região por um longo período de tempo.

Em se tratando da possibilidade de constituição de uma força combinada no âmbito da ZOPACAS, faz-se importante mencionar a possibilidade do estabelecimento de missões de paz híbridas entre organismos regionais e as Nações Unidas. Desta forma, uma eventual crise regional, que ensejasse o desdobramento de uma força de paz, poderia contar inicialmente com a resposta da ZOPACAS. Caso as dimensões da crise ultrapassassem a capacidade de resposta deste Organismo, poder-se-ia pensar no desdobramento de uma missão híbrida, o que, de certa forma, manteria a regionalização da solução do problema (VAZ; MIGON, 2013, p. 127-128).

Por fim, a valorização da ZOPACAS poderá também ocorrer por meio do alinhamento dos seus propósitos, princípios e expectativas com valores humanitários da ONU e aderentes aos problemas de segurança marítima vivenciados no GG. Visualiza-se uma importante contribuição da ZOPACAS, por meio do seu diploma legal - a Resolução nº 41/11 da Assembleia-Geral - que integrará o arcabouço legal e jurídico apresentado ao Conselho de Segurança da ONU, para fundamentar a criação de uma OMPMDCN no GG.

APÊNDICE F - Breve comparação do contexto do Golfo de Áden com o GG

Os cenários de segurança marítima do Golfo da Guiné e do Golfo de Áden possuem algumas diferenças que merecem ser destacadas.

Em uma primeira abordagem trata-se da existência de instituições e estruturas organizacionais dos Estados do GG funcionando, enquanto que a Somália era classificada, à época, como Estado Fraco¹⁴⁰.

Evidencia-se, por exemplo, o progresso alcançado em cada Estado do GG, por meio de suas estruturas e instituições legais, que “acompanham a evolução dos delitos cometidos no mar, criando regulamentos, melhorando e harmonizando a qualidade dos instrumentos e quadros jurídicos existentes”, em conformidade com os artigos 101 e 105 da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) (UNODC, 2019). Os esforços empreendidos pela ONU, para difundir e implantar o ordenamento da CNUDM, e a estrutura jurídica na região do GG, especialmente por meio do UNODC, têm alcançado resultados satisfatórios (UN, 2016).

O presidente da Nigéria, Muhammadu Buhari, na abertura da Conferência Global de Segurança Marítima 2019, declarou que:

Tenho o prazer de mencionar que assinei e sancionei a Lei de Supressão da Pirataria e Outras Infrações Marítimas, **em 24 de junho de 2019**. A lei ratifica e legitima as informações dos tratados internacionais da ONU e da IMO em termos de segurança marítima. A lei detalha e fornece também informações necessárias quanto ao quadro legal e institucional da Nigéria para garantir transporte seguro nas águas da Nigéria (grifo nosso).

O G7+FoGG, após a Declaração de Lisboa, também implementou diversas ações que foram desenvolvidas pela UNODC, INTERPOL e por países europeus, enfatizando a importância dos princípios da Convenção de Viena de 1988, contra o tráfico ilícito de estupefacientes e substâncias psicotrópicas, e da Convenção das Nações Unidas contra o Crime Organizado Transnacional e seus Protocolos sobre Tráfico de Pessoas, Contrabando de Migrantes e Fabricação e Tráfico Ilícito de Armas de Fogo (MACIEIRA RAMOS, 2020; UNODC, 2019).

Os países costeiros do GG são signatários da Convenção de Viena, de 1988, que regula a CNUDM, por meio do seu artigo 17, e prevê os procedimentos a serem

¹⁴⁰ Buzan define Estados fracos como os que possuem baixo grau de coesão sociopolítica, com instituições instáveis, vulneráveis e relevantes questões internas (BUZAN, 1991, p. 22).

adotados para abordagem e inspeção da embarcação e encaminhamento dos seus tripulantes para julgamento criminal em seus países de origem ou no local em que tenham sido capturados.

Ademais, coexistem organismos regionais, como CEEAO, CEEAC e CGG, que já implementaram seus esforços, inclusive com o financiamento externo de diversas iniciativas, mas não conseguiram a sinergia necessária para reduzir a criminalidade marítima regional.

Um segundo aspecto se refere ao amplo espectro de crimes à segurança marítima existentes no GG, ao contrário dos ataques conduzidos por piratas somalis, que envolviam unicamente sequestros e pedidos de resgate. No GG, além de tais crimes ocorrerem com maior grau de violência, existem tipificadas outras infrações, sobretudo de ameaça à paz, aos direitos humanos e ao desenvolvimento social, além de possível vínculo com o terrorismo internacional. Sob a ótica dos princípios liberais e humanitários da ONU, essa heterogeneidade tende a ser relevante, impacta em maior escala o concerto das nações e atrai maior apelo institucional.

Um terceiro ponto aborda os investimentos e interesses estrangeiros no GG, desde plataformas *offshore* e empresas internacionais até o mercado consumidor. A participação mais decisiva da ONU na região do GG trará benefício para 25 países e suas respectivas populações na África, ao contrário dos resultados no Golfo de Áden, região formada por um universo populacional muito menor.

Por fim, um quarto tópico a iluminar decorre do fato de que a luta desenvolvida contra a pirataria no Golfo de Áden, apesar de não ter sido realizada sob a égide da ONU, contou com a anuência daquela Organização, por várias resoluções formais do CSNU¹⁴¹ (EUROPEAN UNION EXTERNA ACTION, 2020).

¹⁴¹ Algumas das Resoluções do CSNU: 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008), 1846 (2008), 1851 (2008), 1897 (2009), 1918 (2010), 1950 (2010), 1976 (2011), 2015, 2020 (2011) e 2500 (2019) (EUROPEAN UNION EXTERNA ACTION, 2020).

APÊNDICE G - O Brasil nos Fóruns Internacionais de Segurança até 2023

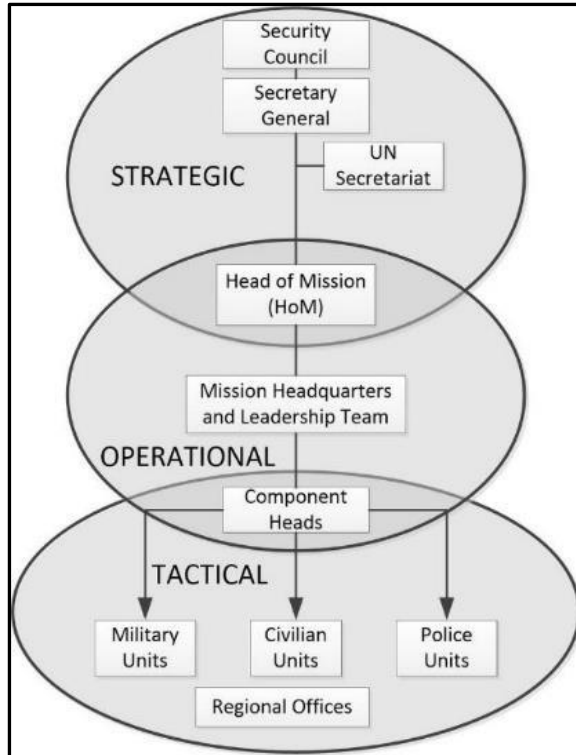
QUADRO 1 - Assentos a serem ocupados pelo Brasil em Fóruns Internacionais relativos à segurança marítima, no período de 2020 a 2023.

Fórum Internacional Segurança	2020	2021	2022				2023
	JAN a DEZ	JAN a DEZ	JAN	FEV	MAR	ABR a DEZ	JAN a DEZ
CAMAS	O Brasil é o CAMAS.	O Brasil é o CAMAS.	Até março de 2022, exerce a função de CAMAS. Realização de exercício operativo, no âmbito da ZOPACAS, no GG, semelhante ao <i>Obangame Express</i> , mas sob a coordenação brasileira.				
		Apoio à proposta de uma OMPMD de caráter naval no GG.					
IMO	O Brasil ocupa assento no Conselho da IMO.	O Brasil ocupa assento no Conselho da IMO.	Até março de 2022, ocupa assento no Conselho da IMO.				
	Apoio à hipotética candidatura brasileira à Presidência do G7+FoGG.	Apoio à proposta de uma OMPMD de caráter naval no GG.					
G7+FoGG	O Brasil é membro efetivo do G7+FoGG.	Discussão e formulação da proposta de uma OMPMD de caráter naval do GG.	Até março de 2022, o G7+FoGG finaliza sua proposta de uma OMPMD, de caráter naval no GG.				
		O Brasil apresenta formalmente sua hipotética candidatura à Presidência do G7+FoGG.					Até fevereiro de 2022, o Brasil assume a hipotética Presidência do G7+FoGG.
ONU			Em março de 2022, previsão do Brasil assumir assento no Conselho de Segurança da ONU.				Expedição da Resolução do CSNU e do Mandato da ONU para a OMPMDCN.
							Análise da proposta da OMPMDCN no GG, pelo CSNU.

Fonte: AUTOR, 2020.

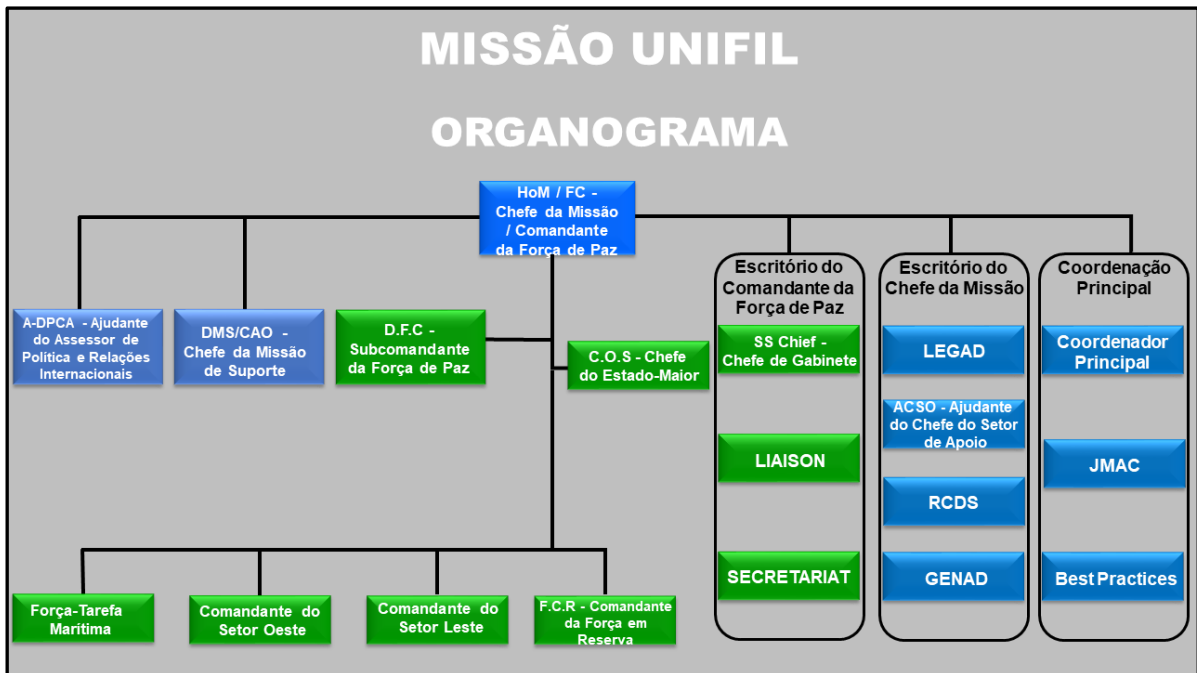
APÊNDICE H - Estrutura organizacional de Missão de Paz da ONU

Figura 24 - Estrutura organizacional de Missão de Paz da ONU.



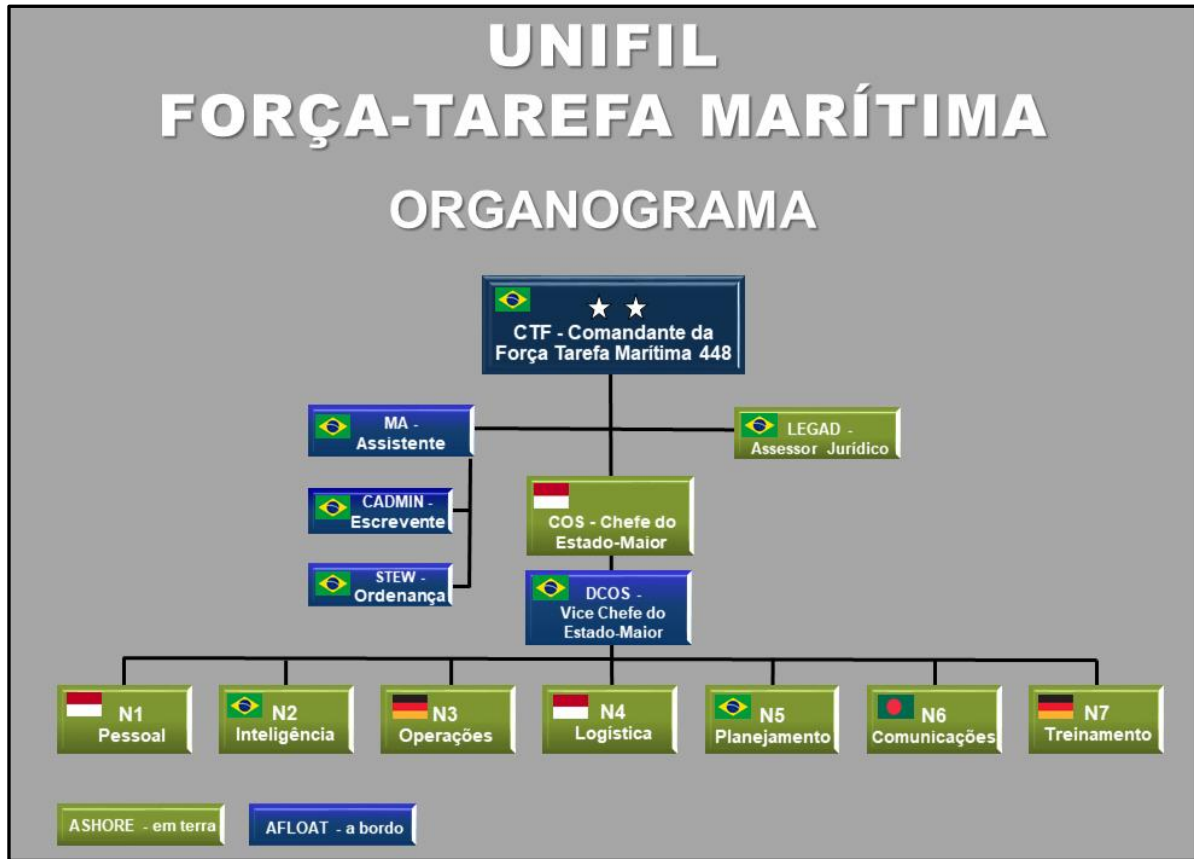
Fonte: LEANDROS MAGLARAS. *In*: ResearchGate. Disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Traditional-UN-Peacekeeping-Organisational-Structure_fig1_325645337. Acesso em: 8 jul. 2020.

Figura 25 - Organograma da Missão UNIFIL.



Fonte: Seminário Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval, 2020. Tradução nossa.

Figura 26 - Organograma da Força-Tarefa Marítima da UNIFIL.



Fonte: Seminário Internacional de Operações de Paz de Caráter Naval, 2020. Tradução nossa.

APÊNDICE I - Principais tarefas a serem implementadas pela OMPMDCN

As principais tarefas da OMPMDCN combinam as sinergias do conhecimento situacional marítimo e das estruturas de segurança marítima à credibilidade do PN que as cumprirá frente às ameaças no GG (MARQUES, 2018). São elas:

a) Acolher, na estrutura organizacional e operacional da OMPMDCN no GG, os diversos Centros de Comando e Controle regionais, visando finalizar a integração entre eles e intensificar a cooperação entre as autoridades nacionais.

b) Fixar os limites da AMO, reduzindo a dificuldade de coordenação e controle, decorrente da enorme extensão marítima do Senegal até Angola, e concentrando o patrulhamento nas Zonas Marítimas (D e E) de maior incidência de ameaças. Essa AMO poderá, ainda, ser dividida em duas zonas menores, visando uma coordenação e controle mais eficiente, sendo destinada uma FTM para cada uma delas.

c) Coordenar e operar as ações navais na AMO, integrando os centros de controle da arquitetura de segurança marítima de Yaoundé, com o intuito de empregar-se os bem-sucedidos CTR, SAA e STS.

d) Coordenar e operar o fluxo de informações na AMO, integrando as diversas redes de cooperação e intercâmbio regionais do GG, com o propósito de ampliar a Consciência Situacional Marítima, pilar fundamental para a segurança marítima (MARQUES, 2018).

e) Coordenar, com os Estados Costeiros e as Organizações Regionais, a adequada aplicação do arcabouço jurídico, amparado na CNUDM e, quando necessário, transpondo para os ordenamentos jurídicos estatais. É importante destacar que os países do GG possuem instituições e leis relativas aos diversos ramos do Direito, inclusive do direito penal relacionado com o direito do mar, respeitando a CNUDM (MARQUES, 2018).

ANEXO A - Golfo da Guiné

Não há uma delimitação oficial dos países que compõem o GG, mas “na sua definição mais ampla, inclui a região desde Cabo Verde até Angola, inclusive” (CHATHAM, 2012, p. V). Neste trabalho, será considerada como GG a região continental e sua respectiva área marítima, compreendida desde a Costa do Marfim até a República Democrática do Congo (RDC), inclusive.

Figura 27 - Golfo da Guiné na perspectiva mais ampla.



Fonte: OKAFOR-YARWOOD; PIGEON; AMLING; RIDGWAY; ADEWUMI; JOUBERT, 2020, p. 1.

ANEXO B - Arquitetura de Segurança Marítima de Yaoundé e Zonas Marítimas

Conforme exposto no item 2.4.1 deste trabalho, foi criado, em 2013, o Código de Conduta de Yaoundé, com o propósito de promover a segurança marítima no GG, o compartilhamento e a coordenação de informações e o adestramento operacional conjunto das Marinhas e Guardas Costeiras (CABRITA, 2016; IMO, 2013).

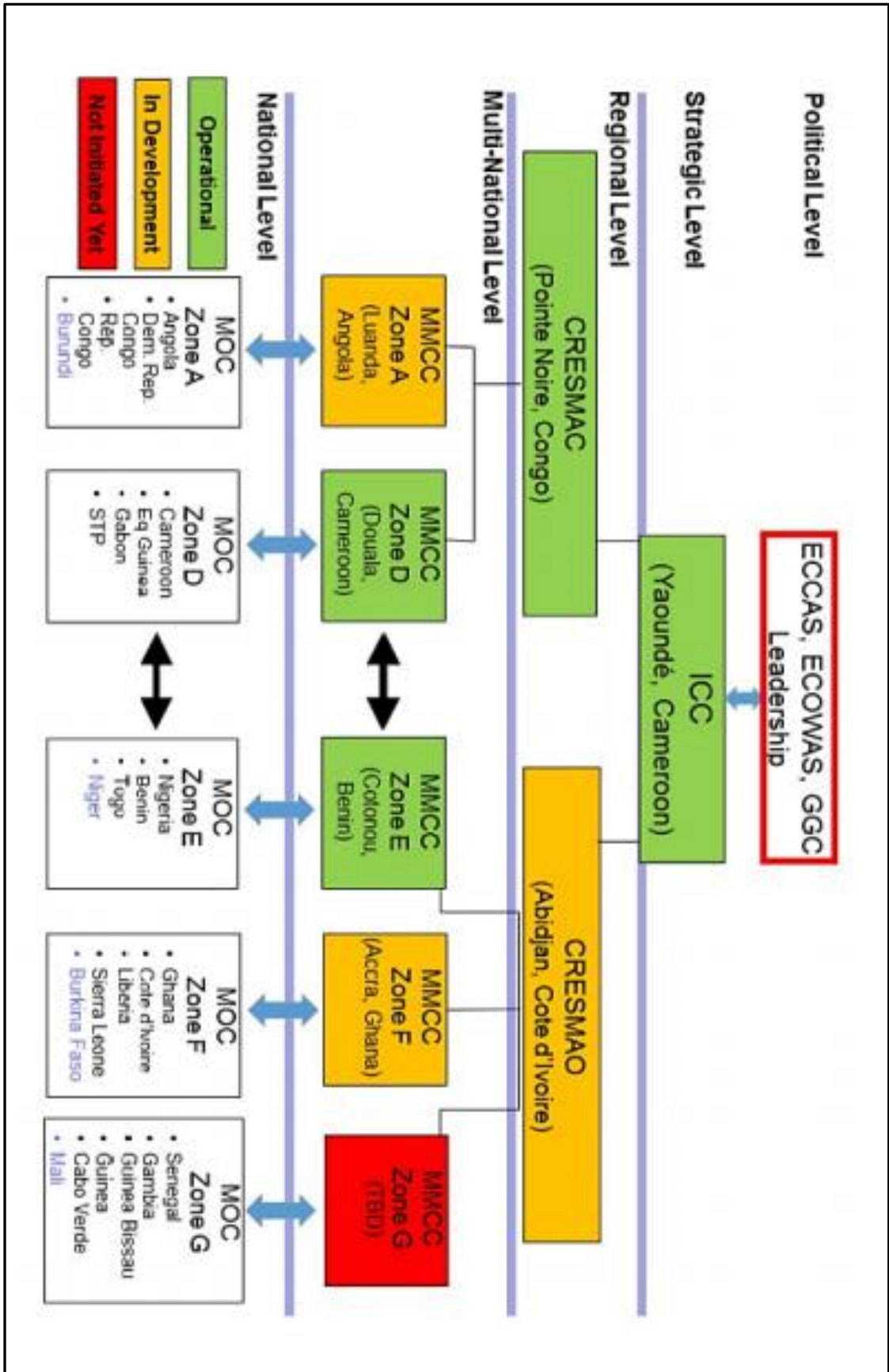
Dessa reunião, resultou a atual arquitetura regional de segurança marítima para o GG (Figuras 28 e 29), estruturada em cinco zonas marítimas, onde o Centro Inter-regional de Coordenação (CIC)¹⁴² deve coordenar e integrar os esforços realizados pelos dois Centros de Coordenação Multinacional (CMC) - o Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Central (CRESMAC) e o Centro de Coordenação Regional para a Segurança Marítima da África Ocidental (CRESMAO). Esses dois CMC têm sob tutela três áreas marítimas, encabeçadas por um Centro de Coordenação Multinacional Marítimo (MMCC). Por fim, aos Centros Operacionais Marítimos (MOC) compete a maior responsabilidade operacional, pois constituem a base dessa pirâmide (MARQUES, 2018).

As Figuras 28 e 29 espelham a magnitude e complexidade da arquitetura de segurança marítima de Yaoundé, com inúmeros centros e partícipes, bem como a fragmentação das responsabilidades de coordenação pelos Estados. São quatro esferas decisórias distintas: CIC, CMC, MMCC e MOC. Apesar dos avanços registrados, esses aspectos foram identificados como limitações ao desenvolvimento dessa estrutura. Além dessas características, intrínsecas à estrutura criada em Yaoundé, somam-se as limitadas capacidades estatais, em particular de suas Marinhas e Guardas Costeiras, para enfrentar a multiplicidade de ameaças, bem como a capacidade econômica e a logística limitadas, para reagir eficazmente aos desafios impostos para manter a BOM (INTERNATIONAL CRISIS GROUP, 2014).

Como qualquer outro código de conduta semelhante, o Código de Conduta de Yaoundé “não é um documento juridicamente vinculativo e não impõe nenhuma obrigação aos Estados signatários. Portanto, sua implementação plena e eficaz depende, necessariamente, da boa vontade e capacidade de tais Estados” (CGG, 2013).

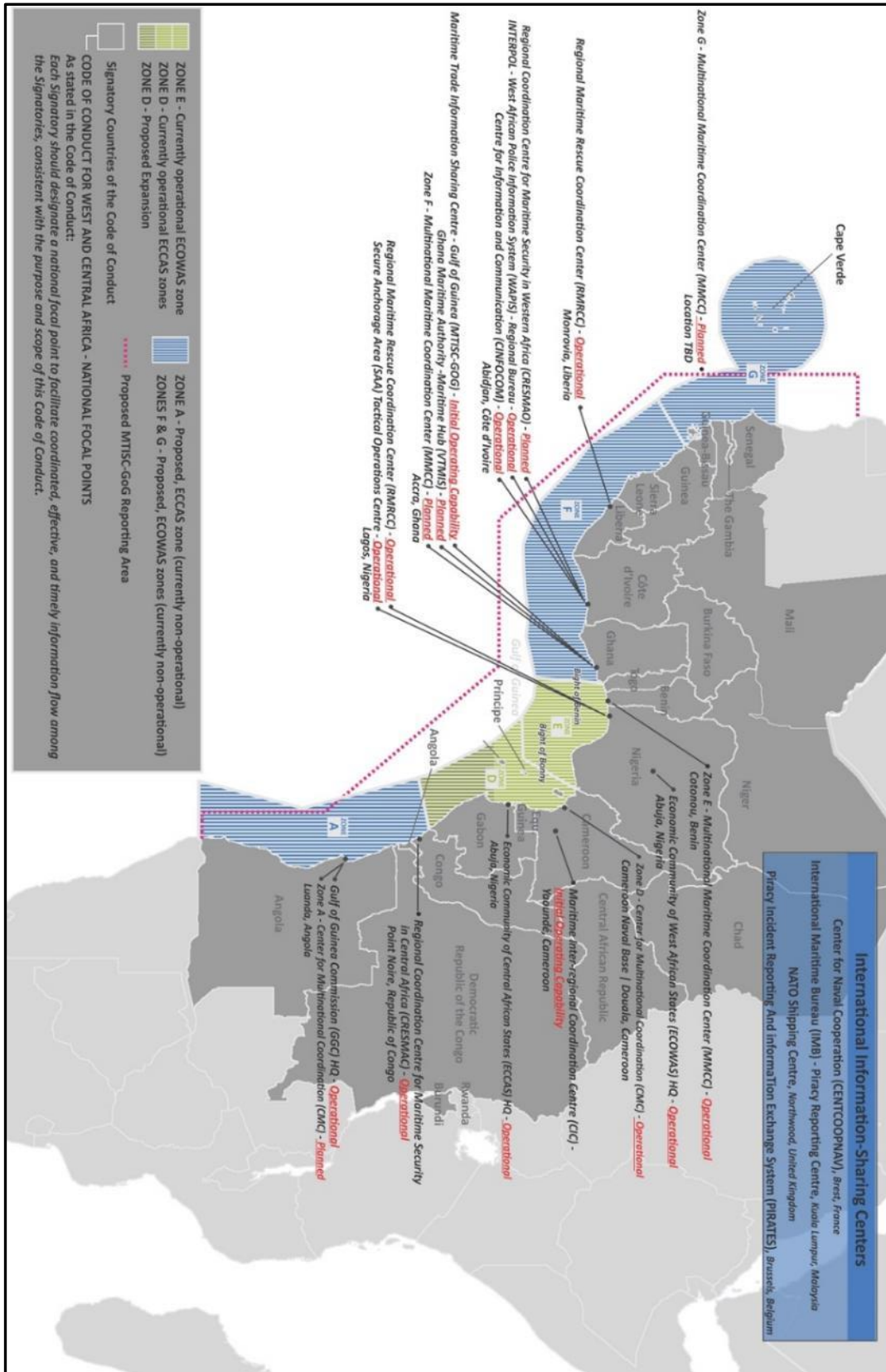
¹⁴² Na Figura 28, o CIC é identificado pelo acrônimo ICC (*Interregional Coordination Center*).

Figura 28 - A Complexa Estrutura de Segurança Marítima de Yaoundé.



Fonte: Cabrita, 2016, p. 60.

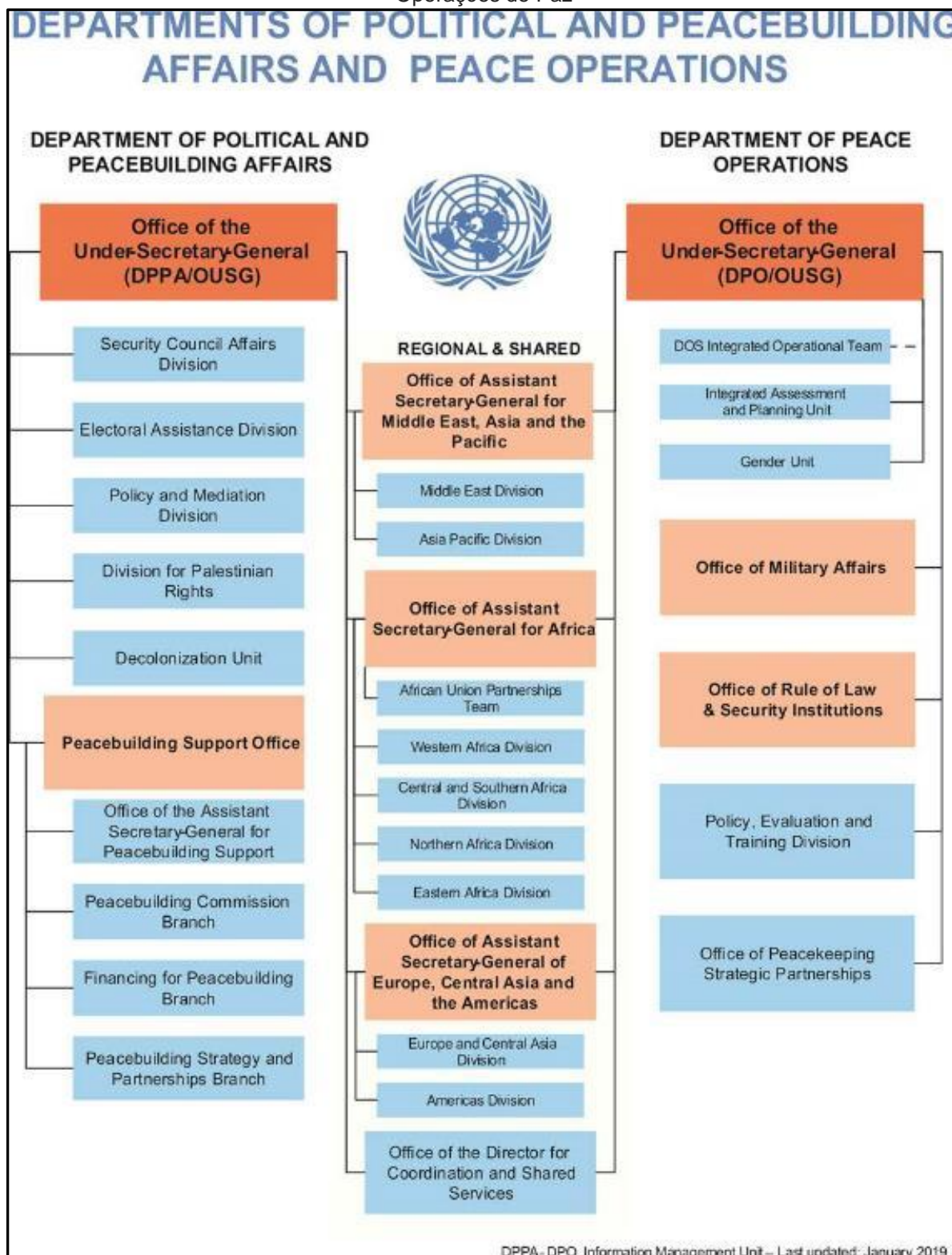
Figura 29 - A Complexa Estrutura de Segurança Marítima de Yaoundé, com os Centros de Comando e Controle e Zonas de Segurança Marítima.



Fonte: Ocean Beyond Piracy. Disponível em: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/WestAfricaInfoSharingMap_9.pdf. Acesso em: 7 jun. 2020. Copilação do Autor.

ANEXO C - Organograma do Departamento de Operações de Paz da ONU

Figura 30 - Organograma dos Departamentos de Assuntos Políticos e de Construção da Paz e Operações de Paz



Fonte: ONU. Disponível em: <https://peacekeeping.un.org/sites/default/files/dppa-dpo-org-chart-2019.pdf>. Acesso em: 16 jun. 2020.