

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG RENATO LEITE FERNANDES

COMPARAÇÃO ENTRE A SEGURANÇA MARÍTIMA
NA UNIÃO EUROPEIA E NO ATLÂNTICO SUL.

Rio de Janeiro

2023

CMG RENATO LEITE FERNANDES

COMPARAÇÃO ENTRE A SEGURANÇA MARÍTIMA
NA UNIÃO EUROPEIA E NO ATLÂNTICO SUL.

Tese apresentada à Escola de Guerra Naval, como
requisito parcial para a conclusão do Curso de
Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CF(RM1) Fabiano Rebello Cantarino

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval

2023

DECLARAÇÃO DA NÃO EXISTÊNCIA DE APROPRIAÇÃO INTELECTUAL IRREGULAR

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

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

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

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

ASSINATURA PELO GOV.BR
(LOCAL DA CHANCELA)

AGRADECIMENTOS

À Escola de Guerra Naval, pelo excelente tempo de aprendizagem e crescimento intelectual no C-PEM 2023.

Ao encarregado do C-PEM 2023, Capitão de Mar e Guerra (RM1) Alexandre Motta de Sousa, pelo incentivo e apoio aos oficiais alunos e pela bem-sucedida condução do curso.

Ao meu orientador, Comandante Fabiano Rebello Cantarino, pela orientação de alto nível, pelo apoio e pela confiança no desenvolvimento deste trabalho.

Aos colegas da Turma C-PEM 2023, em especial aos irmãos da Turma Almirante Lúcio Meira, pela amizade e pela sensacional troca de experiências.

Aos meus pais, pelos valores e ensinamento recebidos, bem como pelo amor sempre demonstrado.

À minha querida Rebeca e ao meu querido Calebe, pelo sorriso e alegria que me fazem feliz.

À minha amada Cristiane, por seu amor e compreensão durante este tempo de estudo e dedicação.

Acima de tudo, ao Deus Vivo, Pai do Senhor Jesus Cristo, a quem sirvo e que tem me sustentado e orientado em cada momento da minha vida.

RESUMO

Do ponto de vista social, econômico e ambiental, os oceanos e os mares possuem grande importância para as nações. Atualmente, a globalização pode ser sentida por meio do mar, no qual as linhas de comunicações marítimas possibilitam o transporte da maior parte das mercadorias comercializadas no mundo. Nesse contexto, faz-se necessário aos estados envidar esforços e adotar medidas para garantir a proteção dos oceanos, dos mares e das populações que vivem em seu entorno. Desde as duas Grandes Guerras Mundiais, e mais recentemente com o surgimento de novas ameaças a partir do final do século XX, as nações vêm se empenhando para garantir a segurança marítima a nível local, regional e global. O Atlântico Sul, abrangendo três continentes com realidades distintas, possui áreas nas quais há relevantes preocupações quanto às ameaças à segurança no mar. A existência de volumosos recursos naturais e de um crescente tráfego mercante na região mostra a importância da proteção desse espaço marítimo. Além disso, o Atlântico Sul faz parte do Entorno Estratégico Brasileiro, sendo de grande importância para o país a manutenção de uma “Boa Ordem no Mar” na região. Já a União Europeia, que possui entre seus grandes interesses a segurança marítima da Europa, caracteriza-se por um intenso processo de integração e cooperação regional, fato que se reflete na adoção de uma estratégia de segurança marítima integral e consolidada para fazer frente às ameaças na região. Considerando-se o elevado nível de integração e cooperação do bloco europeu quanto à segurança no mar, a presente pesquisa tem o objetivo de estudar a segurança marítima na União Europeia e no Atlântico Sul e, por meio de comparações em relação à aplicação da segurança marítima na Europa, identificar desafios e oportunidades para o aprimoramento da segurança na região sul-atlântica.

Palavras Chave: Segurança Marítima; União Europeia; Atlântico Sul.

ABSTRACT

From a social, economic and environmental point of view, oceans and seas are of great importance to nations. Currently, globalization can be felt through the sea, where Maritime communication lines enable the transport of most of the goods traded in the world. In this context, it is necessary for states to make efforts and adopt measures to ensure the protection of oceans, seas and the populations living around them. Since the two Great World Wars, and more recently with the emergence of new threats since the end of the 20th century, nations have been striving to ensure maritime security at local, regional and global levels. The South Atlantic, spanning three continents with distinct realities, has areas where there are relevant concerns about security threats at sea. The existence of voluminous natural resources and a growing merchant traffic in the region show the importance of protecting this maritime space. In addition, the South Atlantic is part of the Brazilian Strategic Surroundings, and it is of great importance for the country to maintain a "Good Order at Sea" in the region. The European Union, which has among its major interests the maritime security of Europe, is characterized by an intense process of integration and regional cooperation, which is reflected in the adoption of a comprehensive and consolidated maritime security strategy to face threats in the region. Considering the high level of integration and cooperation of the European bloc regarding security at sea, this research aims to study maritime security in the European Union and the South Atlantic and, through comparisons in relation to the application of maritime security in Europe, to identify challenges and opportunities for the improvement of security in the South Atlantic region.

Key words: Maritime Security; European Union; South Atlantic.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1	Os atributos do mar e as ameaças à Boa Ordem no Mar.....	90
FIGURA 2	Matriz de Segurança Marítima.....	90
FIGURA 3	Dimensões da Segurança Marítima.....	91
FIGURA 4	Estados-Membros da União Europeia.....	92
FIGURA 5	Países integrantes da ZOPACAS.....	92
FIGURA 6	Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).....	93
FIGURA 7	Entorno Estratégico Brasileiro.....	94
FIGURA 8	Golfo da Guiné.....	94
FIGURA 9	Arquitetura do YCoC.....	95
FIGURA 10	Circulação Marítima Global.....	95
FIGURA 11	Níveis de controle NCAGS.....	96
FIGURA 12	Autoridades de CNTM – ORGACONTRAM.....	96

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGNU -	Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas
AIM 2050 -	Estratégia Marítima Integrada Africana para 2050
AJB -	Águas jurisdicionais brasileiras
AMAS -	Área Marítima do Atlântico Sul
AS -	Atlântico Sul
CAMAS -	Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul
CEDEAO -	Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CEEAC -	Comunidade Econômica dos Estados da África Central
CISE -	<i>Common Information Sharing Environment</i>
CLPC -	Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNTM -	Controle Naval do Tráfego Marítimo
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982
ComPAAz -	Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul
COpMar -	Centro de Operações Marítimas
CPLP -	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CSNU -	Conselho de Segurança das Nações Unidas.
EIMS -	Estratégia Marítima Integrada da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
EMSA -	Agência de Segurança Marítima Europeia
END -	Estratégia Nacional de Defesa
ESMUE -	Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia
EUA -	Estados Unidos da América
FRONTEX -	Agência Europeia de Guarda de Fronteiras e Costeira
GoG -	Golfo da Guiné
ICC -	Centro de Inter-regional de Coordenação
IMO -	Organização Marítima Internacional

INN -	Ilegal, não reportada e não declarada
JID -	Junta Interamericana de Defesa
LBDN -	Livro Branco de Defesa Nacional
LCM -	Linhas de Comunicações Marítimas
LRIT -	<i>Long-Range Identification and Tracking</i>
MARCOM -	<i>Allied Maritime Command</i>
MARSUR -	<i>Maritime Surveillance</i>
MB -	Marinha do Brasil
MD -	Ministério da Defesa
MERCOSUL -	Mercado Comum do Sul
MT -	Mar Territorial
NCAGS -	<i>Naval Cooperation and Guidance for Shipping</i>
NCAGSORG -	Organização do NCAGS
NCS -	<i>Naval Control Shipping</i>
NM -	Navio Mercante
NSC -	<i>NATO Shipping Centre</i>
ONU -	Organização das Nações Unidas
ORGACONTRAM -	Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo
OTAN -	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PC -	Plataforma Continental
PDN -	Política de Defesa Nacional
PEM -	Plano Estratégico da Marinha
PMI -	Política Marítima Integrada
PND -	Política Nacional de Defesa
PTI-CNTM -	Publicação Interamericana de Controle Naval do Tráfego Marítimo
SisGAAz -	Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul®
TIAR -	Tratado Interamericano de Assistência Recíproca
TM -	Tráfego Marítimo

UA -	União Africana
UE -	União Europeia
YCoC -	Código de Conduta de Yaoundé
ZEE -	Zona econômica exclusiva
ZOPACAS -	Zona de paz e de cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	13
2	A SEGURANÇA MARÍTIMA.....	17
2.1	A segurança marítima de acordo com Mahan e Geoffrey Till.....	17
2.1.1	Teoria de Mahan.....	18
2.1.2	Teoria de Geoffrey Till.....	19
2.2	A evolução do conceito de Segurança.....	20
2.3	Ampliando o conceito de segurança marítima.....	22
2.3.1	Maritime safety.....	22
2.3.2	Maritime security.....	23
2.4	Ameaças à Segurança Marítima.....	24
2.5	Dimensões da Segurança Marítima.....	25
2.5.1	Matriz de Segurança Marítima.....	25
2.5.2	Ameaças Marítimas x Atributos do Mar x Dimensões da Segurança.....	26
2.6	O carácter transnacional das ameaças à segurança marítima.....	26
2.7	Os desafios das marinhas do século XXI quanto a segurança marítima.....	27
3	A SEGURANÇA MARÍTIMA NA UNIÃO EUROPEIA.....	29
3.1	A União Europeia.....	29
3.2	A definição de Maritime Security da União Europeia.....	30
3.3	Principais documentos que caracterizam a segurança marítima na UE.....	31
3.3.1	Política Marítima Integrada (PMI).....	32
3.3.2	Diretiva Quadro da Estratégia Marinha (DQEM).....	34
3.3.3	Estratégia de segurança marítima da UE.....	35
3.4	A implementação da segurança marítima na UE.....	37
3.4.1	Agência Europeia para a Segurança Marítima.....	37
3.4.2	Agência Europeia de Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX).....	38
3.4.3	Operações de segurança marítima.....	39
3.4.3.1	Operação Atalanta.....	39

3.4.3.2	Operação Sophia.....	40
3.4.4	CISE.....	40
3.4.5	MARSUR.....	41
3.5	O controle e proteção do tráfego marítimo na UE.....	42
4	A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL.....	44
4.1	Organismos de cooperação no AS.....	45
4.1.1	ZOPACAS.....	45
4.1.2	MERCOSUL.....	46
4.2	A definição de Maritime Security no AS.....	47
4.3	A segurança marítima em regiões estratégicas do AS.....	49
4.3.1	A segurança marítima no Brasil.....	50
4.3.2	A segurança marítima no Golfo da Guiné.....	53
4.4	A implementação da segurança marítima no AS.....	55
4.4.1	Atividades de segurança marítima desenvolvidas nas AJB.....	55
4.4.2	Atividades de segurança marítima desenvolvidas no Golfo da Guiné.....	58
4.5	O controle e proteção do tráfego marítimo no AS.....	60
5	SEGURANÇA MARÍTIMA: COMPARAÇÃO ENTRE UE E AS.....	62
5.1	Aspectos Gerais.....	62
5.2	A organização da segurança marítima.....	64
5.2.1	Ordenamento Normativo.....	65
5.2.2	Implementação da segurança marítima.....	65
5.3	O controle e a proteção do TM na UE e no AS.....	67
5.3.1	A evolução das doutrinas NCAGS e CNTM.....	67
5.3.2	Doutrina NCAGS.....	68
5.3.2.1	A organização do NCAGS.....	69
5.3.2.2	Os níveis de controle NCAGS.....	70
5.3.3	Doutrina CNTM.....	71
5.3.3.1	A organização do CNTM.....	72
5.3.3.2	Os níveis de controle CNTM.....	74

5.3.4	Similaridades e diferenças entre as doutrinas.....	75
6	CONCLUSÕES.....	77
	REFERÊNCIAS.....	82
	APÊNDICE – Ilustrações.....	90

1 INTRODUÇÃO

Do ponto de vista social, econômico e ambiental, os oceanos e mares possuem grande importância para as nações. Atualmente, a globalização faz-se sentir através do mar, no qual as linhas de comunicação marítimas possibilitam o transporte de mais de 80% das mercadorias comercializadas no mundo¹.

Portanto, faz-se necessário aos estados envidar esforços e adotar medidas para garantir a proteção dos oceanos, dos mares e das populações que vivem em seu entorno. As nações, desde as duas Grandes Guerras Mundiais, passando pela Guerra Fria² e pelo surgimento de novas ameaças a partir do final do século XX, vêm reunindo esforços para tentar garantir a segurança marítima.

Cabe ressaltar que os estados que assinaram a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) assumiram responsabilidades em relação à segurança marítima e à “Boa Ordem no Mar”³. Nesse contexto, estratégias e ações de segurança marítima têm sido elaboradas e aplicadas nos diferentes espaços marítimos do planeta.

A União Europeia, um bloco supranacional consolidado por meio da integração e cooperação regional, desde sua origem tem empregado políticas e ações que visam à segurança dos seus estados-membros. A segurança marítima é uma das suas principais preocupações, tendo em vista as novas ameaças que o continente europeu tem enfrentado, como o terrorismo e a imigração ilegal pelo mar.

O Atlântico Sul, um espaço marítimo que possui uma vasta extensão e que une três continentes com características muito distintas, também sofre com as ameaças à sua segurança marítima, porém sem contar com o mesmo nível de integração e cooperação da UE. Em seu lado ocidental, na América do Sul, as principais novas ameaças estão relacionadas ao tráfico de drogas e à pesca ilegal. No lado oriental, pode-se considerar que a principal ameaça é a pirataria, especialmente no Golfo da Guiné (GoG)⁴.

¹ KOSOWSKA-STAMIROWSKA, 2020

² Guerra Fria foi um período de tensão geopolítica entre a União Soviética e os Estados Unidos e seus respectivos aliados, o Bloco Oriental e o Bloco Ocidental, após a Segunda Guerra Mundial. Considera-se geralmente que o período abrange a Doutrina Truman de 1947 até a dissolução da União Soviética em 1991 (LEWKOWICZ, 2018).

³ Esse importante conceito será abordado no capítulo 2.

⁴ Do inglês, *Gulf of Guinea*.

Tanto no espaço marítimo da UE quanto no Sul existem doutrinas consolidadas para o controle e proteção do tráfego marítimo a nível regional, que possuem similaridades e diferenças. Tais doutrinas, inicialmente, consideravam as ameaças tradicionais representadas por um inimigo estatal bem definido, mas que têm evoluído para fazer frente às novas ameaças à segurança marítima. Esse é o caso da doutrina *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS), utilizada pela OTAN para o controle e proteção do espaço marítimo europeu, e da doutrina Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), empregada pelo CAMAS⁵ na Área Marítima do Atlântico Sul⁶.

Logo, o problema a ser abordado nesta Tese trata da necessidade de desenvolver a segurança marítima no Atlântico Sul.

O estudo se justifica e o tema em pauta é relevante para a Marinha do Brasil em virtude da importância da segurança marítima no Entorno Estratégico Brasileiro⁷, em especial nas Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB), tendo em vista o volume do comércio marítimo de interesse do Brasil que por ali transita, além da existência, nessa área, de uma imensa variedade de recursos vivos e não vivos exploráveis.

Por tanto, esta Tese tem como objeto de estudo a segurança marítima na União Europeia e a segurança marítima no Atlântico Sul, possuindo como objetivo geral identificar diferenças e deduzir oportunidades que possam vir a ser de utilidade para o aprimoramento da segurança marítima sul-atlântica a partir de um processo de análise comparativa em relação às boas práticas verificadas na União Europeia, tendo em vista o elevado nível de integração e cooperação do bloco europeu quanto à segurança marítima.

Os seguintes objetivos específicos foram definidos:

- analisar o conceito atual de segurança marítima;
- descrever os principais aspectos da segurança marítima da União Europeia (UE);
- descrever os principais aspectos da segurança marítima do Atlântico Sul (AS); e
- comparar as principais diferenças identificadas entre a segurança marítima da UE e do AS, apresentando possíveis sugestões a serem implementadas na região sul-atlântica, de acordo com o modelo europeu adotado.

⁵ Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul.

⁶ A Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) é uma área estabelecida no espaço sul-atlântico pelo Plano para a Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (CODEFRAMI), conforme explicitado no capítulo 4.

⁷ O conceito de Entorno Estratégico Brasileiro será tratado no capítulo 4.

Quanto à metodologia utilizada, o trabalho consistiu em uma pesquisa descritiva e exploratória, no sentido em que a evolução do conceito de segurança marítima foi descrita, assim como sua aplicação no espaço marítimo da UE e do AS, propiciando a elaboração de comparações entre as duas regiões. Releva-se que também se constituiu, quanto aos meios, de uma pesquisa bibliográfica e documental, investigando na literatura, de forma variada, o tema segurança marítima.

No que tange à delimitação do estudo no espaço temporal, embora apresente questões históricas, o trabalho teve seu foco na análise da evolução do conceito de segurança marítima no período pós-Guerra Fria, principalmente após os ataques terroristas de 2001⁸, nos Estados Unidos da América (EUA), quando se verifica uma nítida intensificação das medidas de segurança marítima em todo o mundo.

Quanto à abrangência do estudo, foram abordados os aspectos relacionados com a segurança do espaço marítimo da União Europeia e do Atlântico Sul. Cabe ressaltar que, por causa da grande extensão e heterogeneidade do AS, visando possibilitar comparações adequadas com a segurança marítima da UE, foram tratadas na Tese somente duas áreas desse espaço marítimo: AJB e GoG. No que diz respeito às doutrinas de controle e proteção do tráfego marítimo, no AS foi considerada somente a área sob responsabilidade do CAMAS, no litoral sul-americano.

A estruturação por capítulos foi organizada seguindo a lógica dedutiva empregada na formulação dos objetivos específicos, de modo que a consecução desses objetivos proporcionasse a fundamentação essencial para alcançar o objetivo geral do trabalho. Nesse sentido, a distribuição adotada foi a seguinte:

a) o primeiro capítulo expõe como será estruturada a Tese, apresentando uma introdução que relata o problema, a justificativa, a relevância do trabalho, o objeto de estudo, o objetivo geral e os específicos que foram definidos, além da metodologia empregada e da abrangência do estudo;

b) o segundo capítulo identifica os diferentes conceitos aplicados à segurança marítima e as atuais ameaças ao estabelecimento dessa segurança, com o propósito de fornecer a base

⁸ Atentados terroristas realizados pela Al-Qaeda contra as Torres Gêmeas e contra o Pentágono no dia 11 de setembro de 2001. Nesse atentado, fundamentalistas islâmicos sequestraram aviões comerciais e lançaram-nos contra os alvos citados, resultando em milhares de mortos. Disponível em: <<https://www.historiadomundo.com.br/idade-contemporanea/11-de-setembro.htm>>. Acesso em: 28 jul. 2023.

necessária para identificar os principais elementos a serem considerados nas comparações entre UE e AS;

c) o terceiro capítulo analisa a segurança marítima na União Europeia, destacando a organização do bloco europeu e os seus principais documentos normativos, bem como a implementação da segurança marítima na região e o controle do tráfego marítimo;

d) o quarto capítulo analisa a segurança marítima no Atlântico Sul, tratando da organização desse espaço, destacando duas áreas marítimas: as Águas Jurisdicionais Brasileiras e o Golfo da Guiné. O capítulo ainda explicita a implementação da segurança marítima nas referidas áreas e o controle do tráfego marítimo na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS);

e) o quinto capítulo apresenta a comparação entre a segurança marítima na UE e no AS. Nesse capítulo, também é realizado o detalhamento e a comparação das doutrinas de controle e proteção do tráfego marítimo – NCAGS e o CNTM – aplicadas à UE e à AMAS, respectivamente; e

f) o sexto capítulo conclui o trabalho identificando os aspectos a serem aprimorados para o desenvolvimento e fortalecimento da segurança marítima no Atlântico Sul, tendo como referencial as boas práticas verificadas no espaço marítimo da União Europeia.

2 A SEGURANÇA MARÍTIMA

A segurança marítima é o foco deste capítulo, para tanto, cabe explicitar alguns conceitos importantes relacionados ao tema para que nas próximas seções haja base para se analisar a segurança marítima na União Europeia e no Atlântico Sul.

Sendo assim, a segurança marítima será tratada de acordo com grandes especialistas do assunto, passando pela abordagem do conceito de segurança e ampliando a definição de segurança no mar. Neste capítulo ainda serão apresentadas as principais ameaças à segurança marítima e suas diferentes dimensões, passando para o caráter transnacional de tais ameaças e finalizando com os desafios das marinhas do século XXI quanto ao tema.

2.1 A segurança marítima de acordo com Mahan e Geoffrey Till

Separados por mais de um século, Mahan⁹ e Geoffrey Till¹⁰ são dois renomados teóricos que, vivendo em épocas distintas, apresentaram relevantes trabalhos sobre a importância do mar para as nações.

A escolha dos dois especialistas reside no fato de ambos serem figuras conhecidas nos estudos de Poder Marítimo, provendo diferentes perspectivas sobre a noção de segurança marítima que será desenvolvida neste capítulo.

⁹ Alfred Thayer Mahan (1840-1914) foi um oficial da marinha dos Estados Unidos, famoso historiador naval, estrategista e teórico da geopolítica. Escreveu 20 livros e centenas de artigos em um esforço para educar o povo americano e seus líderes acerca da importância da História e da geografia para o estudo e prática das relações internacionais. Sua obra prima, *The Influence of Seapower on History (1660-1783)*, trouxe ideias sobre o poderio naval que influenciaram a visão estratégica das marinhas de todo o mundo e ajudaram a desencadear o grande investimento em meios navais que se verificou no início do século XX. Mahan, ainda hoje, continua influenciando o pensamento estratégico naval de diversas marinhas. Disponível em: <https://www.history.navy.mil/research/library/research-guides/z-files/zb-files/zb-files-m/mahan-alfred.html>. Acesso em 20 jun.2023.

¹⁰ Nascido em 1945, Geoffrey Till é um renomado acadêmico e especialista em segurança marítima e estudos navais. Ele ocupou várias posições acadêmicas importantes, incluindo a de Reitor de Estudos Acadêmicos na Faculdade de Comando e Estado-Maior do Reino Unido e Chefe do Departamento de Estudos de Defesa no King's College de Londres. Atualmente, é Professor Emérito de Estudos Marítimos no King's College e também lidera o Corbett Centre for Maritime Policy Studies. Geoffrey Till tem vasta experiência internacional, lecionando em várias instituições de defesa e acadêmicas em todo o mundo. Ele escreveu centenas de artigos de periódicos e capítulos de livros sobre vários aspectos da estratégia marítima, além de ter produzido 29 livros. Seus principais interesses de pesquisa envolvem a segurança marítima e o desenvolvimento naval. Atualmente lidera um projeto sobre como os países aumentam seu poder marítimo e os desafios associados a essa busca. Disponível em: < <https://www.kcl.ac.uk/people/till-professor-geoff>>. Acesso em 20 jun. 2023.

2.1.1 Teoria de Mahan

Alfred Thayer Mahan (1840-1914), em seu livro "*The Influence of Sea Power Upon History (1660-1783)*", propôs a Teoria do Poder Marítimo em 1890, ao analisar a história naval britânica para compreender as razões de seu domínio sobre os mares por três séculos.

Mahan destacou a importância de o Estado construir um forte Poder Marítimo como parte de sua política de defesa, sendo o meio capaz de ajudar um país a manter sua segurança marítima a fim de proteger as rotas comerciais e exercer influência nas relações internacionais, garantindo o sucesso da nação em escala global.

Para alcançar esse objetivo, Mahan propôs o fortalecimento da marinha e da infraestrutura marítima, incluindo a supervisão e o controle de rotas estratégicas de comércio marítimo, visando manter sua área marítima e defender seus interesses nacionais de perigos externos.

Segundo Mahan (1890), o Poder Marítimo deve conter três componentes, incluindo uma esquadra forte, bases marítimas adequadas e políticas que sustentem o desenvolvimento do Poder Marítimo, enfatizando o Poder Naval como um componente essencial da estratégia de defesa marítima (GROOVE, 2021).

De acordo com o estrategista, o poder marítimo deve ser examinado como base para determinar a política externa e a defesa do Estado. Nesse caso, o poder incluía o poder militar, econômico e diplomático resultante do controle das rotas comerciais e das áreas marítimas (TATAI, 2020).

Sendo assim, a aplicação das estratégias de Poder Marítimo conceituadas por Mahan enfatizou que o Estado deve priorizar a expansão do poder marítimo como parte de sua política de defesa. Em segundo lugar, deve-se observar que o Estado deve ter uma marinha forte e infraestrutura marítima suficiente para proteger sua área marítima e salvaguardar os interesses nacionais de vários perigos externos (LISS, 2022). Terceiro, o Estado também deve supervisionar e controlar as rotas estratégicas de comércio marítimo.

Embora a teoria de Mahan se concentrasse fortemente no Poder Naval, ignorando outros aspectos, como a cooperação regional e o desenvolvimento econômico sustentável, a visão desenvolvida pelo teórico ainda é relevante hoje, ou seja, o Poder Naval ainda é considerado um componente importante na construção da defesa marítima e da segurança marítima, o que é evidenciado pelas ações de modernização das esquadras em vários países.

2.1.2 Teoria de Geoffrey Till

No início do século XXI, Geoffrey Till, em seu livro *Seapower: A Guide for the Twenty-First Century*¹¹, explicitou que as razões do sucesso marítimo dos Estados estão ligadas ao melhor uso estratégico e econômico dos atributos do mar, o que aponta para a necessidade de entender as razões que levaram a humanidade a explorar esses atributos para a compreensão do sistema marítimo.

De acordo com Till (2018), os quatro principais atributos do mar seriam: o mar como recurso, o mar como meio transporte e troca, o mar como uma área de soberania e o mar como um meio ambiente.

Nesse sentido, Till apresentou uma abordagem mais holística e sustentável, enfatizando que a segurança marítima deve ser considerada como um sistema complexo e que inclui elementos como segurança política, econômica, social e ambiental, além da militar.

Segundo o estudioso, para um melhor aproveitamento dos benefícios propiciados pela exploração da maior parte dos atributos do mar, seria fundamental que esses estivessem seguros, ou seja, livres de riscos e ameaças. Sendo assim, as marinhas de todos os Estados buscariam se empenham para a construção e preservação do que ele chamou de “Boa Ordem no Mar”¹².

Nesse ponto, Geoffrey Till (2018) relaciona a “Boa Ordem no Mar” com a segurança marítima, ou seja, a necessidade de estar seguro contra todas as formas de ameaças marítimas, indo além das preocupações relativas às invasões propiciadas pelo Poder Naval de Estados antagonistas.

Nessa noção abrangente de segurança marítima, seu gerenciamento deveria ser realizado de forma colaborativa entre os países e várias partes interessadas, como empresas marítimas, comunidades costeiras e organizações internacionais.

A implementação da segurança marítima, de acordo com Geoffrey Till, pode ser feita incluindo o aumento da cooperação regional e internacional no campo da segurança no mar,

¹¹ A primeira edição data de 2004 e atualmente seu livro encontra-se na 4ª edição (2018)

¹² Refere-se à garantia da segurança marítima, permitindo aos Estados: a busca de seus interesses no mar e através dele; a explorarem no mar, os recursos, vivos e não vivos, de maneira ecologicamente sustentável; e a desenvolverem pelo mar seus Estados, livres de ameaças, em um ambiente de respeito às normas e aos regulamentos do direito internacional e nacional. De acordo com Till, a Boa Ordem no Mar é complexa e importante, e a sua manutenção é difícil, o que em decorrência exige o envolvimento das marinhas e guardas costeiras dos Estados para garantia do uso pleno e legítimo de todos os atributos do mar (TILL, 2018, p. 309).

o fortalecimento da legislação marítima internacional, o desenvolvimento da capacidade marítima nos países em desenvolvimento, o aumento da supervisão e do controle sobre as áreas marítimas propensas a ameaças à segurança e o desenvolvimento de políticas e programas para tratar de casos ambientais, incluindo o ambiente social em torno da área marítima.

Sendo assim, essa teoria apresenta implicações estratégicas e práticas necessárias para a construção de uma segurança marítima eficaz, abordada de forma holística e sustentável, complementando a teoria de Mahan.

2.2 A evolução do conceito de Segurança

Antes de ampliar o estudo sobre a segurança marítima, cabe tratar sobre a evolução do conceito de “Segurança”.

Etimologicamente, “Segurança” tem origem na expressão latina *se cura*¹³, cujo significado literal é “ausência de preocupações”. Apesar de ainda não haver uma concepção abrangente e universalmente consolidada de segurança, uma interpretação adequada desse conceito possibilitará a identificação das ameaças atuais ou potenciais em um ambiente específico, permitindo compreender como os Estados determinam as atribuições e elaboram políticas de defesa para suas Forças Armadas e Forças de Segurança.

A noção de Segurança, desenvolvida no século XIX e amplamente aceita na maior parte do século XX, fundamenta-se basicamente na “responsabilidade do Estado de defender seus cidadãos, inicialmente pelo uso de suas Forças Armadas e depois pela aplicação de todos os meios disponíveis contra as ameaças vigentes, sob uma preocupação Estado versus Estado” (HEINE FILHO, 2019).

No contexto de Final de Guerra Fria, Buzan (1983) apresentou trabalhos inovadores, buscando examinar o significado de Segurança, nos quais enfocou a questão de como os Estados e sociedades buscam a liberdade de ameaças no contexto das relações competitivas nas dimensões política, econômica, militar, social e ambiental. Esse autor propôs considerar Segurança como sendo relacional e interdependente, interligando-se as referidas dimensões

¹³ MATOS, Luís Salgado de. Dicionário de filosofia moral e política. **Instituto de Filosofia da Linguagem**, 2001. Disponível em: <<https://www.dicionariofmp-ifilnova.pt/wp-content/uploads/2019/07/Seguranca.pdf>>. Acesso em 4 abr. 2023.

aos níveis de análise de segurança, centrada no indivíduo, nos Estados e no sistema internacional.

Um pouco antes da virada do século passado, ou seja, sob a égide de uma Nova Ordem Mundial¹⁴, Buzan, Wæver e De Wilde (1998) discorrem que o conceito de segurança, baseado nas teorias tradicionais que enfocavam o Estado como objeto de referência e o setor militar como detentor exclusivo do uso da força, passou a ser questionado, uma vez que novos atores e temas vieram a ser considerados na agenda de segurança. Novas teorias reforçavam o princípio de que a segurança deveria também abranger atores não estatais e setores não militares. No mesmo artigo os autores propuseram a importante definição de “Securitização”:

O conceito de securitização sugere que as ameaças são construídas por declarações sobre um determinado assunto, por exemplo, a pirataria pode ser apresentada como ameaça a um determinado objeto de referência, o Estado ou o sistema de comércio internacional. O processo de securitização é bem-sucedido se as declarações forem feitas por atores com reconhecida autoridade para falar sobre segurança e se a audiência-alvo aceitar essa ameaça como relevante (BUZAN, WÆVER E DE WILDE, 1998).

Assim, a Securitização se torna relevante quando se procura identificar as ameaças em uma determinada região, considerando as diferentes perspectivas dos atores interessados em manter a segurança. Nesse sentido, cabe ressaltar o que Klein explicitou:

(...) na era pós-Guerra Fria e da globalização, as preocupações de segurança não estão mais focadas em interesses militares, em termos de um Estado ser capaz de evitar a guerra ou de prevalecer em qualquer guerra. A globalização e a interdependência concomitante dos Estados levaram à vulnerabilidade mútua, na medida em que ameaças em uma parte do mundo podem afetar a segurança das pessoas em outras partes do mundo (KLEIN, 2011).

É importante destacar que, embora a noção de segurança seja abrangente e que possa englobar outros atores, sejam eles externos ou não-estatais, o Estado continua sendo considerado um ator central na organização da estrutura que busca alcançar essa segurança.

¹⁴ Nova Ordem Mundial é como ficou conhecida a nova estrutura da geopolítica e da economia globais a partir da década de 1990. A dissolução da União Soviética marcou o fim de um mundo bipolar, dividido entre apenas duas potências, e deu início a um período caracterizado pela multipolaridade. Novos centros econômicos e de poder emergiram, como foi o caso da China, ao mesmo tempo que se intensificaram os fluxos característicos da globalização e se ampliaram os blocos econômicos, cuja atuação é de fundamental importância nesse novo contexto. Disponível em: < <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/19517>>. Acesso em: 6 abr. 2023.

2.3 Ampliando o conceito de segurança marítima

Ao se falar de segurança marítima, cabe salientar que a palavra segurança pode ser traduzida por dois termos na língua inglesa: *Security* e *Safety*. Porém, há uma diferença significativa entre o significado dessas palavras.

De acordo com Beirão (2014), quando se traduz *Security* para segurança, a melhor conotação indica “proteção”, ou seja, a adoção de medidas para proteger-se de alguma ameaça. Quanto à tradução de *Safety*, a conotação aponta para “prevenção”, tratando de questões relativas à prevenção de acidentes, procedimentos de segurança, salvamento e resgate.

Nesta Tese a expressão segurança marítima será empregada em um sentido amplo, considerando tanto *Security*, quanto *Safety*. Sempre que for preciso especificar a vertente da segurança marítima, serão utilizados os termos em inglês – *maritime security* e *maritime safety* – com a finalidade de evitar ambiguidades ou interpretações diferentes do propósito desejado e garantir a correta compreensão.

Cabe, agora, melhor definir as duas vertentes da segurança marítima: *Maritime Safety* e *Maritime Security*.

2.3.1 *Maritime safety*

Maritime safety refere-se às medidas de segurança marítimas visando à prevenção e mitigação da ocorrência de acidentes e incidentes relacionados ao uso dos atributos do mar, sendo necessárias ao estabelecimento da Boa Ordem no Mar.

Inclui ações que vão desde a fiscalização do cumprimento das leis e normas de segurança que são aplicadas na construção, equipagem e operação dos portos, navios e plataformas que visam à utilização do mar e das águas interiores, até os efeitos das mudanças climáticas sobre as populações que vivem nas regiões costeiras.

A salvaguarda da vida humana no mar, o socorro e o salvamento de embarcações, a prevenção da poluição provocada pelos navios e plataformas, os danos ao meio ambiente marinho e a exploração de patrimônio cultural subaquático são alguns exemplos de ações que integram a *maritime safety*.

2.3.2 *Maritime security*

Maritime Security refere-se às medidas visando à proteção contra a prática de atos deliberados e ilegais, que podem se configurar tanto pelo emprego de violência, quanto pela subtração de patrimônio alheio, constituindo crimes no mar. Trata-se de ameaças conscientes contra pessoas, portos, infraestruturas críticas, recursos vivos e não vivos, embarcações, navios exigindo instrumentos de força e medidas para proteger a navegação, os recursos do mar e combater a criminalidade nos espaços marítimos.

As definições de *maritime safety* e *maritime security* não são estanques e podem se interrelacionar. Por exemplo, a sabotagem de um gasoduto submarino pode ser inicialmente tratada no âmbito de *maritime security* e evoluir para uma questão de *maritime safety*, em virtude de desdobramentos relacionados com o meio-ambiente.

Há distinções claras entre os conceitos, sendo uma das principais diferenças a intencionalidade dos atos, já que a *maritime security* trata de ações deliberadamente intencionais, enquanto a *maritime safety* abrange acidentes e outras questões inerentes ao uso do mar, não necessariamente intencionais. Ambas as vertentes, no entanto, têm em comum a necessidade de ações para prevenir ou mitigar efeitos de riscos e de danos contra os Estados.

De acordo com Till (2018, p.308), a *maritime security* ainda poderia ser dividida em duas categorias: *Hard Security* e *Soft Security*, traduzidas livremente como “Segurança Marítima Dura” e “Segurança Marítima Suave”, respectivamente.

A *Hard Security* teria um caráter competitivo, em que as marinhas disputariam a exploração do mar como fonte de poder e domínio, com o Poder Naval adversário sendo a principal ameaça.

Já a *Soft Security* seria de caráter competitivo-cooperativo, em que as marinhas e guardas costeiras gerenciariam riscos a todas as ameaças relacionadas à exploração de recursos marítimos, transporte e comércio, bem como à utilidade do mar como meio de troca de informações.

Figueiredo e Monteiro (2015) argumentaram que a *Hard Security* seria aquela realizada por um Poder Naval de um Estado adversário enquanto a *Soft Security* estaria relacionada às ameaças consideradas de baixa intensidade, intencionalmente realizadas por agentes infraestatais.

2.4 Ameaças à Segurança Marítima

Segurança está estreitamente ligada à noção de ameaça, que tem origem na palavra latina *minacia*¹⁵, usada para exprimir a intenção de se causar dano e a vontade de se fazer mal para algo ou alguém.

As ameaças à segurança marítima, e os danos às nações decorrentes dessas ameaças, são uma preocupação global. Em 2008, durante a 73ª Assembleia Geral das Nações Unidas, o Secretário-Geral da ONU apresentou no seu relatório (ONU, 2008) uma série de ameaças que impactavam a segurança marítima, em todo o mundo, a saber: a pirataria¹⁶ e o assalto à mão armada¹⁷; atos terroristas contra o transporte comercial marítimo, instalações *offshore* e a outros interesses marítimos; o tráfico ilícito de armas de pequeno calibre e armas biológicas, químicas ou nucleares; o tráfico ilícito de entorpecentes; o contrabando e o tráfico de pessoas pelo mar; a pesca ilegal; e os danos ilegais e intencionais ao meio ambiente marinho.

No sentido de melhor representar as ameaças à segurança marítima, Till (2018) apresentou um esquema (FIG. 1) relacionando os atributos do mar, os principais elementos a serem ameaçados e as potenciais ameaças, enfocando os desafios que são impostos ao estabelecimento da Boa Ordem no Mar.

O estudioso explicitou que a competição pela posse e a possibilidade de poluição seriam as principais ameaças à produção de óleo, gás, pescado e fluxo de dados, dentro do atributo “Mar como Recurso”. No caso do “Mar como Meio de Transporte”, navios e cargas poderiam ser ameaçados, os primeiros por guerras locais, pirataria, terrorismo e danos não intencionais, e os últimos pela presença de terroristas, tráfico de drogas e contrabando ou

¹⁵ SOUSA, Priscila. (23 de Março de 2022). *Ameaça - O que é, como sinal, conceito e definição*. Conceito.de. <https://conceito.de/ameaca>

¹⁶ A CNUDM define “Pirataria”, em seu art. 101, como sendo: a) todo ato ilícito de violência ou de detenção ou todo ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) todo ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que o pratica tenha conhecimento de fatos que deem a esse navio ou a essa aeronave o caráter de navio ou aeronave pirata; c) toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

¹⁷ Resolução da IMO nº A.1025(26), de 2009, define em seu subitem 2.2 que “Roubo armado contra navios” significa qualquer dos seguintes atos: 1. qualquer ato de violência ilegal ou detenção ou qualquer ato de depredação, ou a ameaça desses atos, desde que não constitua pirataria, cometido com fins privados e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou propriedades a bordo desses navios, dentro das águas interiores, águas arquipelágicas ou mar territorial de um Estado; 2. qualquer ato de incitação ou de facilitação intencional de um ato descrito acima.

tráfico de pessoas. Quanto ao “Mar como uma Área de Soberania”, conflitos interestatais seriam as ameaças vislumbradas. Por fim, a poluição e o uso excessivo de algumas áreas marítimas ameaçariam o “Mar como Meio Ambiente”.

Cabe observar que, em virtude da variedade e complexidade das ameaças, faz-se necessário identificar as diferentes dimensões da segurança marítima de forma a melhor estruturar e compreender o tema.

2.5 Dimensões da Segurança Marítima

Pesquisadores tem se debruçado para estudar e sistematizar as Dimensões da Segurança Marítima de acordo com as ameaças identificadas. Serão abordados dois trabalhos relevantes que merecem destaque sobre o assunto.

2.5.1 Matriz de Segurança Marítima

Bueger (2015) apresentou um importante trabalho sobre as ameaças à segurança marítima no qual foram congregadas e associadas, em uma matriz, dimensões da segurança marítima e as ameaças principalmente relacionadas à *Maritime Security*, considerando os seguintes elementos: *Maritime Safety*, Economia Azul¹⁸, Poder do Estado no Mar e Resiliência.

Sendo assim, a construção da matriz (FIG. 2) se baseou naquilo que diferentes atores estavam considerando como ameaças à *Maritime Security*, posicionando-as de acordo com as dimensões de segurança estabelecidas que mais estavam relacionadas às tais ameaças. As ameaças identificadas – acidentes, mudanças climáticas, atos terroristas, proliferação de armas, disputas entre estados, tráfico humano, pirataria, pesca ilegal não declarada e não regulamentada (INN), contrabando, poluição – foram dispostas de acordo com as quatro dimensões vislumbradas: Meio Ambiente Marinho, Desenvolvimento Econômico, Segurança Nacional e Segurança Humana.

¹⁸ Também conhecida como Economia do Mar, a Economia Azul é: “O uso sustentável dos recursos do oceano para promover crescimento econômico e melhorar os meios de subsistência e de trabalho preservando a saúde do ecossistema marinho” (Banco Mundial). Na definição da União Europeia a Economia do Mar compreende “As atividades econômicas relacionadas aos oceanos, mares e regiões costeiras que abrangem um amplo espectro de setores estabelecidos e emergentes interconectados.”. Ou seja, Economia azul abrange variadas atividades marinhas e costeiras, como a pesca, a extração de petróleo, o transporte de cargas, o turismo, o lazer etc. Disponível em: < <https://netzero.projeto draft.com/o-que-e-economia-azul/>>. Acesso em: 12 mai. 2023.

Essa matriz possui o propósito de facilitar a análise das relações estabelecidas pelos diferentes atores e os conceitos pertinentes de segurança marítima, permitindo perceber que a segurança no mar é uma questão ampla que abrange diversos aspectos.

2.5.2 Ameaças Marítimas x Atributos do Mar x Dimensões da Segurança

Piedade (2016), em seu artigo, argumentou que a segurança marítima não tem uma definição universal, sendo que a maioria dos atores internacionais adotou a abordagem focada nas ameaças. Contudo, essas ameaças têm sido identificadas ou priorizadas de acordo com os interesses nacionais ou objetivos das organizações.

Partindo dessa ideia, ele correlacionou as ameaças à segurança marítima – relatadas no relatório da Organização das Nações Unidas de 2008 (ONU,2008) – aos atributos do mar apresentados por Till (2018) e às Dimensões da Segurança abordadas por Buzan (1983), representando o que denominou como Dimensões da Segurança Marítima (FIG. 3).

Cabe ressaltar que Piedade (2016) incluiu mais um atributo necessário à Boa Ordem no Mar: “A boa ordem a partir da costa”. Segundo o estudioso, as ameaças têm sua origem em terra, sendo necessário que as estruturas estratégicas que suportam ou tem relação com as atividades que ocorrem no mar estabeleçam uma mentalidade de segurança.

2.6 O caráter transnacional das ameaças à segurança marítima

De acordo com o que foi apresentado nas seções anteriores, percebe-se que existe uma divergência entre os autores quanto à organização das dimensões de segurança e à quantidade de ameaças que podem comprometer a segurança marítima. Entretanto, é notável o consenso entre eles de que a segurança marítima abrange diferentes dimensões e que as ameaças surgem quando a Boa Ordem do Mar é colocada em risco em cada uma dessas dimensões.

Independente da dimensão de segurança marítima considerada, um importante aspecto a ser observado trata da transnacionalidade das ameaças e a necessidade de cooperação entre os Estados.

De acordo com Bekkevold e Till (2016), diante da grande variedade de ameaças, é essencial ter uma colaboração multinacional envolvendo tanto atores estatais quanto não

estatais, a fim de alcançar um nível satisfatório de segurança marítima que beneficie a todos. Os autores também argumentam que, para muitas marinhas, as novas tarefas relacionadas à segurança marítima podem prejudicar suas principais tarefas de defesa nacional, a menos que haja cooperação com outras nações.

É notório que as ameaças, representadas por atores como terroristas, piratas, pescadores que praticam pesca ilegal e traficantes de drogas e pessoas, são transnacionais, ou seja, não respeitam as fronteiras dos Estados. Diante disso, compreende-se que a coordenação entre os Estado se faz necessária para enfrentar e prevenir tais ameaças, pois podem transitar por diferentes países.

Segundo Heine Filho (2019), parece que há um consenso entre os estudiosos de que as novas ameaças à segurança marítima têm um caráter transnacional, no entanto, não há uma concordância em relação aos atores responsáveis por enfrentá-las. Ele argumenta que enquanto alguns defendem que a segurança deve ser resolvida pelos Estados, de forma isolada ou em parcerias internacionais, outros acreditam que é importante contar com a participação de atores não estatais, como empresas privadas, em uma abordagem compartilhada.

2.7 Os desafios das marinhas do século XXI quanto a segurança marítima

As marinhas do século XXI enfrentam diversos desafios quando se trata de segurança marítima. Com o aumento do comércio marítimo global e a exploração dos recursos naturais do oceano, o ambiente marítimo tornou-se mais complexo e vulnerável a uma série de ameaças, incluindo pirataria, tráfico de drogas, contrabando de armas, pesca ilegal, poluição e danos ambientais internacionais, como já explicitado neste capítulo.

Um dos maiores desafios para as marinhas modernas é a necessidade de equilibrar suas responsabilidades tradicionais – como a defesa do território nacional – com a crescente demanda por segurança marítima em águas internacionais.

De acordo com Neves (2019), há uma dicotomia enfrentada pelas marinhas do século XXI em relação à capacitação, já que elas são requisitadas a atuar na segurança marítima, mas ainda continuarão sendo responsáveis pela defesa do domínio marítimo como um todo, garantindo a proteção de seus territórios e o controle das Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) diante das diversas vulnerabilidades que se apresentam.

Dessa forma, as marinhas deverão procurar se manter equilibradas no conjunto das suas capacidades, de modo a assumirem funções militares, como as de presença naval, dissuasão estratégica, controle do mar, ou projeção de força; e funções não militares, como as atividades de segurança marítima, assistência humanitária e resposta a crises. Ou seja, terão que combinar unidades de alta tecnologia, apropriadas para atuarem em conflitos interestatais, com outras tipicamente de baixa tecnologia, destinadas a tarefas de natureza não combatente.

Além disso, as ameaças à segurança marítima por diversas vezes ultrapassam as fronteiras nacionais, o que requer uma cooperação internacional mais intensa. Logo, para garantir a segurança marítima, é necessário que as marinhas trabalhem juntas de forma eficaz e coordenada. Isso pode ser difícil devido às diferenças culturais, linguísticas e operacionais entre as diversas forças navais.

Por fim, as marinhas também enfrentam desafios financeiros. O aumento dos custos de manutenção de navios e equipamentos, bem como a necessidade constante de se investir em novas capacidades requerem um alto investimento de recursos financeiros, que muitas vezes é difícil de ser obtido em um ambiente econômico instável.

Em suma, as marinhas do século XXI enfrentam diversos desafios em relação à segurança marítima, desde o equilíbrio entre as responsabilidades tradicionais e a necessidade de segurança marítima internacional até a adaptação a novas ameaças emergentes e a cooperação internacional eficaz. Esses desafios exigem uma abordagem holística e colaborativa para garantir a segurança marítima global.

Pode-se concluir que a evolução do conceito de segurança marítima terá impacto na política de segurança dos Estados e, por conseguinte, nas atividades a serem realizadas pelas marinhas, guardas costeiras e outros órgãos estatais de segurança que também tenham responsabilidades voltadas para o mar.

Nesse sentido, os elementos que foram apresentados no corrente capítulo servem como base para uma análise consubstanciada sobre a segurança marítima na União Europeia e no Atlântico Sul, como será visto nos próximos dois capítulos.

3 A SEGURANÇA MARÍTIMA NA UNIÃO EUROPEIA

O objetivo desta tese é analisar comparativamente a segurança marítima no Atlântico Sul em relação à segurança marítima na União Europeia. Para tanto, faz-se necessário discorrer sobre os principais aspectos e características observadas nas referidas regiões quanto à segurança marítima.

Devido a sua geografia, a Europa, desde os tempos antigos, mantém uma relação singular com os mares e oceanos. O continente está circundado por quatro mares – Mediterrâneo, Mar Báltico, Mar do Norte e Mar Negro – e por dois oceanos – Atlântico e Ártico. Dos 27 Estados-Membros da União Europeia, 22 têm zonas costeiras, representando grande parte das fronteiras externas da União.

Cerca de 40% do PIB da UE é gerado nas regiões marítimas e 75% do volume do comércio externo da União Europeia é efetuado por via marítima (EUROCIT, 2023). Nesse contexto, as questões de segurança marítima são cruciais para a União Europeia e para os seus Estados-Membros.

3.1 A União Europeia¹⁹

A União Europeia (UE) é uma organização supranacional formada por 27 países²⁰ europeus (FIG.4). O bloco regional teve sua origem na reorganização da Europa após a Segunda Guerra Mundial, no intuito de evitar conflitos futuros e promover a cooperação entre os países do continente.

A UE tem suas raízes na Comunidade Europeia do Carvão e do Aço (CECA), criada em 1951 com o objetivo de unir a produção de carvão e aço de seis países europeus. Com o Tratado de Roma, assinado em 1957, a CECA evoluiu para a Comunidade Econômica Europeia (CEE), que tinha como objetivo criar um mercado comum e promover a livre circulação de mercadorias, pessoas, serviços e capitais entre os Estados-Membros.

¹⁹ História da União Europeia. Disponível em: <https://european-union.europa.eu/principles-countries-history/history-eu_pt>. Acesso em 20 mai. 2023.

²⁰ Países da EU: Alemanha, Áustria, Bélgica, Bulgária, Chipre, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Estônia, Finlândia, França, Grécia, Holanda, Hungria, Irlanda, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Malta, Polônia, Portugal, República Tcheca, Romênia, Suécia.

Em 1993, o Tratado de Maastricht estabeleceu a União Europeia como uma organização política e econômica mais ampla, adicionando a cooperação em áreas como política externa, segurança e justiça. Desde então, a UE tem trabalhado para aprofundar a integração entre seus membros, tendo adotado uma moeda única, o Euro, desde 1999. O último país a entrar na EU foi a Croácia em 2013 e o primeiro a deixar de fazer parte do bloco foi o Reino Unido, em 2020.

Os objetivos da UE se baseiam na promoção da paz, a estabilidade e o bem-estar em toda a Europa. A organização busca alcançar esses objetivos por meio de políticas e programas nas áreas da economia, do comércio, da segurança, da agricultura, do meio ambiente, da educação, da pesquisa e do desenvolvimento, entre outras. Além disso, a UE desempenha um papel importante no contexto internacional, defendendo os valores europeus e negociando acordos comerciais e políticos com outros países e blocos regionais.

A UE possui várias instituições importantes para seu funcionamento²¹. O Parlamento Europeu é a instituição legislativa, composta por representantes eleitos pelos cidadãos europeus. O Conselho Europeu reúne os Chefes de Estado ou de Governo dos países da UE para definir a orientação política geral e as prioridades da União Europeia, enquanto o Conselho da União Europeia representa os governos dos Estados-Membros da EU, onde os ministros nacionais de cada governo se reúnem para adotar legislação e coordenar políticas. Já a Comissão Europeia representa os interesses comuns da UE e é o principal órgão executivo do bloco, apresentando propostas de novas legislações, as quais são analisadas e adotadas pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho da União Europeia.

3.2 A definição de *Maritime Security* da União Europeia

O tema segurança na UE tem sido tratado por diferentes documentos desde a sua formação, porém a segurança marítima só começa a ser abordada com maior atenção pelo bloco em meados dos anos 2000.

A Estratégia Europeia de Segurança (EES)²², definida em 2003, praticamente não se refere ao domínio marítimo, com exceção da pirataria. Somente em 2007, com o

²¹ Disponível em: <https://european-union.europa.eu/institutions-law-budget/institutions-and-bodies_pt>. Acesso em 1 jun. 2023

²² A EES tornou-se um marco no desenvolvimento da política externa e de segurança da União Europeia. Em 2009 foi publicado pelo Conselho Europeu um relatório sobre a execução da EES intitulado “Garantir a segurança num

estabelecimento da Política Marítima Integrada (PMI), a segurança marítima é abordada, interligando a *maritime safety*, a *maritime security* e a liberdade de navegação, ainda que de forma genérica.

Em 2014, o Conselho da União Europeia adotou uma estratégia de segurança marítima para o domínio marítimo, com a finalidade de proporcionar um entendimento comum às autoridades competentes nacionais e europeias que lhes permitisse assegurar o desenvolvimento coerente das suas políticas específicas e dar uma resposta europeia às ameaças e riscos marítimos (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2014).

Sendo assim, a Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia – *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)* –, aprovada pelos representantes de todos os estados-membros, apresenta pela primeira vez a definição oficial de *maritime security* para a UE:

Maritime security é entendida como uma situação do domínio marítimo mundial em que o direito internacional e o direito nacional são aplicados, a liberdade de navegação é garantida e os cidadãos, as infraestruturas, os transportes, o ambiente e os recursos marinhos são protegidos (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2014, p.3).

3.3 Principais documentos que caracterizam a segurança marítima na UE

Para melhor caracterizar a segurança marítima na UE, será apresentada uma breve análise de três principais documentos emitidos pelo Conselho, pela Comissão e pelo Parlamento Europeu que tratam da segurança marítima na União Europeia, a saber: Diretiva Quadro da Estratégia Marinha, a Política Marítima Integrada e a EUMSS.

Esses documentos de alto nível destinam-se a moldar a condução das atividades da UE no mar, em várias capacidades e áreas funcionais e geográficas, abordando diferentes dimensões como a econômica, a ambiental, a de governança oceânica e a relacionada com a *maritime security* e *maritime safety*.

“mundo em mudança”. O relatório, elaborado em associação com a Comissão Europeia, analisou de que modo a Estratégia vinha funcionando na prática e o que havia de ser feito para melhorar a sua execução. Disponível em: <<https://www.consilium.europa.eu/media/30824/qc7809568ptc.pdf>>. Acesso em: 20 mai. 2023.

3.3.1 Política Marítima Integrada (PMI)

A conscientização da União Europeia em relação ao domínio marítimo, reconhecendo que todas as questões relativas aos oceanos e mares estão interligadas, e que era imprescindível a existência de articulação das políticas ligadas ao mar, materializou-se em 2006 com a publicação do Livro Verde²³ intitulado “Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares” (COMISSÃO EUROPEIA, 2006).

Ao transmitir uma futura política marítima abrangente da UE, o documento enfatizou o papel vital desempenhado pelo mar no fornecimento de energia, alimentos e prosperidade econômica para os países europeus e seus cidadãos. Também identificou as principais ameaças no mar que afetavam os meios de subsistência de pescadores, o transporte comercial e o turismo marítimo, bem como os riscos de degradação ambiental e redução da biodiversidade, fornecendo referências claras, embora sucintas, à segurança marítima.

As discussões sobre o Livro Verde possibilitaram a publicação, em 2007, da Política Marítima Integrada para a UE. Essa política adotou uma abordagem holística, integrada, global, cooperativa e intersetorial para tratar de assuntos marítimos e lidar com os desafios no mar, e a partir dele, em um contexto globalizado e mais competitivo (COMISSÃO EUROPEIA, 2007).

As diretrizes delineadas pela PMI dizem respeito à exploração do potencial dos mares de forma sustentável, desde que as ações e normas dos Estados-Membros sejam coordenadas com as instituições europeias. O documento enfatizou a necessidade de que diferentes áreas e atores políticos sejam integrados e convivam com uma estrutura de governança intersetorial capaz de promover uma vigilância marítima eficaz.

Analisando a PMI, entende-se que os objetos a proteger serão o transporte marítimo, a pesca, a energia, o turismo, o ambiente marinho e a pesquisa marinha, ou seja, todas as atividades econômicas ligadas ao mar e que permitem o seu desenvolvimento sustentável.

²³ Os Livros Verdes são documentos, publicados pela Comissão Europeia, destinados a promover uma reflexão a nível da União Europeia sobre um assunto específico. Convidam, assim, as partes interessadas (organismos e particulares) a participar em um processo de consulta e debate, com base nas propostas que apresentam. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=LEGISSUM:green_paper>. Acesso em: 27 mai. 2023.

Pode-se verificar que, relativamente a ameaças, a PMI prevê que será necessário enfrentar “desafios e ameaças ligados à segurança da navegação, à poluição marinha, ao cumprimento da lei e à segurança em geral.” (COMISSÃO EUROPEIA, 2007).

A PMI ainda explicita que, para possibilitar a proteção das atividades relacionadas com o mar e manter a sustentabilidade dos mares e oceanos, é necessário implementar um conjunto de políticas e instrumentos que conduzam a um ambiente marítimo estável e seguro. Assim, como instrumentos são citados:

A vigilância marítima - crucial para uma utilização segura do espaço marinho -, o ordenamento do espaço marítimo - um instrumento de planificação essencial para uma tomada de decisão sustentável - e uma fonte exaustiva e acessível de dados e informação (COMISSÃO EUROPEIA, 2007).

Segundo a Comissão Europeia (2007), uma Política Marítima Integrada incidirá no seguinte:

(1) Maximização da utilização sustentável dos oceanos e mares, pela promoção da sua utilização sustentável e desenvolvimento dos setores marítimos e regiões costeiras; (2) Construção de uma base de conhecimento e de inovação para a política marítima, garantindo o desenvolvimento sustentável das atividades marítimas baseado na ciência, na tecnologia e na pesquisa marinha; (3) Maximização da qualidade de vida nas regiões costeiras, conciliando o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade do ambiente; (4) Promoção da liderança europeia nos assuntos marítimos internacionais, assegurando uma governança internacional mais eficiente dos assuntos marítimos e cumprindo o direito marítimo internacional, instando os Estados-Membros a ratificar os instrumentos pertinentes e promover a coordenação dos interesses europeus nas principais instâncias internacionais; e (5) Promoção da visibilidade da Europa Marítima, pela aquisição de uma nova consciência pública da importância da economia e patrimônio marítimos graças a uma política marítima comunitária.

Conclui-se, assim, que a PMI salienta a necessidade de monitorar as atividades humanas no mar e de projetar uma boa governança no domínio marítimo, indicando que:

Uma política marítima integrada reforçará a capacidade de resposta da Europa face aos desafios da globalização e da competitividade, das alterações climáticas, da degradação do ambiente marinho, da segurança marítima e proteção do transporte marítimo e da segurança e sustentabilidade energéticas (COMISSÃO EUROPEIA, 2007).

3.3.2 Diretiva Quadro da Estratégia Marinha (DQEM)

A DQEM – Diretiva 2008/56/CE do Conselho da União Europeia e do Parlamento Europeu – determina o quadro de ação comunitária no domínio da política para o meio marinho, de forma a definir quais os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para obter ou manter a boa ordem quanto ao meio-ambiente marinho.

O objetivo principal do documento é a proteção do meio marinho, sendo juridicamente vinculativa, ainda que os Estados-Membros sejam livres quanto à forma de implementação. A diretiva expressa a necessidade de gerir as atividades humanas no mar que impactam o meio marinho, apresentando a boa governança dos oceanos como solução para resolver questões relacionadas com a poluição do ambiente marinho.

A Diretiva identifica, como principais ameaças ao ambiente marinho, a poluição causada pelas atividades humanas, prevendo que:

[...] deve ser dada prioridade à obtenção ou manutenção de um bom estado ambiental do meio marinho na Comunidade, à continuação da sua proteção e conservação e à prevenção da sua subsequente deterioração (PARLAMENTO EUROPEU E CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2008).

De acordo com a DQEM, para atingir os objetivos de proteção do meio marinho, os Estados-Membros devem garantir a elaboração de estratégias para o mar que, relativamente à sua área de jurisdição, assegurem as medidas necessárias para a manutenção de um bom estado de governança ambiental. Essas medidas devem levar em conta o desenvolvimento sustentável, em particular os impactos sociais e econômicos que elas gerarão.

A principal vulnerabilidade à proteção do meio-ambiente marinho na UE se traduz na natureza transfronteiriça desse ambiente, ou seja, as fronteiras definidas não impedem que uma ação de agressão ao meio marinho, fora de uma área de jurisdição de um Estado-Membro, não se propague para esse Estado-Membro. Sendo assim, os Estados não membros da UE, mas que com ela fazem fronteira por mar, podem representar um risco na medida que não possuam os mesmos princípios de proteção do ambiente marinho que os Estados-Membros.

Em suma, a DQEM direciona os Estados-Membros para a garantia da segurança e proteção ambiental marinha, nas suas áreas de jurisdição marítima.

3.3.3 Estratégia de segurança marítima da UE

Aprovada pelo Conselho da União Europeia em 2014, a Estratégia de Segurança Marítima da UE – *European Union Maritime Security Strategy (EUMSS)* – tem base na Política Marítima Integrada (PMI), representando a dimensão marítima da Política Comum de Segurança e Defesa da UE, visando permitir ao bloco responder de forma eficaz aos desafios na área de segurança marítima (EUROCIT, 2023).

A EUMSS abrange tanto os aspectos internos quanto os externos da *maritime security* da UE. Assim, ela visa contribuir para "o uso pleno do potencial de crescimento no domínio marítimo", tendo como objetivo "promover o apoio mútuo entre os Estados-Membros e permitir o planejamento conjunto de contingências de segurança, gerenciamento de riscos, prevenção de conflitos e gerenciamento de resposta a crises" (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2014).

A estratégia fornece uma estrutura política e estratégica que visa a promover uma unidade compartilhada de objetivos e esforços por todos os atores envolvidos com políticas relacionadas ao mar. Ela busca atingir esse objetivo por meio da melhoria da cooperação intersetorial entre as autoridades civis e militares. Sua principal função é esclarecer os princípios e objetivos referentes aos interesses, riscos e ameaças à *maritime security* e definir as principais áreas de implementação (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2014).

Assim como em outras estratégias da UE, a EUMSS foi implementada por meio de um plano de ação específico. O primeiro plano foi publicado em dezembro de 2014²⁴ e uma versão revisada foi publicada em junho de 2018²⁵.

Esses documentos focam a promoção da cooperação internacional, o multilateralismo marítimo e o estado de direito no mar, evidenciando a necessidade de proteger de ameaças, no plano marítimo, os cidadãos europeus, os Estados-Membros e os interesses políticos e securitários da UE, eliminando ou mitigando os riscos vislumbrados.

Como ameaças, podem-se citar: o uso da força contra direitos e jurisdição marítima dos Estados-Membros, impactando na liberdade de navegação, na segurança dos cidadãos da UE e nos interesses econômicos europeus no mar; a imigração ilegal; o crime organizado; o

²⁴ Conselho da União Europeia, *Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (EUMSS) - Plano de Ação*, Bruxelas, 16 de dezembro de 2014.

²⁵ Conselho da União Europeia, *Conclusões do Conselho sobre a revisão do Plano de Ação da Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (EUMSS)*, Bruxelas, 26 de junho de 2018.

terrorismo, incluindo ciberataques; as armas de destruição em massa (WMD – *Weapons of Mass Destruction*); a investigação arqueológica ilegal ou não regulada e a pilhagem de objetos arqueológicos (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2014).

Já os riscos apresentados são: ambientais; da degradação ambiental; da exploração não sustentável e não autorizada de recursos marinhos; e das catástrofes naturais ou causadas pelo Homem (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2014).

No contexto atual, o conflito militar entre Rússia e Ucrânia fez com que a UE agisse no sentido de reforçar a sua segurança e aumentar a sua capacidade de agir, não só no seu próprio território, mas também na sua vizinhança e fora dela. Sendo assim, em março de 2023, a Comissão Europeia e o alto representante da UE para os Negócios Estrangeiros e a Política de Segurança elaboraram uma Comunicação conjunta sobre o reforço da Estratégia de Segurança Marítima da UE e um novo plano de ação (COMISSÃO EUROPEIA, 2023).

Com esses novos instrumentos, a UE visa a reforçar seis objetivos estratégicos:

1) Intensificar as atividades no mar com: a organização de um exercício naval anual a nível da UE; o reforço das operações navais existentes na UE; o desenvolvimento de novas operações de guarda costeira nas bacias marítimas da UE; e expandir o conceito de Presenças Marítimas Coordenadas²⁶ a novas zonas marítimas de interesse;

2) Cooperar com os parceiros com: o aprofundamento e cooperação UE-OTAN; o reforço das parcerias com países que defendem os mesmos princípios da europeus; o envio de oficiais de ligação da UE para centros de informação marítima em países não pertencentes à EU; e a promoção do diálogo e das melhores práticas através dos fóruns de funções da guarda costeira;

3) Mostrar o caminho a seguir no que diz respeito à Consciência Situacional Marítima com: o reforço do *Common Information Sharing Environment* (CISE) e do *Maritime Surveillance* (MARSUR);

²⁶ Baseia-se no princípio da melhor utilização dos meios dos Estados-Membros da UE, quando em operação ou trânsito em áreas marítimas de interesse estratégicas para a UE, com o objetivo de aumentar e consolidar a consciência Situacional Marítima, através da partilha de informações recolhidas para uma célula de coordenação e da realização de atividades que contribuam para demonstrar o interesse da UE, em matéria de segurança marítima, nas referidas áreas (*European External Action Service* [EEAS], 2019). Disponível em: <<https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/documents/2022-03-coordinated-maritime-presences-newlayout.pdf>>. Acessado em: 28 mai. 2023.

4) Gerir os riscos e ameaças com: a realização de exercícios marítimos reais regulares envolvendo entidades civis e militares; o monitoramento e a proteção de infraestruturas marítimas críticas e navios contra ameaças físicas e cibernéticas; e o desenvolvimento de uma maior sensibilização e preparação para enfrentar as ameaças ligadas às alterações climáticas e à degradação ambiental; e

5) Reforçar as capacidades com: o desenvolvimento de requisitos e conceitos comuns para as tecnologias de defesa no domínio marítimo; a intensificação dos trabalhos em projetos de navios-patrulhas europeus e a melhoria das capacidades antissubmarino.

Cabe ressaltar que a EUMSS salienta a importância da UE acrescentar à suas responsabilidades a de “provedor de segurança global, no nível internacional e, em particular, na sua vizinhança, reforçando assim a sua própria segurança e o seu papel como ator global estratégico” (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2014, p.8), demonstrando que o bloco regional tem objetivos estratégicos globais que requerem a projeção da segurança para além das águas do espaço europeu.

3.4 A implementação da segurança marítima na UE

A UE possui diversas formas de implementação da segurança marítima no Espaço Europeu, desde políticas a instrumentos, até agências, operações e projetos do domínio marítimo.

Serão apresentadas as agências, operações e projetos de maior relevância para a aplicação da segurança marítima na UE.

3.4.1 Agência Europeia para a Segurança Marítima

A Agência Europeia para a Segurança Marítima – *European Maritime Safety Agency* (EMSA)²⁷ – é a organização europeia responsável pela redução do risco de acidentes marítimos, poluição do meio marinho por navios e salvaguarda de vidas humanas no mar, permitindo, assim, uma melhor segurança marítima na UE.

²⁷ Disponível em: <https://europa.eu/european-union/about-eu/agencies/emsa_pt>. Acesso em: 20 mai. 2023.

A EMSA gere e opera diversos sistemas – como o *Long-Range Identification and Tracking* (LRIT), o *SafeSeaNet*, o monitoramento por satélite (*CleanSeaNet*) e o controle do estado de segurança portuário (Thetis) – que recebem, processam e distribuem informações sobre os relatórios de tráfego de navios.

As informações geradas por esses sistemas são compartilhadas com os Estados-Membros e com a Comissão Europeia para complemento e reforço da capacidade nacional de monitoramento do tráfego de navios, controle do estado portuário e preparação e resposta ao combate da poluição do meio marinho.

A agência contribui, assim, para a vigilância marítima e passagem de informação consolidada, visando contribuir para a gestão de atividades que impactam, primordialmente, a *maritime safety*, como a poluição marinha, a resposta a acidentes e a desastres, busca e salvamento. A EMSA também fornece subsídios à vertente *maritime security* ao gerar informações para o monitoramento das fronteiras marítimas europeias e para o acompanhamento e o controle de atividades de pesca.

3.4.2 Agência Europeia de Guarda de Fronteiras e Costeira (FRONTEX)²⁸

A FRONTEX, criada em 2004 e com sede na Polônia, promove, no âmbito marítimo, o apoio e a coordenação “aos países da UE e aos países associados ao Espaço Schengen²⁹ na gestão das suas fronteiras externas, contribuindo para a harmonização dos controles nas fronteiras da UE”, apoiando o combate à imigração ilegal, com especial incidência no Mediterrâneo, facilitando “a cooperação entre as autoridades de controle das fronteiras de cada país da UE, disponibilizando a assistência técnica e os conhecimentos específicos necessários em matéria de gestão das fronteiras externas”.

²⁸ Disponível em: < <https://frontex.europa.eu/pt/>>. Acesso em: 27 mai. 2023

²⁹ Espaço Schengen, criado por meio do **Acordo de Schengen** – pelo qual os controles nas fronteiras internas da Europa foram amplamente abolidos e se deslocaram esses controles para as fronteiras externas –, foi assinado a em 1985, perto de Schengen (Luxemburgo), por cinco dos dez estados-membros da então Comunidade Económica Europeia (CEE). O acordo propôs medidas destinadas a abolir gradualmente os controles fronteiriços nas fronteiras comuns dos signatários. Atualmente 26 países são signatários do tratado. (ESPAÇO SCHENGEN. Disponível em: <https://home-affairs.ec.europa.eu/system/files_en?file=2020-09/schengen_brochure_dr3111126_pt.pdf>. Acesso em: 27 mai. 2023.

3.4.3 Operações de segurança marítima

Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD) da UE, a qual “estabelece o quadro para as estruturas políticas e militares da União Europeia e para as missões e operações civis e militares no estrangeiro” (PARLAMENTO EUROPEU, 2018), foi a base para o estabelecimento das Operações Atalanta e Sophia. Tais operações, de âmbito militar, demonstram a atuação das ações de segurança marítima da UE, tanto em áreas marítimas próximas ao território europeu, quanto em áreas mais distantes, mas de interesse para a UE.

3.4.3.1 Operação Atalanta

Em 8 de dezembro de 2008, iniciou-se a *European Union Naval Force Operation ATALANTA* (EUNAVFOR ATALANTA) – Operação Atalanta – na área marítima próxima ao Chifre da África, no Oceano Índico, ao largo da costa da Somália.

Trata-se de uma operação militar contra pirataria, sendo a primeira operação marítima da União Europeia, sob a Política Comum de Segurança e Defesa (PCSD), na qual os Estados-Membros uniram-se sob a bandeira da União Europeia (EUNAVFOR ATALANTA, 2023).

A Operação conta com cerca de 600 pessoas, um ou dois navios de superfície, aeronaves de reconhecimento e patrulha marítima, helicópteros e um destacamento autônomo de proteção de embarcações.

A operação possui os seguintes objetivos: proteger os navios do *World Food Programme* (WFP) – Programa Alimentar Mundial da ONU – e outros navios vulneráveis no Golfo de Áden e no Oceano Índico Ocidental; dissuadir, prevenir e reprimir a pirataria e os assaltos à mão armada no mar; acompanhar as atividades de pesca ao largo da costa da Somália; e apoiar outras missões da UE e organizações internacionais que trabalhem para reforçar a segurança marítima e o reforço das capacidades na região.

A EUNAVFOR Somalia tem trabalhado com forças navais da OTAN e da *Combined Maritime Forces* (CMF)³⁰, mas também com as marinhas das nações que possuem grandes interesses na segurança marítima da Região como a China, Índia, Japão, Coreia e Rússia.

³⁰ A *Combined Maritime Forces* (CMF) é uma Força-Tarefa Multinacional formada pela coalizão de 34 países e organizada para promover o combate à pirataria, bem como a segurança e estabilidade em aproximadamente 3,2 milhões de milhas quadradas de águas internacionais, que abrangem algumas das rotas marítimas mais

O Conselho da União Europeia, com o objetivo de consolidar e fortalecer a presença da UE na estabilização da segurança da região, especialmente a segurança marítima, decidiu postergar a Operação Atalanta até 31 de dezembro de 2024³¹.

3.4.3.2 Operação Sophia

Estabelecida pelo Conselho da União Europeia em maio de 2015, a European Union Naval Force Mediterranean (EUNAVFOR Med SOPHIA)³² – Operação Sophia – foi concebida diante do aumento substancial do fluxo migratório advindo da Líbia e dos constantes afogamentos em massa de migrantes na travessia do Mar Mediterrâneo. Com especial enfoque nas redes de contrabando e tráfico humano do Mediterrâneo, destinava-se a interromper as ações dessas redes e minimizar a perda de vidas humanas no mar.

A Operação Sophia contou com um grande envolvimento de meios dos países da UE e consistia em três fases: a primeira focada na vigilância e avaliação das redes de contrabando e tráfico de pessoas no Mediterrâneo; a segunda etapa tratou da busca e, caso necessário, desvio de embarcações suspeitas; e a terceira fase permitiu a apreensão de traficantes e de contrabandistas, além da alienação de suas embarcações e bens afins.

Essa importante operação, que conseguiu estabilizar uma questão de segurança marítima crítica para a UE, encerrou suas atividades em 31 de março de 2020, sendo sucedida pela Operação IRINI³³, com menor mobilização de meios e focada nas questões relacionadas à Guerra Civil na Líbia.

3.4.4 CISE³⁴

O *Common Information Sharing Environment* (CISE) – Ambiente Comum de Compartilhamento de Informações – é uma iniciativa da União Europeia que tem como objetivo tornar interoperáveis os sistemas de vigilância dos Estados-Membros da UE.

importantes do mundo, destacando-se o Mar da Arábia, Golfo de Omã, Golfo de Áden e o Mar Vermelho. Disponível em: <<https://combinedmaritimeforces.com/>>. Acesso em: 27 mai. 2023.

³¹ Disponível em: <<https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2022/12/12/operation-atalanta-eutm-somalia-and-eucap-somalia-mandates-extended-for-two-years/>>. Acesso em: 27 mai. 2023.

³² EUNAVFOR Med SOPHIA. Disponível em: <<https://www.operationsophia.eu/>>. Acesso em: 28 mai. 2023.

³³ EUNAVFOR Med IRINI. Disponível em: <<https://www.operationirini.eu/about-us/>>. Acesso em: 27 mai. 2023.

³⁴ *Common Information Sharing Environment* (CISE). Disponível em: <<http://www.emsa.europa.eu/cise.html>>. Acesso em: 27 mai. 2023.

autoridades dos Estados-Membros realizam muitas tarefas de vigilância operacional diferentes, em vários campos, como segurança marítima, proteção e prevenção da poluição por navios, controle da pesca, preparação e resposta à poluição marinha, ambiente marinho, alfândega, controle de fronteiras, aplicação geral da lei e defesa. Ao facilitar o acesso rápido e seguro a informações adicionais de valor agregado e críticas, o CISE garante a eficácia e a eficiência das atividades de vigilância marítima.

O desenvolvimento do CISE marítimo foi proposto em 2009 e, desde então, vem sendo aperfeiçoado e utilizado por meio de vários projetos de pesquisa de interoperabilidade e segurança. Desde 2014, o CISE é uma das ações que apoiam a implementação da Estratégia de Segurança Marítima da UE (EUMSS), conforme mencionado no respectivo Plano de Ação.

3.4.5 MARSUR³⁵

O projeto *Maritime Surveillance* (MARSUR) – Vigilância Marítima – é um dos projetos mais antigos conduzidos pela Agência Europeia de Defesa, tendo seu início em 2006. Trata-se de uma solução tecnológica que permite a troca de informações navais e marítimas entre os sistemas europeus, visando a incrementar a Consciência Situacional Marítima da EU.

O MARSUR encontra-se em pleno funcionamento e possibilita o compartilhamento de elementos operacionais relacionados a posições de navios, rotas, dados de identificação, CHAT ou imagens. Cabe ressaltar que o sistema se destina a servir como uma camada militar de informações do Ambiente Comum de Compartilhamento de Informações (CISE) da UE.

O principal objetivo do MARSUR é contribuir para a segurança marítima, especialmente na vertente *maritime security*, incrementando a interoperabilidade e a cooperação entre as autoridades marítimas militares e civis da UE e outros atores marítimos internacionais.

³⁵ *Maritime Surveillance* (MARSUR). Disponível em: <[https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-\(marsur\)](https://eda.europa.eu/what-we-do/all-activities/activities-search/maritime-surveillance-(marsur))>. Acesso em: 28 mai. 2023.

3.5 O controle e proteção do tráfego marítimo na UE

Estrategistas navais, de Mahan a Geoffrey Till, salientam a importância estratégica do controle e proteção do tráfego marítimo para fins comerciais, militares e diplomáticos. A história revela que a proteção das Linhas de Comunicação Marítimas (LCM) foi uma exigência operacional diante do surgimento de ameaças ao Tráfego Marítimo (TM), sendo que o continente europeu pôde testemunhar de forma dramática, durante os conflitos continentais ocorridos no século passado, as dificuldades de ter suas LCM sob constantes ameaças.

Ao final da 2ª Grande Guerra Mundial, estava estabelecida uma nova doutrina para a proteção das LCM: o *Naval Control Shipping* (NCS), merecendo destaque o sistema de comboios e a importância de se estabelecer uma estrutura de controle em tempo de paz (USLUER, 2022).

Desde sua criação, a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN)³⁶ tem a Europa como seu principal Teatro de Operações. Logo, a segurança marítima europeia vem sendo uma das preocupações dessa organização desde os tempos da Guerra Fria, quando a ameaça soviética era latente.

Com a criação da UE, a parceria com a OTAN se tornou ainda mais próxima, sendo que a cooperação UE-OTAN³⁷ para a segurança marítima representa um elemento-chave do relacionamento das duas organizações. Com a crise gerada pela invasão russa na Ucrânia, em janeiro de 2023 a UE e a OTAN assinaram uma declaração conjunta que alarga e aprofunda ainda mais o nível de cooperação entre as duas organizações, expondo uma visão compartilhada do modo como as duas organizações pretendem agir em conjunto para combater ameaças à segurança comuns (CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, 2023).

³⁶ Formada em 1949 com a assinatura do Tratado de Washington, a OTAN é uma aliança de segurança de 31 países da América do Norte e da Europa. O objetivo fundamental da OTAN é salvaguardar a liberdade e a segurança dos Aliados por meios políticos e militares. A OTAN continua sendo o principal instrumento de segurança da comunidade transatlântica e a expressão de seus valores democráticos comuns. Disponível em: <https://www.nato.int/nato-welcome/index_pt.html>. Acesso em 03 jul. 2023.

³⁷ Cooperação marítima EU-OTAN. Disponível em: <https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/factsheet_-_eu-nato_maritime_cooperation.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2023

Tendo em vista o nível de cooperação existente, inclusive considerando que 21 dos 27 países³⁸ da UE são membros da OTAN, a segurança marítima da Europa, no que diz respeito à ao controle e proteção do tráfego marítimo, tem um forte protagonismo dessa organização.

Para facilitar o estabelecimento das atividades de controle do tráfego marítimo, a OTAN criou um órgão subordinado ao *Allied Maritime Command* (MARCOM)³⁹, denominado *NATO Shipping Centre* (NSC)⁴⁰. Essa organização pode ser definida como um núcleo de caráter permanente que atua sendo responsável por aconselhar e acompanhar os movimentos da navegação mercante nas áreas de operações de interesse, aplicando a doutrina NCAGS⁴¹ (*Naval Cooperation and Guidance for Shipping*), de forma a garantir a segurança do TM e minimizar o conflito desse com a condução das operações militares.

Ao findar esta seção, pode-se verificar que os aspectos estudados indicam que existe uma forte integração e cooperação entre os países do bloco europeu, permitindo que haja um elevado nível de segurança marítima na região. No próximo capítulo, será estudado o Atlântico Sul quanto aos aspectos relacionados com a segurança no mar.

³⁸ Países pertencentes a ambas as organizações: Alemanha, Bélgica, Bulgária, República Tcheca, Croácia, Dinamarca, Eslováquia, Eslovênia, Espanha, Finlândia, França, Grécia, Hungria, Itália, Letônia, Lituânia, Luxemburgo, Holanda, Polónia, Portugal, Romênia.

³⁹ O Comando Marítimo Aliado (MARCOM) é o comando central de todas as forças marítimas da OTAN e o Comandante do MARCOM é o principal consultor marítimo da Aliança, respondendo diretamente ao *Allied Command Operations* (ACO) da OTAN, localizado em Mons (Bélgica). Disponível em: <<https://mc.nato.int/about-marcom/mission->>. Acesso em: 03 jul. 2023.

⁴⁰ O MARCOM e o NSC possuem sua sede em *Northwood* - Reino Unido.

Disponível em: <https://www.marinha.pt/conteudos_externos/Revista_Armada/PDF/2016/RA504.pdf>. Acesso em: 01 jul. 2023.

⁴¹ Uma evolução da Doutrina NCS, que será abordada no Capítulo 5 desta Tese.

4 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ATLÂNTICO SUL

O Atlântico Sul (AS) é uma vasta extensão do oceano, abrangendo cerca de 20% da superfície terrestre. De acordo com o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040), o Atlântico Sul é limitado, ao Norte, pelo paralelo 16°N, ao Sul, pelo Continente Antártico e a Leste, pelo litoral da África Ocidental⁴².

Desde o início das grandes navegações e da colonização dos trópicos, o Oceano Atlântico passou a exercer um papel de destaque no tráfego marítimo. Esse espaço marítimo, além de ligar as Américas e a África à Europa, por muito tempo comportou importantes rotas comerciais que comunicavam a América do Norte e o Continente Europeu à Ásia.

A abertura do Canal de Suez e do Canal do Panamá em 1869 e 1914, respectivamente, possibilitou a expansão e a consolidação de laços comerciais entre a América e a Europa com o Continente Asiático, levando a um importante incremento de Linhas de Comunicação Marítimas (LCM), que passaram a utilizar tais canais. Assim, houve um esvaziamento das rotas do Cabo (contorno da África) e do Cabo Horn (contorno da América do Sul), configurando um novo “hemisfério comercial”, o qual o Atlântico Sul deixava de fazer parte (FIGUEIREDO; MONTEIRO, 2015).

O Atlântico Sul volta a ganhar importância estratégica em meados do século XX, a partir dos eventos ocorridos nessa região por ocasião da 2ª Grande Guerra Mundial. Apesar da importância do AS durante os anos da guerra, as décadas seguintes testemunharam um declínio estratégico da região (PIMENTEL, 2016).

Ainda segundo Pimentel (2016), durante a Guerra Fria, o Atlântico Sul permaneceu como um espaço geopolítico de importância secundária, sendo que um evento ocorrido em 1982 merece destaque pois teve repercussão internacional e promoveu um realinhamento das ideias de segurança no Cone Sul⁴³: a Guerra das Malvinas. Esse conflito, travado entre a Argentina e o Reino Unido, reorientou a percepção estratégica dos países da região⁴⁴.

⁴² BRASIL, 2020a.

⁴³ O Cone Sul é uma região geográfica que engloba a parte sul do continente sul-americano e tem esse nome por conta de sua aparência que se assemelha a um triângulo. A região é composta pelo Uruguai, Argentina, Chile e pela parte sul do Brasil (MATHIAS; GUZZI; GIANNINI, 2008)

⁴⁴ O entendimento de que era necessário avigorar o eixo estratégico Sul-Sul se fortaleceu, visto que durante o conflito das Malvinas ficou claro que os interesses norte-americanos relacionados com os seus parceiros tradicionais no âmbito da OTAN teriam prioridade em relação aos tratados de defesa interamericanos ou à cooperação bilateral de segurança com países da América do Sul (PIMENTEL, 2016).

Atualmente, a região possui importantes LCM que transportam mercadorias como petróleo, minerais, produtos agrícolas e contêineres, conectando a América do Sul e a África a outras partes do mundo. Além disso, existem atividades de exploração de recursos naturais nas águas costeiras de países como Brasil, Nigéria e Angola, contribuindo para o fortalecimento da economia regional. Esses fatos apontam para um relevante incremento na importância estratégica do Atlântico Sul.

Sendo assim, a segurança marítima sul-atlântica é uma questão importante no enfrentamento dos desafios e das ameaças observadas na região. Isso inclui ações contra a pirataria, o tráfico de drogas, a pesca ilegal, a imigração irregular, a poluição, o contrabando e os crimes transnacionais. A falta de capacidades e de recursos adequados para lidar com essas ameaças pode ter impactos negativos na segurança, na economia e no meio ambiente marinho da região.

4.1 Organismos de Cooperação no AS

Diferentes organizações interestatais tratam de cooperação no Atlântico Sul. Ozório (2020) apresenta algumas organizações que desempenham ações cooperativas no Atlântico Africano, como a União Africana (UA), a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO), a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS).

Outra importante organização que trata de cooperação no AS, especificamente no continente americano, é o MERCOSUL. Cabe ressaltar que, tanto a iniciativa de formação dessa organização, quanto a iniciativa de criação da ZOPACAS, tiveram o Brasil como o principal protagonista. Nesse sentido torna-se relevante melhor detalhá-las.

4.1.1 ZOPACAS

Em outubro de 1986, uma proposta brasileira foi apresentada na Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) com o objetivo de estabelecer a Zona de Paz e Cooperação do Atlântico SUL (ZOPACAS), uma organização promotora da cooperação e a paz entre os países da América do Sul e da África que são banhados pelo Oceano Atlântico Sul (CERVO, 2002).

A sua criação seria essencial para proteger a região contra a militarização excessiva, a corrida armamentista, a presença de bases militares estrangeiras e, principalmente, armas nucleares, além de desencorajar a intervenção de potências de fora da região no Oceano Atlântico Sul⁴⁵.

A ZOPACAS conta com 24 Estados⁴⁶ signatários, dos quais três países são da América do Sul e 21 países são da África (FIG.5). Ressalta-se que, dos nove Estados-Membros da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)⁴⁷, seis também fazem parte da ZOPACAS. A participação de países que compartilham a língua portuguesa na ZOPACAS desempenha um papel fundamental no fortalecimento da liderança brasileira na criação de uma identidade Sul-Atlântica e na consolidação dessa comunidade. O relacionamento com essas nações é uma das principais prioridades da política externa do Brasil. (BRASIL, 2012b).

A organização não possui uma sede e, assim como em relação ao MERCOSUL, como será visto adiante, ainda não existe um fórum de defesa institucionalizado para os países participantes do bloco.

4.1.2 MERCOSUL

O Mercado Comum do Sul (MERCOSUL) é uma organização que é fruto de um processo de integração regional, formado inicialmente pela Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai, ao qual posteriormente incorporaram-se a Venezuela⁴⁸ e a Bolívia⁴⁹. O MERCOSUL possui sua sede na cidade de Montevideu (Uruguai).

Desde sua criação, a organização teve como objetivo principal propiciar um espaço comum que gerasse oportunidades comerciais e de investimentos mediante a integração competitiva das economias nacionais ao mercado internacional (MERCOSUL, 2023).

⁴⁵ Ministério da Defesa – ZOPACAS. Disponível em: <<https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/relacoes-internacionais/foruns-internacionais-1/zopacas>>. Acesso em: 1 jun. 2023.

⁴⁶ África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai. (BRASIL, 2012, p.36)

⁴⁷ Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Disponível em: <<https://www.gov.br/mre/pt-br/delbrascplp/a-cplp-1>>. Acesso em: 1 jun. 2023.

⁴⁸ A República Bolivariana da Venezuela se encontra suspensa de todos os direitos e obrigações inerentes à sua condição de Estado Parte do MERCOSUL, em conformidade com o disposto no segundo parágrafo do artigo 5º do Protocolo de Ushuaia, o qual trata do compromisso democrático do bloco.

⁴⁹ O Estado Plurinacional da Bolívia atualmente se encontra em processo de adesão.

Segundo Buzan e Wæver (2003), esse mecanismo de integração regional, ainda que enfrentando dificuldades no seu desenvolvimento, tem contribuído para a estabilidade da região. Sendo assim, o sucesso do MERCOSUL poderia ser considerado como decisivo para a construção de uma comunidade de segurança no Cone Sul.

Apesar do avanço nas dimensões políticas e econômicas no MERCOSUL, o campo militar continua a se pautar pela cooperação bilateral e multilateral sem possuir, no entanto, um fórum de defesa institucionalizado para os países participantes do bloco (SILVA, 2014).

4.2 A definição de *Maritime Security* no AS

A *maritime security* no AS tem como um importante marco de desenvolvimento os eventos decorrentes dos grandes conflitos ocorridos na Europa no século XX, principalmente a 2ª Grande Guerra Mundial.

Como já explicitado, o conflito ocorrido entre os anos de 1939 e 1945 elevou a relevância estratégica da região. Importantes LCM foram estabelecidas no AS para apoiar o esforço de guerra aliado nos campos de batalha no Norte da África e na Europa. A proteção desse tráfego marítimo contava com a formação de comboios que eram escoltados por navios de guerra, atuando como elementos de *maritime security* (CABRAL, 2020).

O pós-guerra trouxe uma redução da importância estratégica do Atlântico Sul, principalmente em relação ao Atlântico Norte, que se tornou o foco do engajamento norte-americano. Apesar disso, é possível observar o surgimento das primeiras iniciativas de cooperação relacionadas à segurança na região, sob a liderança dos Estados Unidos da América. Nesse momento inicial, as principais ações para a segurança da região partiram da Junta Interamericana de Defesa (JID), que apontava para a ameaça do avanço do comunismo como o maior problema de segurança a ser enfrentado pelas Américas (PIMENTEL, 2016).

Em função dessa ameaça, um tratado de apoio recíproco foi assinado pelos países das Américas, sendo estabelecido um plano de coordenação e defesa do tráfego marítimo em 1959. No ano de 1967, é estabelecido o Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), para coordenar e monitorar o tráfego marítimo na região (PIMENTEL, 2016).

Apesar da hegemonia norte-americana, durante o período da Guerra Fria algumas propostas foram elaboradas por países banhados pelo AS para uma maior integração e desenvolvimento da segurança na região.

Na década de 1950, o governo argentino iniciou negociações com o Brasil e com o Uruguai para o estabelecimento de uma defesa articulada do Atlântico Sul. Essa iniciativa não foi bem-sucedida, principalmente, em decorrência das desconfianças mútuas entre os setores civis e militares de Brasil e Argentina. À época, as rivalidades regionais entre esses países se mostraram superiores às questões de segurança do Atlântico Sul (PENNA FILHO, 2013).

A África do Sul, na década de 1960, teve a iniciativa de fomentar a criação, nos moldes da OTAN, da Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS). A proposta estabelecia um mecanismo integrado de segurança que envolvia Brasil, Argentina, Uruguai, Chile, Portugal, Austrália, Nova Zelândia e África do Sul, visando à proteção do espaço atlântico e pacífico contra a ameaça soviética. Tal iniciativa também não prosperou. (PENNA FILHO, 2013).

Na década de 1970, uma nova proposta relacionada com a criação da OTAS foi apresentada pelo Uruguai, dessa vez, incluindo os Estados Unidos da América. O governo brasileiro recusou a iniciativa por diferentes motivos, mas principalmente por entender que a criação de semelhante mecanismo levaria a uma possível corrida armamentista na região, sendo que os países do Atlântico Sul não teriam como competir com as capacidades das duas superpotências à época (PIMENTEL, 2016).

Esses acontecimentos mostram que a *maritime security* se desenvolveu no período da Guerra Fria, sendo uma preocupação persistente nas formulações de estratégias de defesa para diferentes países do Atlântico Sul que percebiam a presença soviética, real ou imaginada, como a principal ameaça à segurança da região. Apesar de pontos de concordância, divergências políticas e militares entre os países mais influentes na região – EUA, Brasil, Argentina e África do Sul – inviabilizaram qualquer proposta de maior coordenação ou institucionalização duradoura de defesa na região (PIMENTEL, 2016).

Dessa forma, pode-se concluir que a segurança marítima no AS inicialmente teve um caráter de *maritime security*, onde as ameaças eram representadas principalmente por atores estatais, normalmente bem definidos.

A partir da década de 1990, o Atlântico Sul experimentou um aumento em sua importância estratégica, tanto por parte dos países da região como por atores externos. Esse aumento da importância estratégica não se deve apenas à descoberta de recursos minerais e de significativas reservas de petróleo no litoral brasileiro e na costa da África, mas também à ascensão de diferentes países costeiros como atores internacionais, o que traz uma complexidade maior em relação à região. Esses países, ao voltarem sua atenção para o

Atlântico Sul, buscam cada vez mais assegurar seus interesses econômicos, políticos e de segurança. (ABDENUR;SOUZA NETO, 2014).

Ainda segundo Abdenur e Souza Neto (2014), o reconhecimento de que o Atlântico Sul ainda não é uma comunidade de segurança, mesmo em suas sub-regiões, tem se mostrado um entendimento consensual entre alguns especialistas. Logo, sob a égide de diversas novas ameaças, os países limítrofes da América do Sul e da África, apesar da busca por cooperação regional, ainda tratam do tema de forma difusa, sendo que não existe uma definição unificada e oficial para a *maritime security* no AS.

A fim de possibilitar uma comparação adequada entre o AS e a UE, este estudo apresentará aspectos relevantes à segurança marítima de duas importantes regiões estratégicas do Atlântico Sul.

4.3 A segurança marítima em regiões estratégicas do AS

Como já explicitado, o Atlântico Sul possui uma vasta área marítima, abrangendo três continentes e banhando diversos países. Tratar da segurança marítima nessa região, portanto, é um grande desafio, tanto pelo fato de existirem relevantes diferenças sociais, econômicas, políticas e militares entre as nações que a integram, quanto pela não existência de uma organização interestatal que coordene as ações e atividades desenvolvidas pelos países em relação ao tema em pauta.

Regiões marítimas situadas nas imediações do Cabo da Boa Esperança – nas proximidades da África do Sul – e do Cabo Horn – no extremo sul da América do Sul – são estrategicamente relevantes pelo fato de serem pontos focais⁵⁰ de importantes LCM que comunicam o AS ao Oceano Índico e ao Oceano Pacífico, respectivamente. Contudo, são regiões de passagem, localizadas nos extremos meridionais do continente africano e americano, onde sua importância estratégica repousa, principalmente, na manutenção dos fluxos de transportes marítimos que por ali passam.

Existem outras duas regiões no Atlântico Sul que possuem uma elevada importância estratégica, não só por conta das LCM que utilizam suas águas, mas pela grande riqueza de recursos naturais que possuem e pelas ameaças à segurança marítima que lhes são impostas.

⁵⁰ Na língua inglesa: *Chokepoints*

Trata-se da região que cobre as Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)⁵¹ e a região do Golfo da Guiné, na África.

Sendo assim, com o intuito de estudar as áreas que atualmente mais representam desafios à segurança marítima do Atlântico Sul e de possibilitar uma comparação adequada em relação aos aspectos de segurança do espaço marítimo europeu, somente serão abordadas essas duas regiões.

4.3.1 A segurança marítima no Brasil

As Águas Jurisdicionais Brasileiras (FIG.6) cobrem uma significativa área marítima no Atlântico Sul e são de fundamental importância para o Estado Brasileiro em virtude: da presença de grandes reservas energéticas de hidrocarbonetos nas bacias de Campos, Santos e nas proximidades da foz do Rio Amazonas; da existência de volumosos depósitos minerais no leito marinho adjacente ao litoral; das rotas marítimas e do potencial de pesca na costa brasileira.

Há décadas o Brasil vem pleiteando junto à Organização das Nações Unidas a extensão da área marítima a qual tem direito, deveres e soberania. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) – também referida como Lei do Mar – assinada em Montego Bay (Jamaica), em 1982, definiu a divisão das áreas marítimas de modo a permitir que pudessem ser estabelecidos diferentes graus de soberania para os Estados costeiros, bem como uma ordem legal para os mares e oceanos.

Como signatário da CNUDM, o Brasil passou a compreender nas AJB o Mar Territorial, a Zona Contígua, a Zona Econômica Exclusiva (ZEE) e a Plataforma Continental (PC), congregando uma área marítima de aproximadamente 3,8 milhões de km². Seguindo as normas estabelecidas pela CNUDM, o Brasil submeteu à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC)⁵² pleitos para a extensão de sua PC, além das 200 milhas marítimas, o que vem sendo estudado e avaliado por essa Comissão. Espera-se, portanto, que

⁵¹ Águas Jurisdicionais Brasileiras – Compreendem as águas interiores e os espaços marítimos, nos quais o Brasil exerce jurisdição, em algum grau, sobre atividades, pessoas, instalações, embarcações e recursos naturais vivos e não vivos, encontrados na massa líquida, no leito ou no subsolo marinho, para os fins de controle e fiscalização, dentro dos limites da legislação internacional e nacional. Esses espaços marítimos compreendem a faixa de 200 milhas marítimas contadas a partir das linhas de base, acrescida das águas sobrejacentes à extensão da Plataforma Continental além das 200 milhas marítimas, onde ela ocorrer (BRASIL, 2017b).

⁵² Organização Técnica da ONU que trata das questões internacionais relacionadas com o assunto.

a CLPC reconheça o pleito nacional e que os espaços marítimos brasileiros passem a contar efetivamente com cerca de 5,7 milhões de km².

Tendo em vista a importância estratégica do imenso espaço marítimo sob a responsabilidade do Brasil, a MB tem buscado promover esse relevante tema para a sociedade brasileira, passando a denominar as AJB pelo termo Amazônia Azul[®], que “compreende a superfície do mar, águas sobrejacentes ao leito do mar, solo e subsolo marinhos contidos na extensão atlântica que se projeta a partir do litoral até o limite exterior da PC brasileira” (BRASIL, 2017b).

Adicionalmente, a END⁵³ define que a Marinha do Brasil tem como missão:

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 (BRASIL, 2020c).

Ainda, de acordo com o documento:

O Poder Naval deve dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas Águas Jurisdicionais Brasileiras – AJB. O cumprimento desse conjunto de atribuições será efetuado por meio das tarefas básicas do Poder Naval: controle de área marítima; negação do uso do mar; projeção de poder sobre terra; e contribuição para a dissuasão (BRASIL, 2020c).

Dessa forma, a Estratégia Nacional de Defesa é clara quanto à atuação da MB na segurança marítima das AJB, ainda prevendo que o Poder Naval deverá ser capaz de manter a segurança nas linhas de comunicação marítimas onde houver interesses nacionais, demonstrando uma forte atuação da vertente *maritime security*.

Especificamente em relação à definição de segurança marítima, o Plano Estratégico da Marinha (PEM 2040) adota um conceito amplo, ou seja, considerando os aspectos ligados à Segurança do Tráfego Aquaviário (*maritime safety*), principalmente nas AJB, e a segurança nos mares (*maritime security*), com o emprego coercitivo do Poder Naval (BRASIL, 2020b).

Ao se tratar da segurança marítima no Brasil, faz-se necessário incluir o entendimento de Entorno Estratégico Brasileiro. Embora os documentos de alto nível da Defesa Nacional – Política Nacional de Defesa (PND), Estratégia Nacional de Defesa (END) e Livro Branco da

⁵³ Para efeitos deste trabalho, considerou-se como referência os textos da atualização do Livro Branco da Defesa Nacional (LBDN), da Política Nacional de Defesa (PND) e da Estratégia Nacional de Defesa (END) encaminhados pelo MD ao Poder Legislativo em 22 de julho de 2020, porém ainda não apreciados pelo Congresso Nacional. Desde 2012, a cada quatro anos, cumprindo o estabelecido na Lei Complementar 136/2010, o Poder Executivo encaminha à apreciação do Congresso Nacional a atualização do LBDN, da PND e da END, cabendo ressaltar que os referidos documentos em vigor foram publicados em 2016.

Defesa Nacional (LBDN) – tratem do assunto, esses apresentam apenas descrições, mas nenhuma definição.

A PND descreve o entorno estratégico do Brasil como uma área que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os Estados limítrofes da África, assim como a Antártica, conforme mostrado na FIG.7. Já a END e o LBDN, definem o Atlântico Sul como uma região de importância para a defesa nacional, reforçando o entendimento de entorno estratégico e demonstrando a preocupação do Estado brasileiro com essa porção do Oceano. Na ausência de algo mais específico, a proposta de Fiori (2013, p.32) apresenta uma adequada definição para o entorno estratégico brasileiro: “região onde o Brasil quer irradiar preferencialmente sua influência e sua liderança diplomática, econômica e militar”.

De acordo com Neri (2014), assim como há uma relação direta entre a estabilidade sul-americana e a estabilidade brasileira, a paz no Atlântico Sul seria uma condição essencial para a manutenção da segurança do Brasil, fazendo com que os problemas desse oceano sejam, também, problemas brasileiros. Isso reforça a importância do entorno estratégico em relação à segurança marítima no Brasil, considerando que aquilo que acontece na costa africana do Atlântico Sul diz respeito e pode impactar nos interesses nacionais.

A Doutrina Militar Naval (DMN) também define que a defesa da Amazônia Azul® deve abranger ações para deter ou, preferencialmente, dissuadir forças oponentes ou adversas, além dos limites dos espaços marítimos brasileiros, não ficando restrito às operações no interior dessa área, o que exige da MB o adequado emprego do trinômio monitoramento/controle, mobilidade e presença (BRASIL, 2017b).

Quanto às ameaças, assim como em diferentes regiões do mundo, a segurança marítima no Brasil enfrenta importantes desafios. A END relata que a intensificação das ocorrências de atos ilícitos no mar demanda a presença estatal nos termos do direito internacional com os quais o Brasil tenha se comprometido (BRASIL, 2020c).

Ameaças como pirataria e terrorismo ainda são raras nas AJB, porém ameaças relacionadas com contrabando, tráfico de drogas/armas tem aumentado sensivelmente, afligindo a Autoridade Marítima Brasileira (AMB)⁵⁴, a qual tem agido em cooperação com diferentes agências estatais.

⁵⁴ A Autoridade Marítima Brasileira (AMB) é responsável por: promover a segurança da navegação no mar; contribuir para a formulação de políticas nacionais sobre o mar; e implementar, supervisionar e controlar o cumprimento da lei em coordenação com outros órgãos federais ou federativos, de acordo com suas respectivas responsabilidades. Essas

Ameaças referentes à pesca ilegal e predatória, realizada por embarcações estrangeiras que adentram as AJB sem autorização, geram inquietações da AMB. As ameaças relativas à *maritime safety* são uma preocupação constante, principalmente quando relacionadas à salvaguarda da vida humana no mar e à poluição hídrica.

O Brasil ainda não possui uma estratégia de segurança marítima aprovada, mas não deixa de cumprir as atividades voltadas a essa segurança, por meio de outros documentos normativos.

4.3.2 A segurança marítima no Golfo da Guiné

O Golfo da Guiné (GoG) é caracterizado por ser a região onde se concentra a maioria dos países africanos banhados pelo Atlântico Sul. Seu litoral é extenso, compreendendo aproximadamente 6.000 km de costa e abrangendo a região da África Ocidental, desde o Senegal até Angola. Além disso, também engloba os Estados arquipelágicos de Cabo Verde e de São Tomé e Príncipe, conforme apresentado na FIG.8.

Países do GoG estão entre os mais populosos da África, sendo que a Nigéria é o Estado com o maior número de habitantes no continente (aprox. 218 milhões de hab.), além de possuir o maior PIB entre as nações africanas (aprox. US\$ 1,27 trilhões). As fontes de recursos naturais existentes no GoG, onde se destacam as reservas de hidrocarbonetos, são elementos que incrementam a importância geopolítica da região em virtude das exportações que abastecem a Ásia, a Europa e a América do Norte (INUWA *et al*, 2022).

Não se pode deixar de notar a presença da China no continente africano. Embora não pareça querer o estabelecimento da hegemonia ou predominância na região, sua atuação, nos próximos anos, pode suscitar tensões ou conflitos regionais. É relevante pontuar que a China vem desenvolvendo seu poder naval a fim de proteger seus interesses em qualquer lugar do mundo, demonstrando sua intenção de assegurar no Atlântico Sul, a curto e a longo prazo, o acesso aos recursos naturais de que necessita (VISENTINI, 2022).

funções cabem ao Comandante da Marinha do Brasil, uma vez que seu cargo engloba as funções da Autoridade Marítima Nacional, com base na legislação (BRASIL, 1999). Nesse sentido, a *maritime security* e a *maritime safety* fazem parte das responsabilidades atribuídas ao Comandante da Marinha, incluindo a proteção ambiental e a salvaguarda da vida humana no mar.

A diversidade de ameaças presentes no GoG faz com que essa região do Atlântico Sul seja um dos ambientes mais complexos e desafiadores para a Segurança Marítima no mundo, superando, inclusive, a região do Chifre da África⁵⁵, na Costa leste do continente. O GoG convive com diversos problemas em terra que envolvem, por exemplo: corrupção no setor marítimo, que é apontada como o principal obstáculo à boa governança marítima; fraqueza das instituições legislativas e judiciais; falta de poder econômico; falta de entendimentos políticos; violações dos direitos humanos; e desigualdade social associada com pobreza extrema. Essas questões estão diretamente relacionadas com a insegurança marítima do GoG (OZÓRIO, 2020).

Os referidos problemas fomentam ameaças à segurança marítima da região, como a pirataria marítima e o roubo à mão armada no mar e nos portos; a pesca INN⁵⁶; o contrabando de mercadorias e de recursos energéticos; e os tráficos de drogas, de vida selvagem, de pessoas e de armas leves. As proximidades do Delta do Rio Níger, responsável por grande parte do petróleo explorado na região, é a que concentra o maior número de crimes no mar, incluindo sequestros de tripulantes para resgate, a sabotagem de oleodutos de petróleo bruto e o roubo de petróleo bruto de navios (INUWA *et al*, 2022).

Outro aspecto que potencializa as ameaças à segurança marítima na região é a grande segmentação dos espaços marítimos entre os Estados, facilitando a fuga dos criminosos para as águas jurisdicionais de outros países, fornecendo um caráter transnacional às ameaças e dificultando o seu enfrentamento.

Em 2014, o CEDEAO estabeleceu sua Estratégia Marítima Integrada (EIMS⁵⁷) que consiste em uma estratégia que abrange a segurança marítima no GoG, contemplando ações em níveis nacionais e regionais, onde são definidas vinte ações estratégicas e cinco objetivos estratégicos. O primeiro desses objetivos refere-se ao fortalecimento da governança marítima, especificamente na questão da segurança no mar. Nesse aspecto, cabe ressaltar que a EIMS possui ações estratégicas para a promoção do fortalecimento de parcerias tanto

⁵⁵ Chifre da África, também conhecido como Corno de África (português europeu), Nordeste Africano e algumas vezes como Península Somali, é uma designação da região nordeste do continente africano, que inclui a Somália, a Etiópia, a Eritreia e o Djibouti. Tem uma área de aproximadamente 2 milhões de km² e uma população de cerca de 116 milhões de pessoas. O seu nome pode ter sido originado pela forma pontiaguda daquela parte do continente. Disponível em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Corno_de_%C3%81frica>. Acesso em: 10 jun. 2023

⁵⁶ Pesca ilegal, não declarada e não regulamentada.

⁵⁷ ECOWAS *Integrated Maritime Strategy (EIMS)*, onde ECOWAS é a sigla de *Economic Community of West African States*.

com o setor privado, quanto com Estados e organizações intragovernamentais extrarregionais. Especificamente relacionados às marinhas do GoG, a EIMS estabelece a necessidade de cooperação para aumentar a capacidade de aplicação da lei internacional e a necessidade de fortalecer capacidades de detecção e investigação, quanto a pirataria (CEDEAO, 2014).

É possível observar que a elaboração de estratégias de segurança marítima para a região do GoG é uma difícil tarefa devido à complexidade das ameaças ali existentes. É importante que essas estratégias se concentrem, principalmente, na vertente *maritime security*, adotando abordagens abrangentes que envolvam cooperação internacional e interações, a fim de lidar de forma eficaz com as ameaças que possuem uma forte componente transnacional.

4.4 A implementação da segurança marítima no AS

A fim de estudar a implementação da segurança marítima na região sul-atlântica, nesta seção serão abordadas as principais atividades relacionadas ao tema conduzidas na costa brasileira e na região do Golfo da Guiné, apresentando um relevante panorama das ações de segurança que ocorrem nos dois lados do Atlântico Sul.

4.4.1 Atividades de segurança marítima desenvolvidas nas AJB

Conforme apresentado anteriormente, a END explicita que o Poder Naval, exercido pela Marinha do Brasil, deve dispor de meios capazes de detectar, identificar e neutralizar ações que representem ameaça nas AJB. Essas ameaças, de acordo com o referido documento, são constituídas de atos ilícitos no mar como, por exemplo, a pirataria, o tráfico de drogas e de pessoas, a pesca ilegal, os crimes ambientais, dentre outros. Ademais, a END prevê que o Poder Naval deverá ser capaz de manter a segurança nas LCM onde houver interesses nacionais (BRASIL, 2020c).

A fim de fazer frente a tais responsabilidades, diferentes atividades são desenvolvidas pelo Estado brasileiro, por meio do Poder Naval.

Sendo assim, a MB realiza Patrulhas Navais (PATNAV)⁵⁸ em toda a costa brasileira de forma a prevenir e reprimir a prática de ilícitos atuando diretamente na vertente *maritime security*. Muitas dessas patrulhas ocorrem em coordenação com outros órgãos do Poder Executivo Federal e/ou Estadual, dependendo da necessidade.

Visando à proteção das LCM de interesse, a MB estabeleceu no Comando de Proteção da Amazônia Azul (ComPAAz)⁵⁹, uma estrutura para o Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), a qual realiza o acompanhamento e, se necessário, o controle do tráfego de embarcações nas AJB. Ainda tratando da *maritime security*, o ComPAAz desempenha o papel de representante do Brasil junto ao Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS), atuando na Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano no AS, como será melhor explicitado na seção 4.5 deste capítulo.

Em tempos de Paz, o ComPAAz possui como principal tarefa o assessoramento ao Comando de Operações Navais (ComOpNav) como representante da Autoridade Marítima Brasileira nas ações de *maritime safety*, quando da ocorrência de incidentes ou sinistros no mar, denominados de eventos de Busca e Resgate (SAR)⁶⁰, sendo o responsável pelo acionamento de unidades navais ou navios mercantes nas proximidades dos locais do sinistro, a fim de garantir as ações de salvaguarda da vida humana no mar.

Ainda em relação às atividades relacionadas à *maritime safety*, a MB realiza continuamente Inspeções Navais (IN)⁶¹ nas AJB, visando à fiscalização no que se refere à salvaguarda da vida humana e à segurança da navegação. As IN são realizadas pelas Capitânias dos Portos e por suas Delegacias e Agências subordinadas, com o apoio de meios navais dos Comandos de Distritos Navais e da Esquadra Brasileira.

⁵⁸ O Decreto nº 5.129/2004 regulamenta as Patrulhas Navais, definindo que são atividades permanentes realizadas pelos meios navais dos Comandos de Distritos Navais, sendo complementados pelos navios da Esquadra Brasileira.

⁵⁹ Marinha ativa o Comando de Operações Marítimas e Proteção da Amazônia Azul. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-ativa-o-comando-de-operacoes-maritimas-e-protecao-da-amazonia-azul-0>>. Acesso em: 04 jul. 2023.

⁶⁰ SAR, *Search And Rescue* em inglês. A Doutrina Militar Naval define como Operações de Socorro e Operações de Salvamento (BRASIL, 2017b). O Brasil é signatário dos seguintes acordos internacionais que regulamentam as operações SAR: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS, 1974), a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM, Jamaica 1982) e a Convenção Internacional de Busca e Salvamento Marítimo (Hamburgo, 1979).

⁶¹ A DMN define tanto a Inspeção Naval como a Patrulha Naval como atividades de emprego limitado da força pelo Poder Naval (BRASIL, 2017b). A Lei nº 9.537/1997 dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário na AJB.

Em termos tecnológicos, a MB encontra-se desenvolvendo o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz)⁶² com o objetivo de incrementar a capacidade de comando e controle e a capacidade de responder prontamente às atividades relacionadas às vertentes *maritime security* e *maritime safety* da segurança marítima nas AJB e nas suas áreas internacionais de responsabilidade para a operações de socorro e salvamento.

O SisGAAz é um projeto estratégico para o Poder Naval e empregará uma combinação de informações digitalizadas provenientes de sistemas de acompanhamento de tráfego mercante, de satélites, de radares, de aviões, de navios de guerra e de submarinos, possuindo repercussão em outras agências do Estado, cujas atividades estejam ligadas ao cumprimento de leis, normas e soberania no território nacional.

No âmbito do Atlântico Sul, a MB realiza diversas operações com Marinhas amigas, as quais permitem a troca de informações, o desenvolvimento da mentalidade de cooperação na região e o incremento da vertente *maritime security*, como por exemplo a Operação FRATERNAL⁶³ (realizada com a Marinha da Argentina), a Operação DIPLOMEX⁶⁴ (realizada com a Marinha do Uruguai), a Operação UNITAS⁶⁵ (organizado pelos EUA e que conta com a participação de diversos países do entorno estratégico brasileiro, além de outras nações) e a Operação ATLASUR (realizada com as Marinhas do Brasil, Argentina, Uruguai e África do Sul).

Especialmente relacionado com o Golfo da Guiné, o Brasil, por meio da MB, tem participado das operações multinacionais OBANGAME EXPRESS e GRAND AFRICA NEMO, além de organizar, desde 2021, a Operação GUINEX⁶⁶, que visa promover a interoperabilidade com as Marinhas e Guardas Costeiras na área do Golfo da Guiné e estreitar os laços da Marinha do Brasil, e do próprio Estado brasileiro, com os países da costa ocidental africana.

⁶² Sistema De Gerenciamento Da Amazônia Azul – De acordo com o LBDN, o “SisGAAz foi projetado para ser o principal sistema de comando e controle da Marinha. Prevê a gestão das atividades ligadas ao mar que envolvem vigilância, monitoramento, prevenção da poluição, recursos naturais, entre outras, relacionados ao conceito. Tudo relacionado ao conceito internacional de segurança marítima e para a proteção do litoral brasileiro. O Sistema visa a efetiva compreensão de tudo que está associado com o meio marinho que pode causar impacto na defesa, na economia e no meio ambiente nas Águas Jurisdicionais Brasileiras” (BRASIL, 2020b).

⁶³ Operação FRATERNAL. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/mb-e-ara-aumentam-o-nivel-de-adestramento-de-seus-militares-com-operacao-fraterno-xxxv>>. Acesso em: 20 jun. 2023

⁶⁴ Operação DIPLOMEX. Disponível em: <<https://www.defesaemfoco.com.br/rebocador-de-alto-mar-tritao-participa-da-comissao-diplomex-2021>>. Acesso em: 20 jun. 2023

⁶⁵ Operação UNITAS. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/operacao-unitas-reune-marinhas-de-dezoito-paises-no-rio-de-janeiro>>. Acesso em: 20 jun. 2023

⁶⁶ Operação GUINEX. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/agenciadenoticias/guinex-ii-operacao-no-golfo-da-guine-visa-aumentar-seguranca-maritima-no-atlantico>>. Acesso em: 20 jun. 2023

4.4.2 Atividades de segurança marítima desenvolvidas no Golfo da Guiné

Em agosto de 2011, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU), preocupado com o aumento dos eventos de pirataria, assalto à mão armada e tomada de reféns no GoG, elaborou uma declaração manifestando o impacto prejudicial nas atividades comerciais, econômicas e de segurança a partir dessa área marítima, convocando uma reunião com os Chefes de Estados dos países da região para tratar de uma resposta integrada contra os crimes no mar (ZUCATTO;BAPTISTA, 2014).

Em 2011 e 2012, o CSNU adotou as Resoluções 2018⁶⁷ e 2039⁶⁸, respectivamente, que solicitou esforços no nível regional para o desenvolvimento de uma estratégia voltada para a contenção das ameaças à segurança marítima, com a realização de patrulhas marítima bilaterais ou regionais, solicitando a todos os Estados membros da ONU cooperação internacional em segurança, capacitação e operações conjuntas com os Estados do GoG. Tais iniciativas estimulavam a participação de parceiros internacionais para apoiar os esforços regionais, promovendo um ambiente onde os países da região pudessem estabelecer múltiplas parcerias bilaterais com Estados fora do GoG.

Nesse sentido, Ozório (2020) explicita que diferentes países com interesses na região, como os Estados Unidos, França, Espanha e Reino Unido possuem em suas estratégias de segurança marítima ações implícitas e explícitas relacionadas ao apoio aos Estados do GoG no combate às ameaças transnacionais e aos atores mal-intencionados. De igual modo, a União Europeia no Plano de Ação da sua Estratégia Marítima de 2014 estabelece diretrizes que visam ao enfrentamento dos ilícitos na região do GoG, focando na necessidade de combater as causas que levam à pirataria e ao crime marítimo, buscando ações para o desenvolvimento da segurança e da estabilidade a longo prazo.

Ainda quanto aos países africanos, esses vêm se organizando para enfrentar de forma cooperativa os diversos desafios à segurança marítima no continente. Na Estratégia Marítima Integrada Africana para 2050 (AIM 2050), a União Africana (UA), além de abordar uma série de ameaças à segurança marítima e incentivar os Estados ao desenvolvimento de estruturas legais para possibilitar o julgamento de atores envolvidos em crimes no mar, também

⁶⁷ Resolução 2018 (2011), do CSNU. Disponível em: <<https://documents-ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N11/573/21/PDF/N1157321.pdf?OpenElement>>. Acesso em: 03 jul. 2023.

⁶⁸ Resolução 2039 (2012), do CSNU. Disponível em: <<https://documents-ddsny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N12/247/71/PDF/N1224771.pdf?OpenElement>>. Acesso em: 03 jul. 2023.

estimula o desenvolvimento das Guardas Costeiras dos países da região, oferecendo assistência técnica e apoio aos países africanos vulneráveis quanto a ampliação de suas capacidades de patrulhar o mar (UA, 2012).

Uma importante iniciativa para o incremento da segurança marítima do GoG ocorreu em 2013, quando os 22 países da África Ocidental e Central assinaram o Código de Conduta de Yaoundé (YCoC) para combater atividades marítimas ilícitas na região. Além da criação de uma estrutura de coordenação marítima⁶⁹, representada na FIG.9, os Estados participantes do YCoC acordaram em tratar as seguintes ameaças à segurança marítima como componentes do crime organizado transnacional: a prática de lavagem de dinheiro, a comercialização ilícita de armas e drogas, atos de pirataria e assalto armado no mar, o roubo de petróleo bruto, o tráfico de seres humanos, o contrabando de pessoas, a contaminação dos mares, a pesca ilegal não declarada e não regulamentada, o descarte ilegal de resíduos tóxicos, o terrorismo marítimo, a tomada de reféns e o vandalismo em estruturas offshore de exploração de petróleo (SEABRA, 2019).

Em termos tecnológicos, cabe ressaltar a existência do Sistema YARIS⁷⁰ como ferramenta de comando e controle desenvolvida para apoiar a Arquitetura de Yaoundé. Trata-se de um sistema de compartilhamento de informações, desenvolvido pelo projeto EU GOGIN⁷¹ e pelos países do GoG, o qual promove consciência situacional marítima, em tempo real, para as forças navais e os centros de segurança marítima dos países participantes do YCoC.

Além das operações habituais conduzidas pelos países da Arquitetura Yaoundé, outras importantes operações multinacionais ocorrem regularmente na região, sendo de grande relevância para o desenvolvimento da cooperação regional no combate aos ilícitos no mar, atuando diretamente na vertente *maritime security* da segurança marítima.

⁶⁹ A Arquitetura Yaoundé compreende o Centro de Coordenação Inter-regional (ICC), a estrutura de coordenação e troca de informações que liga o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Central (CRESMAC) e o Centro Regional de Segurança Marítima para a África Ocidental (CRESMAO). A zona costeira está dividida em 5 zonas marítimas operacionais onde as atividades são coordenadas por cinco Centros de Coordenação Marítima Multinacionais (MMCC). Arquitetura de Yaounde, disponível em: <https://icc-gog.org/?page_id=1704&lang=pt>. Acesso em: 03 jul. 2023.

⁷⁰ Disponível em: <<https://www.gogin.eu/plateforme-yaris/>>. Acesso em: 03 jul. 2023

⁷¹ O projeto EU GoGIN – Rede Inter-regional para o Golfo da Guiné – financiado pela União Europeia, tem como objetivo contribuir para a segurança e proteção marítima no Golfo da Guiné de forma a promover a economia azul e o desenvolvimento econômico dos países da região. Disponível em: <<https://www.gogin.eu/>>. Acesso em: 03 jul. 2023.

Conduzida anualmente desde 2010 pela Marinha dos Estados Unidos da América e contando com a participação de países das Américas⁷², Europa e África, a Operação OBANGAME EXPRESS tem o propósito de treinar os países africanos da costa ocidental do continente no que concerne ao fortalecimento da segurança marítima na região do Golfo da Guiné. Para isso, são realizados exercícios de simulação de combate à pirataria, ao terrorismo, à pesca ilegal e à poluição no mar e em proveito do aperfeiçoamento para operações de Busca e Salvamento (QUEIROZ FIGUEIREDO; SILVA, 2022).

A Operação GRAND AFRICAN NEMO⁷³, capitaneada pela Marinha Nacional Francesa (MNF) desde 2018, conta com a participação de países africanos, americanos⁷⁴ e europeus, possuindo propósito semelhante à OBANGAME EXPRESS no sentido de contribuir para o combate à insegurança marítima no GoG. Ressalta-se que desde o estabelecimento da YCoC, em 2013, a MNF vem organizando de três a quatro vezes por ano patrulhas conjuntas AFRICAN NEMO, sendo que o exercício anual GRAND AFRICAN NEMO se caracteriza por reunir um maior número de unidades navais e centros operacionais.

4.5 O controle e proteção do tráfego marítimo no AS

Conforme apresentado na seção 3.5 desta Tese, a proteção das LCM possui uma importância histórica e vital para os Estados, evidenciada pelas ameaças ao tráfego marítimo observadas nas guerras mundiais ocorridas no século passado.

Após a 2ª Grande Guerra Mundial, a Junta Interamericana de Defesa (JID)⁷⁵ se dedicou à tarefa de estudar e organizar a defesa do continente americano. Nesse sentido, em 1947, os governos dos países das Américas assinaram o Tratado Interamericano de Assistência Recíproca (TIAR), a partir do qual a JID desenvolveu, em 1959, o Plano de Coordenação da

⁷² O Brasil participa da Operação Obangame Express desde 2012 (QUEIROZ FIGUEIREDO; SILVA, 2022).

⁷³ Disponível em: <<https://www.defense.gouv.fr/marine/actualites/debut-lexercice-grand-african-nemo-2022>>. Acesso em 03 jul. 2023>.

⁷⁴ O Brasil participa da Operação Grand African Nemo desde 2019. Disponível em: <<https://www.marinha.mil.br/noticias/marinha-do-brasil-tem-participacao-inedita-na-comissao-grand-african-nemo-2019>>. Acesso em: 7 jul. 2023.

⁷⁵ (VILLA; BRAGATTI, 2015)

Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (PLANDEFTRAMI)⁷⁶, que possuía o propósito de, em caso de conflito, controlar e proteger o TM Interamericano.

Visando à defesa do tráfego marítimo interamericano, o Comitê Naval Interamericano para a Defesa do Tráfego Marítimo⁷⁷ estabeleceu, em 1965, diferentes áreas marítimas por grupos de países, dentre as quais a Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS), que comportava a Argentina, o Uruguai e o Brasil.

Em 1966, ocorreu a primeira reunião dos Comandantes das Marinhas da AMAS, sendo decidida, na ocasião, a formação de uma organização denominada Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS). Essa instituição, criada em 1967, conta atualmente com a participação do Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, não possuindo uma sede fixa, sendo estabelecido um rodízio⁷⁸ do almirante coordenador.

De acordo com o Manual da AMAS (2020), em períodos de crise e/ou conflito armado, caso o CAMAS exerça o cargo de Comandante da Área Marítima do Atlântico Sul, esse tem como missão coordenar as ações inerentes à direção, controle e proteção do TM na AMAS, a fim de contribuir para a segurança das LCM. Cabe ressaltar que a doutrina empregada pelo CAMAS para desenvolver suas tarefas é o Controle Naval do Tráfego Marítimo CNTM.

Ainda que o continente africano tenha no Atlântico Sul importantes LCM passando por sua costa ocidental, o fato de o CAMAS ser uma instituição estruturada e consolidada, com mais de 55 anos de atuação na proteção do tráfego marítimo no AS, habilita-o a ser considerado na comparação com a estrutura de proteção do tráfego marítimo da UE, assunto a ser tratado no próximo capítulo.

⁷⁶ Por ocasião da Segunda Conferência Naval Interamericana especializada no Controle do Tráfego Marítimo, ocorrida em 1996, o PLANDEFTRAMI foi aperfeiçoado e substituído pelo Plano para a Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (Plano CODEFTRAMI) (AMAS, 2020).

⁷⁷ Instituído pela IV Conferência Naval Interamericana (AMAS, 2020).

⁷⁸ A cada dois anos a Argentina, o Brasil e o Uruguai sediam o CAMAS, tendo um almirante como coordenador. Esse almirante possui um *staff* formado por pessoal do próprio país e por um oficial assessor de cada marinha da AMAS, incluindo um representante da Armada Paraguaia (AMAS, 2020)

5 SEGURANÇA MARÍTIMA: COMPARAÇÃO ENTRE UE E AS

Este capítulo visa a comparar a segurança marítima na União Europeia e a segurança marítima no Atlântico Sul, considerando aspectos gerais e questões relacionadas com a organização existente nas referidas regiões no que concerne à segurança no mar.

De uma forma mais específica, serão realizados o detalhamento e a confrontação entre as doutrinas de controle e proteção do tráfego marítimo (TM) conduzidas na Europa e no Atlântico Sul.

5.1 Aspectos Gerais

A UE e o AS possuem grandes diferenças quando são levados em conta aspectos gerais das duas regiões, como os geográficos, os econômicos e os políticos. Considerar esses aspectos contribui para um maior entendimento das características das duas regiões e, conseqüentemente, para se efetuar uma melhor comparação entre a segurança marítima europeia e sul-atlântica.

Geograficamente, é possível constatar que a área marítima que cobre a Europa é muito menor do que a área do Atlântico Sul. Ademais, cabe ressaltar que a região sul-atlântica separa três continentes – América, África e Antártida – com características significativamente distintas. Por outro lado, o continente europeu é banhado por dois oceanos – o Atlântico Norte e o Ártico – além de, em sua parte meridional, ser banhado pelo Mar Mediterrâneo, que separa esse continente do continente africano.

As duas regiões marítimas possuem características físicas relevantemente diferentes, que vão desde a temperatura média da água do mar até as condições climáticas que podem, inclusive, afetar a navegabilidade (SILVA;SILVA, 2012).

Quanto aos aspectos econômicos, antes tratá-los diretamente, cabe comparar o quantitativo populacional da UE, da América do Sul e da África. Em termos estimativos, de acordo com o site [countryeconomy.com](https://pt.countryeconomy.com/paises/grupos)⁷⁹, que consolida informações oriundas do Banco Mundial, do Fundo Monetário Internacional (FMI) e de diversas outras instituições internacionais, a população que faz parte da União Europeia é de aproximadamente 448

⁷⁹ Disponível em: <<https://pt.countryeconomy.com/paises/grupos>>. Acesso em: 11 Jul. 2023

milhões de pessoas, maior que a população da América que é banhada pelo AS (311 milhões de indivíduos), porém, menor que a população africana dos países⁸⁰ lindeiros ao oceano sul-atlântico, que totaliza cerca de 615 milhões de pessoas.

Observando a economia dos países de um lado e de outro do Atlântico Sul, os seis⁸¹ Estados das Américas que fazem parte do MERCOSUL totalizaram um PIB de 2,7 trilhões de Euros, em 2022. Já os países da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e da Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC), que congregam 25 Estados, somaram um PIB de aproximadamente 897 bilhões de Euros no mesmo período. Quanto aos 27 países da UE, o PIB registrado no referido ano totalizou por volta de 15,8 trilhões de Euros.

Releva-se que algumas das economias mais fortes do planeta estão na UE, destacando-se a Alemanha, a França e a Itália. Esse fato se reflete na elevada quantidade de Linhas de Comunicação Marítimas que tem origem ou destino na Europa, determinando um intenso tráfego mercante na região, conforme mostrado na FIG.10.

Quanto aos aspectos políticos, a UE é uma organização consolidada e madura, com uma longa trajetória de integração e cooperação regional, possuindo diversas instituições importantes que legislam, executam normas e leis e que também julgam as questões relacionadas com os interesses europeus, inclusive aquelas relacionadas com a segurança marítima na Europa. Cabe ressaltar que o elevado nível de integração permitiu aos países pertencentes ao bloco adotarem uma moeda única comum. Nesse espaço regional, os países e as instituições mostram-se fortes, sendo que as marinhas e as forças de segurança dos Estados da região estão estruturadas para prover a segurança marítima europeia.

Além disso, a OTAN possui um papel relevante para a segurança da Europa, pois, contando com membros de fora da UE, como é o caso dos Estados Unidos e do Reino Unido, provê um incremento à segurança dos Estados pertencentes ao bloco. Isso se aplica com distinção no caso da segurança marítima, considerando que dos 27 países membros da UE, 21 fazem parte da OTAN, e desses, apenas 4 não possuem litoral⁸².

Por outro lado, no AS ainda não existe uma estrutura política similar à UE. Em seu lado ocidental, o MERCOSUL se apresenta como uma organização que é fruto de um processo de

⁸⁰ Países da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e da Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC).

⁸¹ Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai, Venezuela e Bolívia.

⁸² Luxemburgo, República Tcheca, Eslováquia e Hungria.

integração regional dos principais países da América do Sul, contudo, sua atuação é predominantemente comercial, necessitando evoluir muito para alcançar a maturidade política da UE, especialmente em termos de integração para prover a segurança regional.

Quanto aos países limítrofes do AS no continente africano, embora existam organizações como a União Africana (UA), a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) e a Comunidade Econômica dos Estados da África Central (CEEAC), que visam à integração econômica, o comércio regional e a cooperação política, a existência de estados fracos e pobres na região dificulta o desenvolvimento de uma estrutura similar àquela observada na UE.

Ainda quanto ao AS, a ZOPACAS é uma iniciativa que merece destaque quanto à integração da região, ainda mais pelo fato de reunir países da América do Sul e da África. Contudo, embora exista há mais de 35 anos e seja de interesse estratégico para o Brasil, a organização ainda é um fórum que necessita de consolidação e amadurecimento para funcionar efetivamente, inclusive constituindo uma estrutura organizacional e uma sede permanentes. Ações recentes como a resolução A/RES/75/312 da 75ª Sessão da Assembleia Geral da Nações Unidas (2021)⁸³ e a VIII Reunião Ministerial da ZOPACAS realizada em Cabo Verde (2023) demonstram uma importante retomada das atividades do fórum que podem indicar uma nova fase de desenvolvimento da organização.

5.2 A organização da segurança marítima

Quanto à organização da segurança marítima na UE e no AS, as comparações podem ser feitas em relação ao ordenamento normativo e à implementação, considerando que no Atlântico Sul as regiões analisadas foram as Águas Jurisdicionais Brasileiras e o Golfo da Guiné.

⁸³ Na 75ª Sessão da Assembleia-Geral das Nações Unidas, em 2021, a atual presidência rotativa da ZOPACAS apresentou um anteprojeto de resolução sobre a zona, que foi adotado por meio da resolução A/RES/75/312. A linha de cooperação da resolução anterior foi mantida, incorporando elementos como a definição de um fórum de desenvolvimento e fortalecimento da cooperação em áreas como: ciência e tecnologia; educação; capacitação; vigilância costeira; meio ambiente; defesa; fortalecimento das instituições nacionais; comércio; esporte; turismo; economia; comunicações; transporte; cultura; e diálogo político. Disponível em: <<https://www.defesaemfoco.com.br/brasil-lidera-retorno-de-encontros-da-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul/>>. Acesso em: 20 de jul. 2023.

5.2.1 Ordenamento Normativo

A UE, conforme visto anteriormente, possui um elevado nível de integração e organização institucional. Isso se reflete em todo o seu ordenamento normativo, aqui destacando-se a segurança marítima.

A Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (ESMUE) conta com quase vinte anos de implementação e possui sua base na Política Marítima Integrada (PMI), apresentando as diretrizes para uma estrutura política e estratégica que visa a promover uma unidade compartilhada de objetivos e esforços por todos os países do bloco quanto à vertente *maritime security* para a região e para o exterior⁸⁴.

A Estratégia Marítima Integrada da Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (EIMS⁸⁵) foi estabelecida em 2014, sendo um documento baseado na Estratégia Marítima Integrada Africana para 2050 (AIM 2050)⁸⁶, e visa a fortalecer a segurança marítima na região do Golfo da Guiné por meio de ações estratégicas que promovam a cooperação com Estados Extrarregionais e o fortalecimento de parcerias com o setor privado e outras organizações governamentais (CEDEAO, 2014). Embora menos complexa e abrangente que a ESMUE, a EIMS fortaleceu o YCoC e trouxe maior segurança marítima ao GoG.

Quanto às AJB, embora os documentos de mais alto nível da defesa brasileira tratem da segurança marítima, em especial a END, ainda não foi estabelecida uma estratégia de segurança marítima para o Brasil.

5.2.2 Implementação da segurança marítima

A UE possui diversas formas de implementação da segurança marítima no Espaço Europeu, contando com agências, operações e projetos tecnológicos para o domínio marítimo. Suas principais agências – EMSA e FRONTEX – funcionam de forma integrada, a primeira atuando na vertente *maritime safety* e a segunda atuando na vertente *maritime security*. Essas agências e as marinhas europeias utilizam amplamente sistemas de consciência

⁸⁴ No que diz respeito aos interesses europeus fora da UE.

⁸⁵ *ECOWAS Integrated Maritime Strategy (EIMS)*, onde ECOWAS é a sigla de *Economic Community of West African States*.

⁸⁶ *Africa's Integrated Maritime Strategy 2050*

situacional marítima como os projetos CISE e MARSUR, que são essenciais para o domínio das informações marítimas europeias.

No AS, não há uma estrutura de agências para a segurança marítima que funcione de forma similar à UE. No Brasil, o ComPAAz seria a organização com maior similaridade em relação às referidas agências europeias, possuindo responsabilidades em relação às vertentes *maritime safety* e *maritime security*. No GoG, a organização que estaria mais próxima ao que as agências europeias executam seria o Centro Internacional de Coordenação (ICC)⁸⁷ em Yaoundé (Camarões), contudo, voltado predominantemente para a vertente *maritime security*. Tanto o ComPAAz quanto o ICC utilizam ferramentas de consciência situacional marítima, o primeiro encontra-se desenvolvendo o SisGAAz e o segundo, utilizando o Sistema Yaris. Ambos são sistemas promissores, mas que não contam com o mesmo nível de consolidação dos principais sistemas europeus.

Neste ponto, ressalta-se que as principais ameaças à segurança marítima presentes nas três regiões são distintas. Enquanto na Europa as principais ameaças estão ligadas ao terrorismo e à imigração ilegal, nas AJB as principais ameaças estão relacionadas ao tráfico de drogas e armas, bem como à pesca INN. Já no GoG, a principal ameaça é a pirataria. Essas diferenças, além do elevado nível de integração que há no continente europeu, contribuem com a dificuldade de se encontrar similaridades de atuação entre as referidas agências e sistemas da UE em relação às organizações e sistemas utilizados no Atlântico Sul.

Quanto às operações marítimas, a IRINI, no Mar Mediterrâneo, e a ATALANTA, na região do Chifre da África, demonstram a versatilidade e abrangência da implementação da segurança marítima na UE. Ambas as operações atuam predominantemente na vertente *maritime security*, sendo que a primeira operação citada ocorre nas proximidades do território europeu enquanto a outra operação exemplifica a atuação da UE na segurança do mar em uma região marítima distante, mas de interesse estratégico para o bloco.

As operações de segurança marítima que ocorrem no Atlântico Sul são bem definidas em termos de localização. Operações com a participação da MB, e com o foco na cooperação regional, ocorrem com regularidade no AS, como as operações UNITAS, FRATERNO, DIPLOMEX e ATLASUR, fortalecendo a vertente *maritime security* na região. Quanto ao GoG, as operações OBANGAME EXPRESS e GRAND AFRICA NEMO, além das operações locais

⁸⁷ Na língua inglesa: *Interregional Coordination Centre*

conduzidas pelos países que fazem parte do YCoC, expressam o caráter de cooperação existente, sendo de grande importância para a *maritime security* e, conseqüentemente, para o incremento da “Boa Ordem no Mar” na região.

Cabe destacar que ainda não há um nível de associação entre os países da América do Sul e da África no sentido de integrar as operações de um lado e de outro do Atlântico. A iniciativa brasileira em relação à Operação GUINEX se apresenta como uma ação promissora para uma maior integração na região sul-atlântica, no que diz respeito às operações de segurança marítima. Contudo, percebe-se que a inexistência de um bloco político, econômico e militar incluindo países dos dois continentes dificulta muito essa integração.

5.3 O controle e a proteção do TM na UE e no AS

Ao comparar o controle e a proteção do tráfego marítimo na UE e no AS, faz-se necessário detalhar as doutrinas utilizadas pela OTAN, na Europa – *Naval Cooperation and Guidance for Shipping* (NCAGS) – e pelo CAMAS, no Atlântico Sul – Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM) –, observando-se as principais diferenças e similaridades existentes.

5.3.1 A evolução das doutrinas NCAGS e CNTM

Derivadas da doutrina *Naval Control Shipping* (NCS), utilizada pela *Royal Navy*⁸⁸ na 2ª Grande Guerra Mundial, o CNTM e o NCAGS se desenvolveram em paralelo.

No âmbito da OTAN, o NCS evoluiu para o *Naval Cooperation and Protection for Shipping* (NCAPS), que foi estabelecido no contexto da Guerra Fria para atender à necessidade de proteger as marinhas mercantes dos países ocidentais contra uma ameaça global soviética em oceano aberto. O emprego do NCAPS previa atividades de escolta e a formação de grandes comboios protegendo os navios mercantes (NM), muito similar ao CNTM (USLUER, 2022).

Com o fim da Guerra Fria, as ameaças ao transporte marítimo representadas por embarcações navais tradicionais sob a bandeira de um inimigo bem definido deixaram de ser predominantes. As principais ameaças no mar passaram a ser grupos terroristas e/ou criminosos. Por esse motivo, a OTAN decidiu rever a Doutrina NCAPS evoluindo-a para a Naval

⁸⁸ Marinha Real Britânica

Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS), lançando, em 2004, a publicação ATP-2 que versa sobre o assunto (OTAN, 2017).

No Atlântico Sul, no âmbito do CAMAS, o CNTM guardou grande similaridade com o NCS durante algumas décadas. Somente durante a XXI Reunião de COLCO⁸⁹, em 2004, foi abordada a necessidade de revisão e atualização da doutrina de CNTM em vigor para fazer frente à dinâmica das novas ameaças existentes. Na VI Conferência Naval Interamericana Especializada em Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNIE-CNTM), ocorrida naquele mesmo ano, a proposta de atualização da doutrina de CNTM interamericana foi aceita por unanimidade pelas marinhas dos países do Plano para Coordenação da Defesa do Tráfego Marítimo Interamericano (CODEFTRAMI) presentes, sendo atribuído ao CAMAS a tarefa de efetuar a revisão da doutrina de CNTM Interamericano (CAMAS, 2018).

A referida revisão foi aprovada em 2008, no VIII CNIE-CNTM, sendo explicitada na Publicação Interamericana de Controle Naval do Tráfego Marítimo (PTI-CNTM). Desde então, essa publicação vem sendo constantemente aprimorada no sentido de fornecer maior agilidade e flexibilidade ao CNTM.

5.3.2 Doutrina NCAGS

A Doutrina NCAGS consiste em prover apoio aos comandantes militares e ao tráfego marítimo em tempo de paz, crise e conflito, através de cooperação, orientação, alerta, apoio e, quando necessário, supervisão, para incrementar a segurança de navios mercantes e para apoiar operações militares (OTAN, 2018).

As operações marítimas frequentemente afetam a navegação mercante e, da mesma forma, a navegação mercante pode impactar ou estar envolvida em operações marítimas. Sendo assim, o NCAGS⁹⁰ permite o “desconflito”⁹¹ entre os interesses dos navios mercantes e dos comandantes militares quando em operações.

⁸⁹ Comandante Local de Controle Operativo. No Brasil, o COLCO é exercido pelo comandante do Centro de Operações Marítimas (COPMar).

⁹⁰ Segundo o Manual NCAGS, a doutrina contribui para os seguintes efeitos: a liberdade de manobra do comandante; o processo de tomada de decisão do comandante; o comprometimento e uso eficazes e eficientes dos recursos militares; o bem-estar econômico das nações e estabilidade internacional; o livre fluxo de comércio marítimo na área de operações (AOO); a confiança da marinha mercante nas operações militares (OTAN, 2018).

⁹¹ O “desconflito” consiste em manter os navios mercantes fora de áreas específicas onde estejam operando forças navais, permitindo ao comandante militar maior liberdade de ação para operar, minimizando a interferência nos navios mercantes e evitando atrasos nas suas movimentações (OTAN, 2018).

5.3.2.1 A Organização do NCAGS

De acordo com o ATP-2 (D), o Comando Operativo das operações marítimas da OTAN é exercido pelo *Allied Maritime Command* (MARCOM)⁹², que é responsável por fornecer informações de comando e controle para todo o espectro de operações e tarefas marítimas conjuntas da Aliança⁹³.

O Comandante Tático, ou *Maritime Component Commander* (MCC)⁹⁴, executa as funções do NCAGS em nível tático. O MCC é apoiado pelo *NATO Shipping Centre* (NSC) no que tange ao relacionamento com o tráfego mercante. O Comandante Tático também é responsável por decidir o nível de controle NCAGS necessário e por estabelecer a estrutura de comando e controle para implementá-lo.

O NSC fornece uma grande contribuição para o planejamento operacional das operações marítimas ao manter relacionamentos com a navegação comercial, atuando como único ponto de contato da OTAN para os NM. O NSC fornece um centro de comunicações essencial para facilitar a cooperação com a navegação mercante, auxilia o comandante tático a compreender efetivamente as características da navegação mercante, garante o uso dos recursos militares do NCAGS em apoio aos objetivos operacionais e fortalece o diálogo ativo entre a marinha mercante, as instituições governamentais e as forças militares.

A NCAGSORG é a forma estrutural pela qual o NCAGS é organizado. A seguir, são relacionados os principais elementos dessa organização, de acordo com o Manual NCAGS (OTAN, 2018).

O Comandante NCAGS (NCAGS CDR) é o oficial designado para comandar o NCAGSORG, sendo, normalmente, o Comandante Tático que comanda a Força Naval em uma missão. Esse elemento é o responsável pelo planejamento e preparação de todas as tarefas e atividades NCAGS.

O NCAGS *Staff* é o Estado-Maior do Comandante NCAGS e o acompanha. Em casos excepcionais, em virtude de limitações de espaço, pode ter em sua composição uma equipe denominada "*Reach-Back Staff*" localizada em terra.

⁹² Comando Marítimo Aliado

⁹³ O MARCOM é o responsável, perante o *Supreme Allied Commander Europe's* (SACEUR), por todas as tarefas e atividades do NCAGS da OTAN, que incluem planejamento, preparação, execução, avaliação e assuntos organizacionais.

⁹⁴ Comandante do Componente Marítimo ou Comandante da Força Naval

O *Staff Officer* NCAGS (SO NCAGS) dirige as tarefas da NCAGSORG em nome do Comandante Tático, sendo seu principal assessor. Ele é responsável pela execução das atividades do NCAGS. Isso inclui planejamento, preparação execução, avaliação e organização das questões relacionadas ao NCAGS. Suas principais tarefas são certificar-se de que a missão do Comandante Tático é apoiada da melhor maneira, elaborar a diretiva e a ordem de operação NCAGS, atualizar planos e tarefas NCAGS e assegurar-se que esses cheguem a todos os componentes da estrutura.

Os Elementos NCAGS Destacados (DNE) podem ser empregados por decisão do Comandante Tático, caso a situação operacional exija ou caso a sua utilização incrementalmente de forma relevante a execução da missão. Eles são diretamente subordinados ao SO NCAGS e podem ter as tarefas de coordenação local de navios mercantes, de recebimento de informações de área (ou locais) relativas ao TM, de realização do briefing dos comandantes, além de poderem exercer a função de ligação com os comandantes, em terra, quando da movimentação dos NM e de prover apoio ou controle aos grupos de tráfegos de NM e comboios.

A aplicação da doutrina NCAGS é flexível, podendo atuar em uma ampla variedade de estruturas de comando e ambientes operacionais. Em cada operação, a resposta do NCAGS deve ser adaptada ao cenário e coordenada para produzir os efeitos desejados.

Logo, não há uma Organização NCAGS (NCAGSORG) padrão, sendo que ela deve apoiar a missão do Comandante Tático da maneira mais eficiente e eficaz, considerando também os interesses da comunidade marítima, mantendo a mínima interferência mútua (OTAN, 2018).

5.3.2.2 Os níveis de controle NCAGS

De acordo com a necessidade de implementação de níveis de controle mais flexível, visando conciliar as necessidades do tráfego mercante com operações militares marítimas da OTAN, em especial em tempos de paz, foi estabelecida uma classificação com cinco níveis de controle: *Cooperation*, *Guidance*, *Advice*, *Assistance* e *Supervision* (OTAN, 2018).

Em *Cooperation*, considera-se a situação de normalidade e paz. Nela não são esperadas ameaças relevantes ao TM. São observados os interesses dos armadores e os navios são tão somente acompanhados por meio de informações enviadas tais como: posição, rumo, velocidade, portos de origem e destino.

Em *Guidance*, tendo em vista a existência de alguma ameaça à navegação, há a orientação ao TM. Nesse caso, busca-se contribuir para a preservação da segurança dos navios próprios, aliados e neutros de interesse. Dependendo da configuração do tipo da ameaça, algumas medidas devem ser adotadas.

Advice e *Assistance* são níveis de controle intermediários entre a Orientação e a Supervisão. Em *Advice*, uma central NCAGS provê informações para os NM que decidem qual ação tomar. No nível *Assistance* uma central NCAGS provê ações para os NM, sendo que de igual maneira, a decisão de acolher a orientação fornecida é do comandante do NM.

Em *Supervision*, considera-se a situação de conflito, sendo que seu estabelecimento depende de decisão de nível político. Nesse caso, são formados grupos de trânsito e comboios protegidos pela força naval. Não há previsão de consignação⁹⁵ voluntária de NM, mantendo-se a liberdade e independência dos armadores, contudo, o comandante é o responsável pela segurança do seu navio.

A FIG. 11 apresenta a relação de níveis de crise com os níveis de controle adotados na Doutrina NCAGS.

5.3.3 Doutrina CNTM

A Doutrina CNTM consiste no emprego de uma ampla gama de medidas simultâneas no sentido de prover desde o acompanhamento até o controle efetivo dos movimentos dos navios mercantes e pesqueiros, como medida para prover a segurança do TM (CAMAS, 2018).

Em caso de crise ou conflito armado, o CAMAS poderá atuar, segundo o Manual da AMAS, como Comandante da Área Marítima do Atlântico Sul, desde que seja de comum acordo entre os governos dos quatro países-membros⁹⁶. Nesse caso, ele deverá: controlar e desviar, quando necessário, o Tráfego Marítimo Interamericano na sua área; estabelecer rotas e pontos de separação para os comboios interamericanos e navios independentes; e coordenar a programação de comboios interamericanos com os outros Comandos de Área Marítima. Ademais, terá à sua disposição um Estado-Maior integrado por Oficiais procedentes do seu país, além dos assessores existentes em tempo de paz (CAMAS, 2020).

⁹⁵ A ação de subordinar os navios mercantes e/ou barcos de pesca à força naval de um estado visando ao cumprimento das medidas de proteção do tráfego marítimo.

⁹⁶ Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai.

5.3.3.1 A organização do CNTM

O Plano CODEFTRAMI⁹⁷ estabelece diretrizes que orientam a doutrina CNTM interamericana. De acordo com o referido plano, a organização da defesa do TM é formada por duas componentes civis, genericamente denominadas Organização de Direção Civil do Transporte Marítimo (ORGDCM) e Organização de Direção Civil de Pesca (ORGDCP), e uma componente naval militar, conhecida como Organização de Segurança do Tráfego Marítimo (ORGSEGTRAM). Essa última, por sua vez, é responsável pelas medidas de controle, por meio da Organização de Controle Naval do Tráfego Marítimo (ORGACONTRAM),⁹⁸ e pelas medidas de proteção, proporcionadas pelas forças navais e aéreas (CAMAS, 2018).

A PTI-CNTM prevê que, desde a situação de normalidade, os países devem possuir sua própria ORGACONTRAM em funcionamento, a ser desenvolvida e estruturada para atender aos interesses nacionais e manter uma relação de colaboração com a comunidade marítima civil. Isso proporciona benefícios para o transporte marítimo, como a manutenção do fluxo logístico nacional, a redução de interrupções de programas comerciais e de travessias em áreas com operações militares, o equilíbrio nos custos de seguros e uma melhor compreensão das restrições militares pela comunidade marítima. Além disso, o ORGACONTRAM nacional permite uma reação mais rápida a diferentes ameaças, garantindo maior segurança marítima contra ações terroristas e ações de pirataria, por exemplo (CAMAS, 2018).

De acordo com o Plano CODEFTRAMI, quando da ocorrência de uma situação que afete a segurança do TM interamericano, a ORGACONTRAM dos países no âmbito da AMAS possuirá a estrutura explicitada na FIG. 12. O propósito de tal estrutura é proporcionar o estabelecimento de um sistema integrado, que permita exercer a direção, o controle e a

⁹⁷ Plano CODEFTRAMI possui como finalidade a coordenação das tarefas que devem ser implementadas pelas Marinhas do continente americano, necessárias para o estabelecimento de um sistema integrado, que permita exercer a direção, o controle e a proteção do tráfego marítimo interamericano, alcançando, assim, as condições adequadas para a sua eventual segurança. Um dos propósitos gerais desse plano é instituição de doutrinas e procedimentos comuns de CNTM. O plano ainda estabelece quatro áreas marítimas de coordenação, visando à defesa do TM do continente americano: Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS); Área Marítima do Pacífico Sul (AMPS); Área Marítima do Atlântico Norte (AMAN); e Área Marítima do Pacífico Norte (AMPN). Sendo assim, a mesma estrutura de CNTM estabelecida na AMAS deverá ser implementada nas demais áreas marítimas, se assim se fizer necessário (CAMAS, 2018),

⁹⁸ ORGACONTRAM é a forma estrutural pela qual o CNTM é organizado.

proteção do TM na área sob responsabilidade do CAMAS, alcançando, assim, as condições adequadas para a sua segurança.

A seguir, são relacionados os principais elementos da ORGACONTRAM, de acordo com o PTI-CNTM (CAMAS, 2018).

O Comandante Superior de Área Marítima (CSAM)⁹⁹ é o responsável por estabelecer as diretrizes e políticas gerais de CNTM, o Sistema de Comboios, o Sistema de Rotas, a Proteção do TM, entre outros.

O Comandante de Área Marítima (CAM)¹⁰⁰ é o responsável por conduzir com maiores detalhes as atividades de CNTM em sua área, de acordo com as orientações oriundas do CSAM.

A Autoridade de Controle Operativo (ACO)¹⁰¹ é o responsável pela execução do CNTM em sua área de atuação, enquanto o Oficial do Controle Naval do Tráfego Marítimo (OCONTRAM)¹⁰² é o responsável pela preparação para a partida, pelo controle e pelas informações de navios mercantes nos portos.

A Autoridade Informante do Controle Naval do Tráfego Marítimo (AUCONTRAM)¹⁰³ exerce suas funções em portos nacionais ou neutros, existindo desde os tempos de paz ou sendo destacados, caso a situação evolua para crise ou conflito armado.

O Informante Consular do Controle Naval do Tráfego Marítimo (CONSULTRAM)¹⁰⁴ é um oficial credenciado junto as autoridades consulares de países neutros de interesse para exercerem atividades de CNTM. Sua responsabilidade básica é informar os movimentos do TM e instruir NM de sua bandeira que estejam atracados.

Por fim, o Oficial de Ligação do Controle Naval do Tráfego Marítimo (OLICONTRAM)¹⁰⁵ é um oficial designado para servir em um Estado-Maior aliado. Ele representa os interesses de sua nação em assuntos pertinentes ao CNTM.

De acordo com as publicações ComOpNav-305 e EGN-491, que tratam de CNTM, os elementos da ORGACONTRAM são, ou podem ser exercidos pelas seguintes autoridades e oficiais da MB:

⁹⁹ Em inglês, *Major Area Commander* (MAC).

¹⁰⁰ Em inglês, *Area Commander* (AC).

¹⁰¹ Em inglês, *Operational Control Authority* (OCA).

¹⁰² Em inglês, *Naval Control Shipping Officer* (NCSO).

¹⁰³ Em inglês, *Reporting Officer* (REPTOF).

¹⁰⁴ Em inglês, *Consular Shipping Advisor* (CONSA).

¹⁰⁵ Em inglês, *Naval Control Shipping Liaison Officer* (NCSLO)

- CSAM ou *MAC*: Comandante de Operações Navais;
- CAM ou *AC*: Comandante do Teatro de Operações (COMTO), quando ativado;
- ACO ou *OCA*: Comandante de Distrito Naval;
- OCONTRAM ou *NCSO*: Agentes, Delegados ou Capitães dos Portos de Organizações Militares do Serviço de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA);
- AUCONTRAM ou *REPTOF*: Em portos nacionais são, normalmente, oficiais da Marinha do Brasil, ficando subordinados a um OCONTRAM como porto dependente ou a um ACO;
- CONSULTRAM ou *CONSA*: oficiais credenciados, junto às autoridades consulares de países neutros de interesse, para exercerem atividades de CNTM; e
- OLICONTRAM ou *NCSLO*: o oficial assessor brasileiro junto ao CAMAS pode ser tomado como um exemplo desse elemento.

5.3.3.2 Os níveis de controle CNTM

A necessidade de diferentes níveis de controle, a fim de permitir uma evolução desde a normalidade até uma situação de crise e conflito, fez com que fosse estabelecida a classificação do CNTM em três tipos, de acordo com o PTI-CNTM: Cooperação (CNTM/C), Orientação (CNTM/O) e Supervisão (CNTM/S).

O Controle em Cooperação corresponde a situação de normalidade vigente, na qual normalmente não existam ameaças ao TM. A movimentação dos navios ocorre de acordo com os interesses dos armadores e os NM são acompanhados pela ORGACONTRAM, por meio de informações fornecidas por eles como: a posição, o rumo, a velocidade, o porto de origem e o porto de destino, entre outras informações. A ORGACONTRAM de cada país deve incentivar o envio de tais informações sobre os NM, a fim de manter um acompanhamento atualizado.

Assim como na doutrina NCAGS, o controle em Orientação, que tem por propósito prover um assessoramento ao TM quando houver alguma ameaça a navegação, de forma a contribuir para preservar a segurança dos NM próprios, aliados e neutros de interesse.

O Controle em Supervisão envolve temas de importância legal para os países e somente poderá ser implementado com a autorização e o respaldo das autoridades políticas nacionais. Nesse caso existe um controle positivo do TM, quando os navios consignados pelos

seus armadores são controlados e protegidos por força naval, sendo a Autoridade Naval responsável pela passagem segura dos NM que foram consignados. Pode ser ativado o sistema de rotas e ocorrer a formação de comboios no interior da área onde esteja sendo exercida a supervisão do tráfego marítimo. No CNTM é prevista a consignação voluntária ou compulsória dos NM.

5.3.4 Similaridades e diferenças entre as doutrinas

De acordo com o que foi apresentado sobre o NCAGS e o CNTM, pode-se concluir que existem similaridades e diferenças relevantes entre essas doutrinas aplicadas à proteção do tráfego marítimo na Europa e no Atlântico Sul, respectivamente.

A principal semelhança diz respeito à origem das doutrinas: ambas procedem do *Naval Control Shipping* (NCS) e vêm se desenvolvendo para fazer frente às atuais ameaças ao TM em um mundo globalizado e em acelerada evolução tecnológica. Outro aspecto em comum é a existência de diferentes níveis de controle que vão desde a cooperação até a supervisão do tráfego marítimo, inclusive com a previsão do estabelecimento de sistemas de rotas, comboios e grupos de trânsito visando à proteção dos navios.

Segundo Braga (2007), as companhias de navegação não desejam ser controladas positivamente pelo Estado, pois, sob o ponto de vista delas, a agilidade e diversidade do comércio internacional ficam prejudicadas. Nesse sentido, o NCAGS veio trazer agilidade e flexibilidade à proteção do tráfego marítimo, focando na cooperação e liberdade de navegação, onde os Estados e as companhias de navegação receberão sua parte do benefício ou arcarão com sua parcela do prejuízo na conciliação dos seus interesses.

Atenta à evolução doutrinária desenvolvida pela OTAN, o CAMAS fez a atualização da sua doutrina de CNTM, recebendo uma grande influência do NCAGS no que se refere a uma maior flexibilidade e agilidade em face dos interesses das empresas marítimas e do surgimento de novas ameaças ao tráfego marítimo.

Neste momento, duas importantes diferenças entre o NCAGS e o CNTM devem ser salientadas: a primeira relacionada com a estrutura organizacional e a segunda relacionada com a obrigatoriedade da participação dos navios mercantes.

Quanto à estrutura organizacional, o NCAGS, utilizado para a proteção do TM europeu, possui uma grande flexibilidade de emprego, quando ativado. A possibilidade de a doutrina

ser aplicada em qualquer operação marítima, com uma NCAGSORG que permite, por exemplo, que o Comandante Tático seja responsável por decidir o nível de controle NCAGS necessário e por estabelecer a estrutura de comando e controle para implementá-lo, demonstra a agilidade da doutrina. Além disso, a existência de uma estrutura fixa e permanentemente – o *NATO Shipping Centre (NSC)* –, que atua no relacionamento com o tráfego mercante, merece destaque pois permite que haja um intermediador qualificado atuando como interface entre a comunidade marítima e as autoridades militares de proteção do TM.

A doutrina CNTM, adotada no âmbito do CAMAS, prevê o estabelecimento de uma ORGACONTRAM mais verticalizada em sua estrutura e menos flexível e ágil do que a empregada no NCAGS. Por exemplo, a ORGACONTRAM da AMAS só pode ser efetivamente ativada em uma situação de crise, com o CAMAS assumindo a função de Comandante de Área (AC), caso os governos de Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai concordem. Outro ponto importante, que afeta a agilidade da doutrina CNTM na AMAS, é a inexistência de uma organização que esteja permanentemente em contato com os navios mercantes para tratar de segurança do tráfego marítimo.

Em relação à obrigatoriedade da participação dos navios na sistemática de controle do tráfego marítimo, o CNTM possui um nível de rigidez maior que o NCAGS, apresentando a obrigatoriedade de participação de navios que tem como destino e origem os portos da AMAS, quando estabelecidos os níveis de controle Orientação e Supervisão.

Na doutrina NCAGS, predomina a voluntariedade de adesão dos navios mercantes, refletindo de forma relevante nas questões de seguro – da carga e do navio – e na lucratividade do comércio marítimo, cabendo ressaltar que essa doutrina busca “desconflitar” os interesses das companhias de navegação e os interesses do Estado quanto à proteção do tráfego marítimo.

Portanto, ao se comparar as doutrinas de controle e proteção do tráfego marítimo na UE e no AS, ainda que considerando somente uma parte da área marítima sul-atlântica, é possível constatar claras diferenças que afetam diretamente o nível de segurança marítima nas duas regiões em estudo.

6 CONCLUSÕES

O presente trabalho analisou a segurança marítima na União Europeia e no Atlântico Sul no sentido de comparar os aspectos relacionados com a “Boa Ordem no Mar” nas duas regiões. A pesquisa realizada teve como objetivo identificar diferenças e deduzir oportunidades que venham a ser de utilidade para o aprimoramento da segurança marítima sul-atlântica, ressaltando as ações que podem ser desenvolvidas pelo Brasil como protagonista desse espaço marítimo.

Tendo como referencial as boas práticas verificadas na União Europeia, foi possível constatar que as duas regiões possuem muitas diferenças nos aspectos relacionados à segurança marítima.

Sendo assim, no capítulo 2 foram identificadas relevantes definições aplicadas à segurança marítima e às atuais ameaças ao estabelecimento dessa segurança. Nessa seção, foram apresentadas as diferentes perspectivas de segurança marítima de Mahan e Geoffrey Till, sendo explicitada a evolução do conceito de segurança e as duas vertentes da segurança marítima: a *maritime safety* e a *maritime security*.

A segunda parte desse capítulo tratou das atuais ameaças à segurança marítima, destacando aquelas mencionadas pelo Secretário Geral da ONU no relatório da 73ª Assembleia Geral das Nações Unidas, em 2008. No sentido de prover um melhor entendimento da relação “segurança x ameaças”, foram apresentados esquemas elaborados por Geoffrey Till (2009), Buerger (2015) e Piedade (2016) que explicitam atributos do mar e as dimensões da segurança marítima. Ao final da seção, foi fundamentado o caráter transnacional das ameaças e descrito os desafios das marinhas do século XXI quanto à segurança marítima.

Por sua vez, no capítulo 3 analisou-se a segurança marítima na União Europeia, sendo descrita a origem do bloco e as suas principais instituições, confirmando seu alto nível de integração e cooperação. Foram apresentados diferentes documentos normativos que tratam da segurança na Europa, destacando-se a consolidada Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (ESMUE), que orienta as ações de segurança no mar frente às ameaças identificadas na região e no exterior. Verificou-se que a segurança marítima é implementada pela UE por meio de agências especializadas, como a EMSA e a FRONTEX; por intermédio de

operações conjuntas, como a ATALANTA e a SOPHIA; além de contar com sistemas tecnológicos para fornecer consciência situacional regional, como o CISE e o MARSUR.

Ao final dessa seção, foi tratado o controle e a proteção do tráfego marítimo europeu. Nesse ponto, foi possível constatar o elevado nível de relacionamento entre a UE e a OTAN quanto à segurança marítima, de forma que a referida aliança militar possui forte protagonismo na proteção da Europa. Como doutrina para o controle e proteção do tráfego marítimo na região, a OTAN utiliza o NCAGS, que viria a ser descrito no capítulo 5.

Já no capítulo 4, o enfoque foi dado à segurança marítima no Atlântico Sul, onde se apresentou um breve histórico da região, bem como duas importantes organizações de cooperação ali existentes: o MERCOSUL e a ZOPACAS. A seguir, em virtude da extensão e heterogeneidade do espaço sul-atlântico, e com o intuito de possibilitar uma comparação adequada em relação à UE, foram selecionadas duas sub-regiões para se detalhar: as AJB, do lado ocidental, e o GoG, do lado oriental do oceano. As referidas sub-regiões foram estudadas quanto aos aspectos relacionados com a organização e implementação da segurança marítima, sendo constatadas fragilidades em face das ameaças existentes.

Com o propósito de permitir uma comparação apropriada com a UE no que se refere ao controle e proteção do tráfego marítimo no AS, tendo em vista as informações e tempo disponíveis para a pesquisa, a sub-região sob a responsabilidade do Coordenador da Área Marítima do Atlântico Sul (CAMAS) foi selecionada para estudo. Essa escolha considerou que o Brasil possui um expressivo protagonismo na AMAS, participando permanentemente da referida organização. O CAMAS utiliza como doutrina o CNTM, que, assim como o NCAGS utilizado pela OTAN, viria a ser descrito no capítulo 5.

Em seguida, no capítulo 5, foi realizada a comparação entre a segurança marítima na UE e no AS. Esse capítulo forneceu substancial relevância à pesquisa tendo em vista a identificação de aspectos que podem orientar o desenvolvimento da “Boa Ordem no Mar” na região sul-atlântica.

Diferenças geográficas, econômicas, sociais e políticas são muito significativas na comparação entre as referidas regiões. A questão de o Atlântico Sul possuir uma extensão muito superior ao espaço marítimo europeu é um fator dificultador quanto à manutenção de um adequado nível de consciência situacional marítima na região sul-atlântica, muito embora o volume de tráfego marítimo no AS seja substancialmente inferior ao europeu, reflexo das características econômicas de cada região. Ainda quanto ao aspecto econômico, a existência

de estados fracos e pobres lindeiros ao Atlântico Sul, principalmente no continente africano, se traduz em uma menor capacidade de investimentos na segurança marítima local e regional.

Em termos políticos, foi verificada a necessidade do desenvolvimento de organizações de integração e cooperação que operem de forma efetiva de um lado e de outro do Atlântico Sul, inclusive, que possam atuar em toda a região, como ocorre na União Europeia. Essa é uma questão que merece destaque, pois, ao se tratar de aspectos de desenvolvimento político, não há como fazer a dissociação da necessidade de evolução dos aspectos econômicos e militares.

Quanto à organização, o nível de consolidação da segurança marítima que se observa na Europa permite que haja um ordenamento normativo atual, bem estruturado e eficaz sobre o tema. Ao se comparar com as regiões selecionadas do AS, embora os países do GoG contem com a EIMS, uma estratégia marítima menos complexa e abrangente que a ESMUE, o Brasil ainda nem possui uma estratégia de segurança marítima oficial.

No que diz respeito à implementação da segurança marítima, cabe destacar que ainda há muito a ser desenvolvido no AS em relação à UE. Embora o ComPAAz – no Brasil – e o ICC – em Camarões – sejam organizações que tratam da segurança marítima nas AJB e no GoG, respectivamente, além de serem relativamente recentes, percebe-se que seus níveis de atuação e integração regional ainda são inferiores aos observados na Europa, inclusive quanto aos sistemas de consciência situacional utilizados por essas organizações. De igual modo, ainda que no continente americano a Marinha do Brasil participe de diferentes operações que visam à integração e a cooperação regional, e o mesmo aconteça no continente africano com os países que fazem parte do YCoC, não há um nível de associação estabelecido entre os países de um lado e de outro do AS no sentido de haver uma efetiva integração das operações de segurança marítima.

Quanto ao controle e proteção do tráfego marítimo, a comparação entre a doutrina utilizada no AS pelo CAMAS – CNTM – e a doutrina utilizada na UE pela OTAN – NGAGS – possuem similaridades e diferenças relevantes.

Embora possuam um mesmo objetivo geral e uma mesma origem que remonta à 2ª Grande Guerra Mundial, além de utilizarem níveis de controle do tráfego que vão desde a situação de normalidade até uma situação de crise, algumas importantes diferenças se sobressaem e devem ser consideradas.

A primeira, relacionada com a estrutura organizacional, mostra que a doutrina utilizada na União Europeia tem na NCAGSORG uma grande flexibilidade de emprego, podendo ser utilizada em qualquer operação marítima, sendo o Comandante Tático da operação o responsável por estabelecer o nível de controle NCAGS. Ademais, a existência do NSC, permanente e com uma sede fixa, permite que o relacionamento entre as autoridades militares e a comunidade marítima ocorra de uma forma muito mais integrada. Nesse aspecto, o CNTM utilizado na AMAS tem uma estrutura mais verticalizada e menos ágil, cabendo ressaltar que o CAMAS só pode estabelecer uma ORGACONTRAM efetiva na sua região, como um todo, se os governos dos países membros da AMAS autorizarem, em conjunto, que essa organização assuma a função de Comandante de Área.

A segunda grande diferença está relacionada com o caráter de voluntariedade da participação dos navios mercantes, na qual o NCAGS se destaca em relação ao CNTM, principalmente no que diz respeito ao “desconflito” de interesses entre as autoridades militares e os navios que trafegam em uma determinada área de operações.

Em face do exposto, é possível se depreender que a União Europeia possui um elevado patamar de organização, de cooperação e de integração política, econômica e militar entre os seus países, propiciando a manutenção de um alto nível de segurança marítima. Nesse sentido, uma forma de o Atlântico Sul alcançar um substancial incremento no que diz respeito à segurança marítima em toda a sua extensão é utilizar as boas práticas observadas na Europa quanto ao tema em pauta.

A PND coloca o Atlântico Sul como área central e prioritária no Entorno Estratégico Brasileiro. Logo, a existência de um ambiente estável e seguro no Atlântico Sul é fundamental para o desenvolvimento nacional.

Assim, uma primeira proposição deste trabalho é que o Brasil lidere e coordene o desenvolvimento de organizações de integração e cooperação que atuem de forma efetiva de um lado e de outro do Atlântico Sul. A ZOPACAS, sendo uma organização que congrega países do continente sul-americano e da costa ocidental da África, deve ser fortalecida no sentido de se incentivar uma maior integração política, econômica e militar entre os seus países. Uma relevante iniciativa seria o estabelecimento de uma sede permanente e a criação de uma estrutura organizacional, com a presença de um Secretário-Geral, para dar perenidade e maior relevância à ZOPACAS.

A segunda proposição desta Tese trata de uma maior presença da MB no GoG, no intuito de buscar a construção de um ambiente de cooperação que contribua para a estabilidade regional e para a segurança marítima sul-atlântica. Dessa forma, Operações como a GUINEX devem ser intensificadas, bem como a participação brasileira nas Operações OBANGAME EXPRESS e GRAND AFRICA NEMO. Além disso, outra ação que permitiria à MB maior presença na região africana seria o fortalecimento da relação do ComPAAz com o ICC, especialmente no que se refere à ampliação da consciência situacional marítima no Atlântico Sul, considerando uma possível integração do SizGAAz com o sistema Yaris.

A terceira proposição deste trabalho é que a MB promova a evolução da doutrina de controle e proteção do tráfego marítimo aplicado na Área Marítima do Atlântico Sul a fim de torná-la mais próxima ao NCAGS, utilizado no espaço marítimo europeu. O estabelecimento de uma sede permanente para o CAMAS, com uma estrutura organizacional mais robusta para desempenhar a função de interface entre as autoridades militares e os navios mercantes, além de uma maior flexibilização e agilidade da doutrina, permitiria uma elevação do nível de controle e proteção da AMAS, possibilitando que, em um cenário de maior integração e cooperação no Atlântico Sul, o CNTM pudesse ser adotado em toda a região, tanto na América quanto na África.

Por fim, pode-se concluir que somente com um intenso processo de integração e cooperação entre as nações do lado ocidental e oriental do Atlântico Sul será possível implementar um maior nível de segurança marítima sul-atlântica, considerando que esta é uma grande oportunidade para o Brasil assumir o papel de liderança regional e de principal protagonista nesse processo.

REFERÊNCIAS

ABDENUR, Adriana; SOUZA NETO, Danilo Marcondes de. **O Brasil e as cooperações em defesa: a construção de uma identidade regional no Atlântico Sul**. Revista Brasileira Política Internacional, 1 (57): 5-21, 2014. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/m3W3TxbXMFpLTRYdGXXHhG/abstract/?lang=pt>>. Acesso em 25 mai. 2023.

BEIRÃO, André P. **“Segurança no mar”: que segurança?** In: BEIRÃO, André P.; PEREIRA, Antônio C. A. (Orgs.). Reflexões Sobre a Convenção do Direito do Mar. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2014. p. 127-166.

BEKKEVOLD, Jo Inge; TILL, Geoffrey. **International order at sea: How it is challenged. How it is maintained**. London: MacMillian Publishers Ltd., 2016. Disponível em:<<https://link.springer.com/book/10.1057/978-1-137-58663-6>>. Acesso em: 10 jun. 2023.

BRAGA, André Luiz de Mello. **As novas tendências na condução do CNTM: uma visão sobre a doutrina adotada pela AMAS**. Revista da Escola de Guerra Naval, n. 9, p. 53-66, 2007.

BRASIL. **LEI COMPLEMENTAR nº 97, DE 09 DE JUNHO DE 1999**. Dispõe Sobre as Normas Gerais para a Organização, o Preparo e o Emprego das Forças Armadas. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp97.htm. Acesso em 7 jul. 2023.

_____. Marinha do Brasil. Comando de Operações Navais. **ComOpNav-305: Normas para a Organização do Controle Naval do Tráfego Marítimo**. Rio de Janeiro, 2008

_____. _____. Escola de Guerra Naval. **EGN-491: Controle Naval do Tráfego Marítimo**. Rio de Janeiro, 2017a.

_____. _____. Estado-Maior da Armada. **EMA-305: Doutrina Militar Naval (DMN)**. 1. ed. Brasília, 2017b.

_____. _____. _____. **Plano Estratégico da Marinha 2040**. Brasília, 2020a. 92 p. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/sites/all/modules/pub_pem_2040/book.html>. Acesso em: 1 jun. 2021

_____. Ministério da Defesa. **Livro Branco de Defesa Nacional**. Brasília. 2020b. (encaminhada em 22 de julho de 2020 para apreciação do Congresso Nacional). Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/livro_branco_congresso_nacional.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2023.

_____. _____. **Política Nacional de Defesa**. Brasília. 2020c. (encaminhada em 22 de julho de 2020 para apreciação do Congresso Nacional). Disponível em: https://www.gov.br/defesa/pt-br/assuntos/copy_of_estado-e-defesa/pnd_end_congresso.pdf>. Acesso em: 1 jun. 2023.

BUEGER, C. **What is maritime security?** In: *Marine Police: the international journal of ocean affairs*, Cardiff, v. 53, 2015. p. 159-164. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>>. Acesso em: 30 mar. 2023

BUZAN, Barry, WÆVER, Ole. **Regions and powers: the structure of international security**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

BUZAN, Barry. **People States and Fear: the National Security problem in International Relations**. Brighton: Wheatsheaf Books Ltd, 1983. p. 262.

BUZAN, Barry; WÆVER, Ole; DE WILDE, Jaap. **Security: A new framework for analysis**. Lynne Rienner Publishers, 1998.

CABRAL, Ricardo Pereira. **A Marinha do Brasil na Batalha do Atlântico, 1942-1945**. Navigator, v. 16, n. 32, p. 9-26, 2020. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/navigator/article/view/1647>>. Acesso em: 10 jun. 2023.

CAMAS. **PTI-CNTM Vol. I (B): Publicação de Controle de Tráfego Marítimo da AMAS**. Rio de Janeiro. Vol. 1, 2018. Disponível em: [http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20Vol%20I%20\(B\)%20PORTUGUES.pdf](http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/PTI%20CNTM%20Vol%20I%20(B)%20PORTUGUES.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 2023.

_____. **Manual da AMAS: Legislação Básica.** Buenos Aires, Vol. 1, 2020. Disponível em <<http://www.coamas.org/Documentos/pdf/Publicaciones/MANUAL%20DEL%20AMAS%20E%20D.%202020%20PORTUGUES.pdf>>. Acesso em: 03 jul. 2023.

CEDEAO. **ECOWAS Integrated Maritime Strategy (EIMS).** Comunidade Econômica dos Estados da África (CEDEAO): Ibadan, 2014. p.62. Disponível em: <<https://www.ecowas.int/wp-content/uploads/2019/05/EIMS-English-final.pdf>>. Acesso em: 15 de jun de 2023.

CERVO, Amado Luiz. **A dimensão da segurança na política exterior do Brasil.** In: BRIGAGÃO, Clóvis; PROENÇA JÚNIOR, Domício (Org.). *Brasil e o Mundo.* Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves Editora, 2002.

COMISSÃO EUROPEIA. **Livro Verde – Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares.** 2006. Disponível em: <https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:b2e1b06a-6ca9-4e24-ac15-60e1307f32e2.0006.03/DOC_1&format=PDF>. Acesso em: 19 mai. 2023.

_____. **Política Marítima Integrada.** 2007. Disponível em: <[https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2007/0575/COM_COM\(2007\)0575_PT.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/com/2007/0575/COM_COM(2007)0575_PT.pdf)>. Acesso em 17 mai. 2023.

_____. **Uma estratégia de segurança marítima da União Europeia reforçada para fazer face à evolução das ameaças marítimas.** 2023. Disponível em: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0008>>. Acesso em: 23 mai. 2023.

CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA, **Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia,** Documento nº 11205/14, Bruxelas, 24 de junho de 2014. Disponível em: <<https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-11205-2014-INIT/pt/pdf>>. Acesso em: 27 mai. 2023.

_____. **Declaração Conjunta sobre a cooperação UE-OTAN.** Bruxelas, 10 de janeiro de 2023. Disponível em: <<https://www.consilium.europa.eu/pt/press/press-releases/2023/01/10/eu-nato-joint-declaration-10-january-2023/>>. Acesso em: 03 jul. 2023.

EUNAVFOR ATALANTA. **European Union Naval Force Operation ATALANTA – EUNAVFOR ATALANTA**.2023. Disponível em <<https://eunavfor.eu/>>. Acesso em 25 mai. 2023.

EUROCIT. **A Política Marítima da União Europeia**. 2023. Disponível em: <<https://eurocid.mne.gov.pt/mares-e-oceanos/politica-maritima-da-uniao-europeia>>. Acesso em: 20 mai. 2023.

FIGUEIREDO, Eurico de Lima; MONTEIRO, Álvaro Augusto Dias. **O papel do Brasil na segurança marítima no Atlântico Sul**. Revista da Escola de Guerra Naval, v. 21, n. 2, p. 25, 2015. Disponível em: <<https://revistadaegn.com.br/index.php/revistadaegn/article/view/166>>. Acesso em: 10 jul. 2023.

FIORI, José Luís. **O Brasil e seu “entorno estratégico” na primeira década do século XXI**. Sader, E.(org.), v. 10, p. 31-51, 2013.

GROVE, Eric. **The future of sea power**. Routledge, 2021. Disponível em: <https://www.routledge.com/The-Future-of-Sea-Power/Grove/p/book/9780367711184?gclid=CjwKCAjwxOymBhAFEiwAnodBLB8uaRf6_LSJDhxuzKehgiYlzxVj4nA3XaFOTYOL5E2q-TtO9YawPhoCs6cQAvD_BwE>. Acesso em: 30 mar. 2023.

HEINE FILHO, Pedro Augusto Bittencourt. **SEGURANÇA MARÍTIMA: contribuições positivas do estudo da evolução deste conceito para aplicação pelo Brasil no Atlântico Sul**. Rio de Janeiro: ESG, 2019.

INUWA, N., ADAMU, S., SANI, M.B. and MODIBBO, H.U. **Natural resource and economic growth nexus in Nigeria: a disaggregated approach**. Letters in Spatial and Resource Sciences, v. 15, n. 1, p. 17-37, 2022. Disponível em: <https://ideas.repec.org/a/spr/lrsprsc/v15y2022i1d10.1007_s12076-021-00291-4.html>. Acesso em: 7 jul.2023.

KLEIN, Natalie. *Maritime Security and the Law of the Sea*. Oxford University Press, 2011. Disponível em: <https://www.google.com.br/books/edition/Maritime_Security_and_the_Law_of_the_Sea/ODIa01--tisC?hl=pt-BR&gbpv=0>. Acesso em: 10 abr. 2023.

KOSOWSKA-STAMIROWSKA, Zuzanna. *Network effects govern the evolution of maritime trade. Proceedings of the National Academy of Sciences*, v. 117, n. 23, p. 12719-12728, 2020. Disponível em: <<https://www.pnas.org/doi/epdf/10.1073/pnas.1906670117>>. Acesso em: 25 jul. 2023.

LEWKOWICZ, Nicolas. *The United States, the Soviet Union and the geopolitical implications of the origins of the Cold War*. Anthem Press, 2018. Disponível em: <https://www.google.com.br/books/edition/The_United_States_the_Soviet_Union_and_t/0V17DwAAQBAJ?hl=ptBR&gbpv=1&dq=LEWKOWICZ,+Nicolas.+The+United+States,+the+Sovi+et+Union+and+the+geopolitical+implications+of+the+origins+of+the+Cold+War.+Anthem+Pr+ess,+2018.&pg=PP6&printsec=frontcover>. Acesso em: 25 jul. 2023.

LISS, Carolin. Maritime Security: *Problems and Prospects for National Security Policymakers*. The Palgrave Handbook of National Security, p. 329-349, 2022. Disponível em: <https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-030-53494-3_14>. Acesso em: 10 jun. 2023.

MAHAN, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1783*. Little, Brown & Co. 1890. Disponível em: <https://pt.scribd.com/book/375060550/The-Influence-of-Sea-Power-Upon-History-1660-1783?utm_medium=cpc&utm_source=google_search&utm_campaign=3Q_Google_DSA_NB_RoW_P3_Low_LTV&utm_term=&utm_device=c&gclid=CjwKCAjwxOymBhAFEiwAnodBLFZNZeSZo-uR-QaX3pgiEiR3I11nY-QRaUyAtitOZpGPEXzur25cYRoC-kQQA_vD_BwE>. Acesso em: 11 abr. 2023.

MATHIAS, Suzeley Kalil; GUZZI, André Cavaller; GIANNINI, Renata Avelar. **Aspectos da integração regional em defesa no Cone Sul**. Revista Brasileira de Política Internacional, v. 51, p. 70-86, 2008. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/rbpi/a/5dLrPthQ8thLrLgw6M6fdsR/?lang=pt>>. Acesso em: 15 jun. 2023.

MERCOSUL. **Mercado Comum do Sul**. 2023. Disponível em: <<https://www.mercosur.int/pt-br/quem-somos/em-poucas-palavras/>>. Acesso em: 31 mai. 2023

NERI, Marcelo Côrtes. Apresentação. In: NASSER, Reginaldo Matar; MORAES, Rodrigo Fracalossi de (Orgs.). **O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: Ipea, 2014. p. 9-10. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/3075/1/Livro_O%20Brasil%20e%20a%20seguran%C3%A7a%20no%20seu%20entorno%20estrat%C3%A9gico_Am%C3%A9rica%20do%20Sul%20e%20Atl%C3%A2ntico%20Sul.pdf>. Acesso em: 23 jun. 2023.

NEVES, João Manuel Lopes Pires. **Poder naval e o papel das marinhas no século XXI**. Lisboa: Academia de Marinha, 2019. Disponível em: <<https://academia.marinha.pt/pt/academiademarinha/Edies/MioloPODER%20NAVAL%20N%20O%20SE%CC%81CULO%20XXI-3.pdf>>. Acesso em: 20 abr. 2023.

ONU. **Oceans and law of the sea: report of the Secretary General**. Assembleia Geral da Organização das Nações Unidas: Nova Iorque, A/63/63, 10 mar. 2008. Disponível em: <<https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N08/266/26/PDF/N0826626.pdf?openElement>>. Acesso em: 20 mar. 2023.

OTAN. **ATP-02 (B) (Vol II). Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) Guide to Owners, Operators, Masters and Officers**. NATO Standardization Office (NSO). 2006.

_____. **ATP-02 (D) (2). Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) Manual**. NATO Standardization Office (NSO). 2018.

OZÓRIO, Sérgio Blanco. **O BRASIL, OS PAÍSES DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA DO ATLÂNTICO SUL: desafios e oportunidades no Golfo da Guiné para a Marinha do Brasil**. Rio de Janeiro: EGN, 2020.

PARLAMENTO EUROPEU E CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA. **Diretiva Quadro da Estratégia Marinha (Diretiva 2008/56/CE)**. 2008. Disponível em: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0056>>. Acesso em: 25 mai. 2023.

_____. **Política Comum de Segurança e Defesa**. 2028. Disponível em: <http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/pt/FTU_5.1.2.pdf>. Acesso em: 18 2023.

PENNA FILHO, Pio. **Reflexões sobre o Brasil e os desafios do Atlântico Sul no início do Século XXI**. Secretaria de Assuntos Estratégicos. Brasília, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4385>>. Acesso em: 19 jun. 2023.

PIEIDADE, João. **From politicization to securitization of maritime security in the Gulf of Guinea**. In: Croatian International Relations Review, Zagreb, v. 22, n. 75, p. 69-85, 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/308387703_From_Politicization_to_Securitization_of_Maritime_Security_in_the_Gulf_of_Guinea/fulltext/57e2941708ae427e2959e354/308387703_From_Politicization_to_Securitization_of_Maritime_Security_in_the_Gulf_of_Guinea.pdf?origin=publication_detail>. Acesso em 20, mar. 2023.

PIMENTEL, Cauê Rodrigues. **O ressurgimento da ZOPACAS e a agenda de segurança no Atlântico Sul**. Tensões Mundiais, v. 12, n. 22, p. 113-143, 2016.

QUEIROS FIGUEIREDO, Moreno de Queiroz; SILVA, Marcos Valle Machado. **Obangame Express – uma “ponte estratégica” para o Golfo da Guiné**. REVISTA DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL, v. 28, n. 2, p. 405-435, 2022.

SEABRA, Pedro. **Desafios e oportunidades do multilateralismo no Atlântico Sul**. Nação e Defesa, n. 154, p. 37-53, 2019.

SILVA, Antônio RA. **O Atlântico Sul na Perspectiva da Segurança e da Defesa. O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul**. Brasília: Instituto de Política Econômica Aplicada, 2014.

SILVA, Maria Elisa Siqueira; SILVA, Carlos Batista. **Variabilidade Climática—processos físicos e dinâmicos nos oceanos e atmosfera**. Revista do Departamento de Geografia, p. 372-406, 2012.

TATAI, Malak. **The Influence of Alfred Thayer Mahan’s Thinking on American Foreign and Military Policy**. 2020.

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

USLUER, Hasan B. *Development of Naval Cooperation and Guidance for Shipping, Maritime Security Concept in Real Life*. Uluslararası Akademik Birikim Dergisi, v. 5, n. 3, 2022. Disponível em: < <https://akademikbirikimdergisi.com/index.php/uabd/article/view/45>>. Acesso em: 25 jul. 2023.

VILLA, Rafael Duarte; BRAGATTI, Milton Carlos. **Complexificação das Instituições de defesa na América do Sul**. Carta internacional, v. 10, n. 3, p. 4-22, 2015. Disponível em: < <https://www.cartainternacional.abri.org.br/Carta/article/view/245>>. Acesso em: 20 jul. 2023.

VISENTINI, Paulo Fagundes. **O FLANCO LESTE DO ENTORNO ESTRATÉGICO DO BRASIL: o desafio securitário do Atlântico Sul e do litoral da África**. Revista da Escola Superior de Guerra, v. 37, n. 80, p. 94-108, 2022.

ZUCATTO, Giovana Esther; BAPTISTA, Michele. **Pirataria no Golfo da Guiné**. UFRGS Model United Nations, v. 2, p. 531-565, 2014. Disponível em: < <https://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/files/ZOP2.pdf>>. Acesso em: 27 jul. 2023.

APÊNDICE

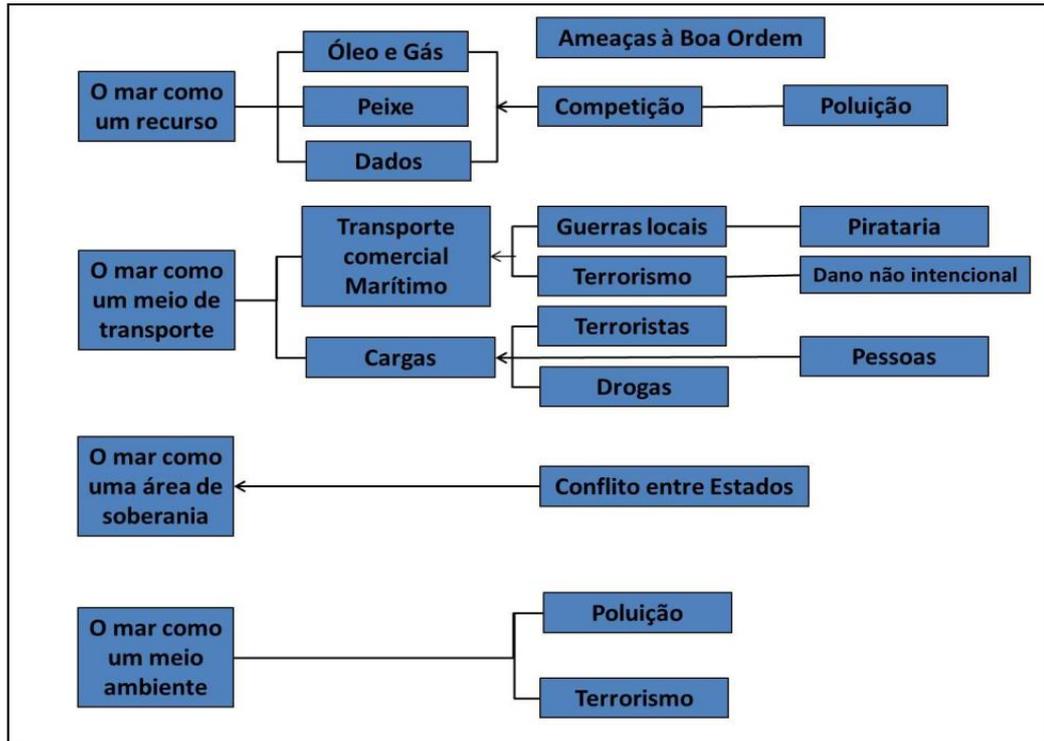


FIGURA 1 – Os atributos do mar e as ameaças à Boa Ordem no Mar
 Fonte: TILL, 2018, *In*: OZÓRIO, 2020.



FIGURA 2 – Matriz de Segurança Marítima
 Fonte: BUEGER, 2015, *In*: OZÓRIO, 2020.

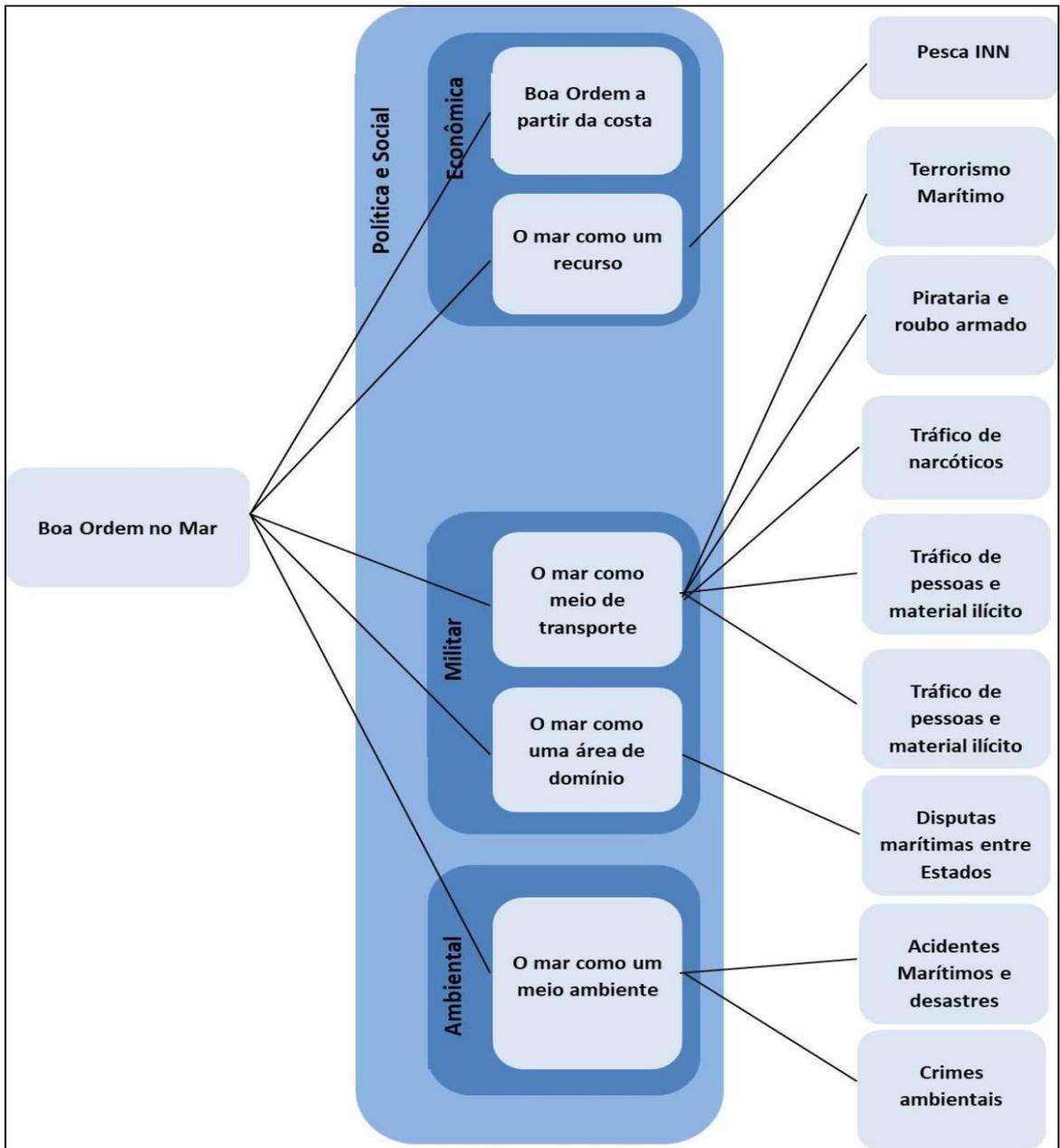


FIGURA 3 – Dimensões da Segurança Marítima
 Fonte: PIEDADE, 2016.



FIGURA 4 – Estados-Membros da União Europeia

Fonte: Sítio Oficial da UE. Disponível em: < https://european-union.europa.eu/easy-read_pt>. Acesso em: 13 mai. 2023.

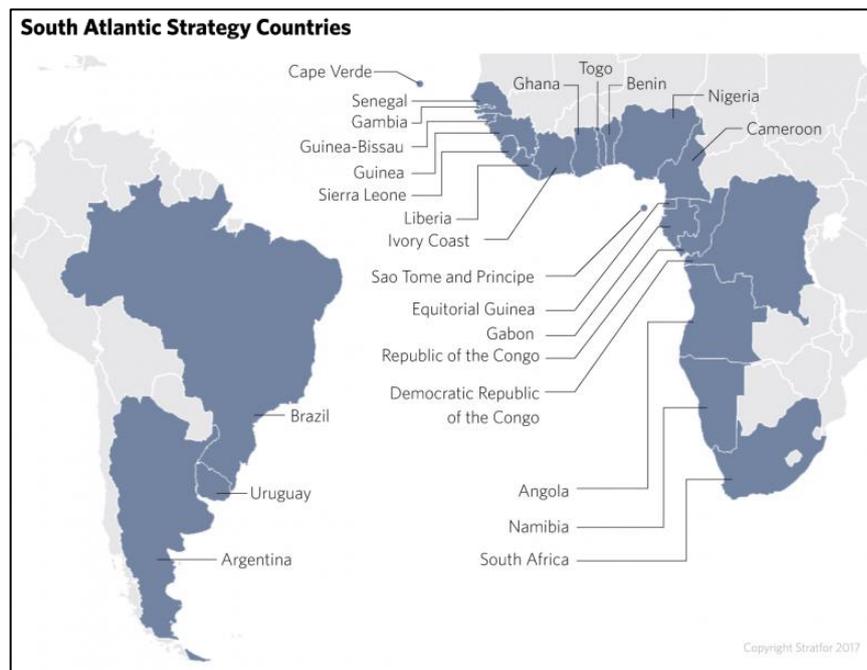


FIGURA 5 – Países integrantes da ZOPACAS

Fonte: disponível em: https://www.stratfor.com/sites/default/files/styles/wv_small/public/south-atlantic-strategy-countries-t.png?itok=ngJifgBq

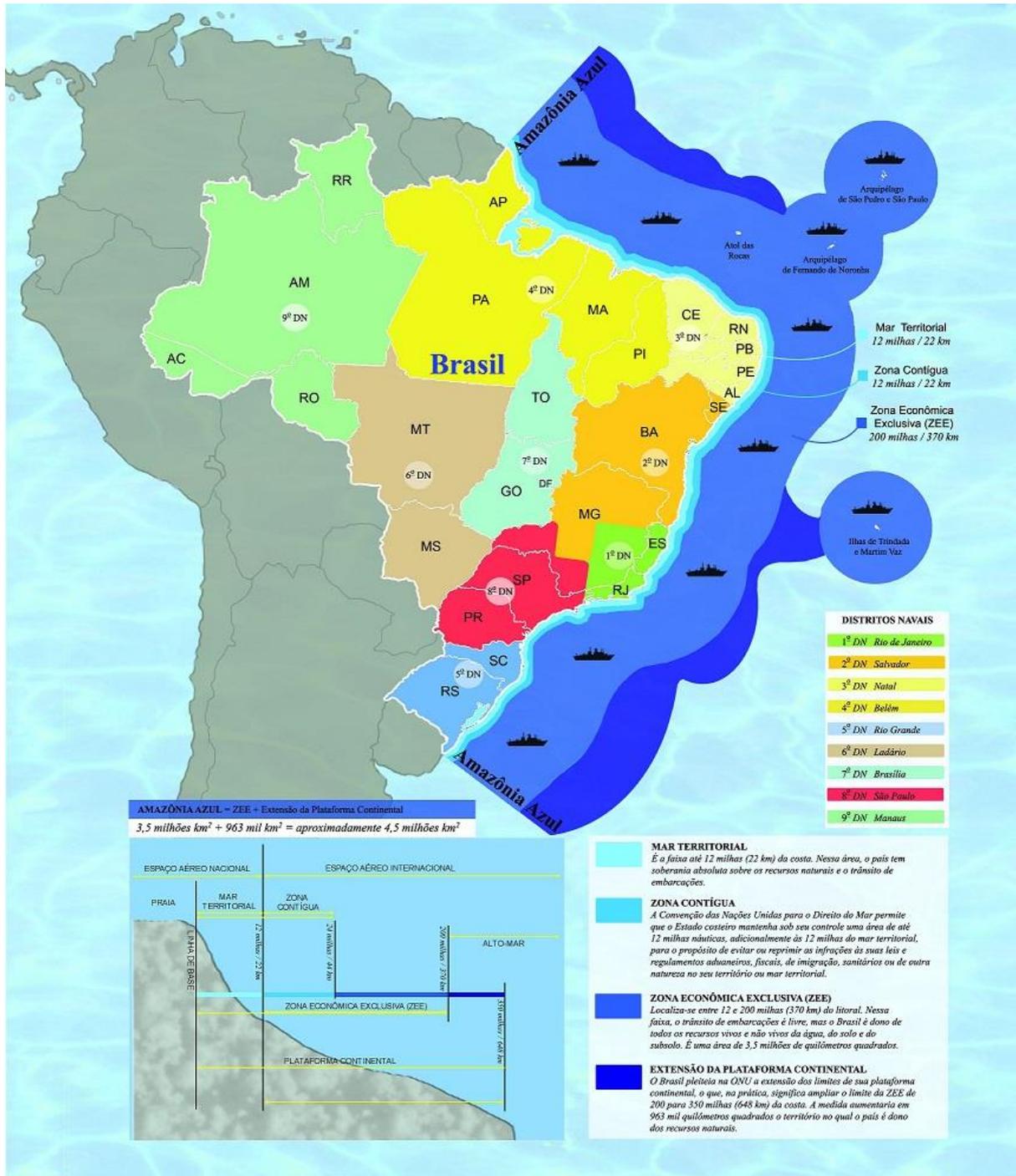


FIGURA 6 – Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB)

Fonte: Sítio Oficial da Marinha do Brasil. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/delareis/?q=amazoniazul>. Acesso em: 27 abr. 2023.



FIGURA 7 – Entorno Estratégico Brasileiro
 Fonte: BRASIL, 2020a

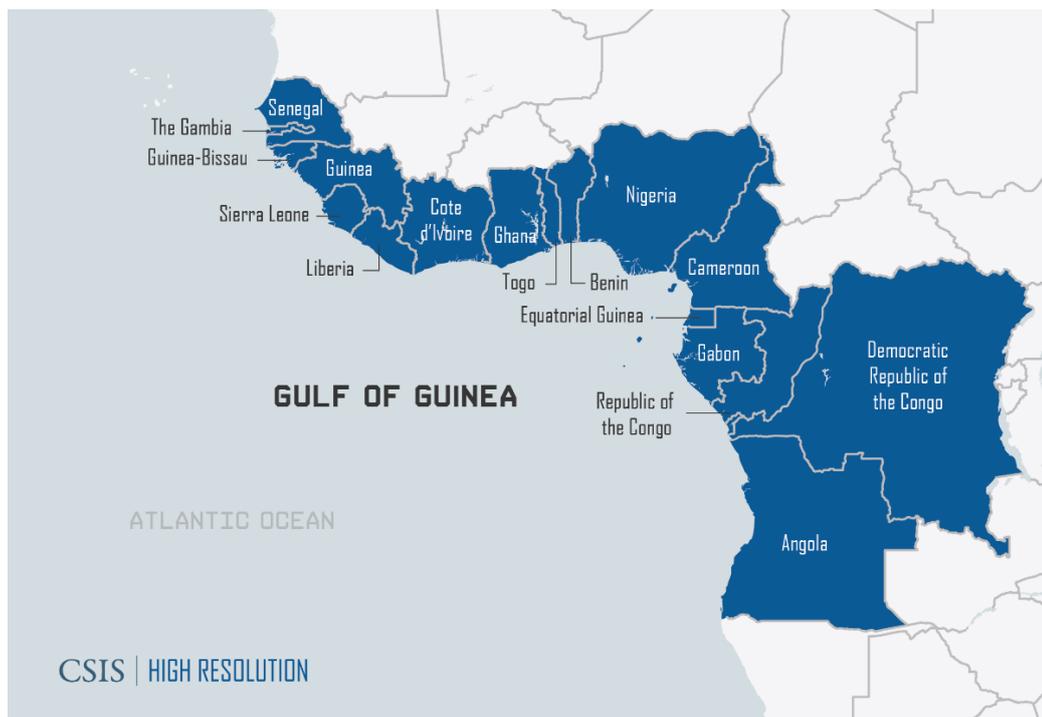


FIGURA 8 – Golfo da Guiné
 Fonte: Disponível em: <https://csis-website-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/212012_HRS_New_String_Map.png?8CzvtcHh2G8KXh49PU8Z2N0YoqB9J1kT>.
 Acesso em: 17 mai. 2023.

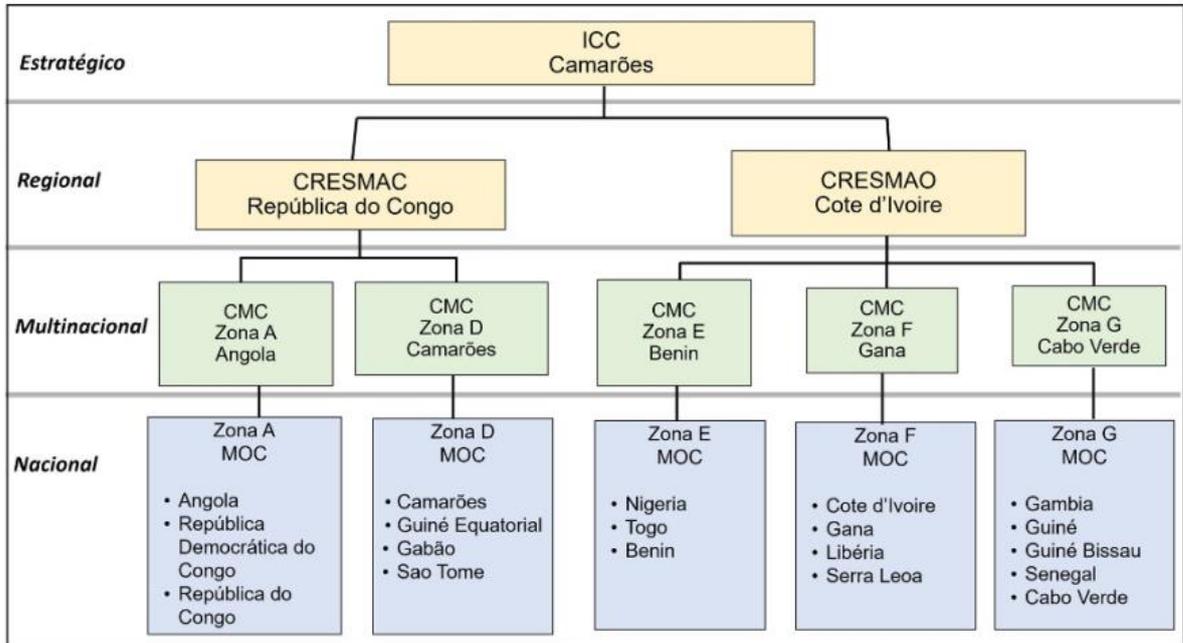


FIGURA 9 – Arquitetura do YCoC
 Fonte: QUEIROZ FIGUEIREDO; SILVA, 2022

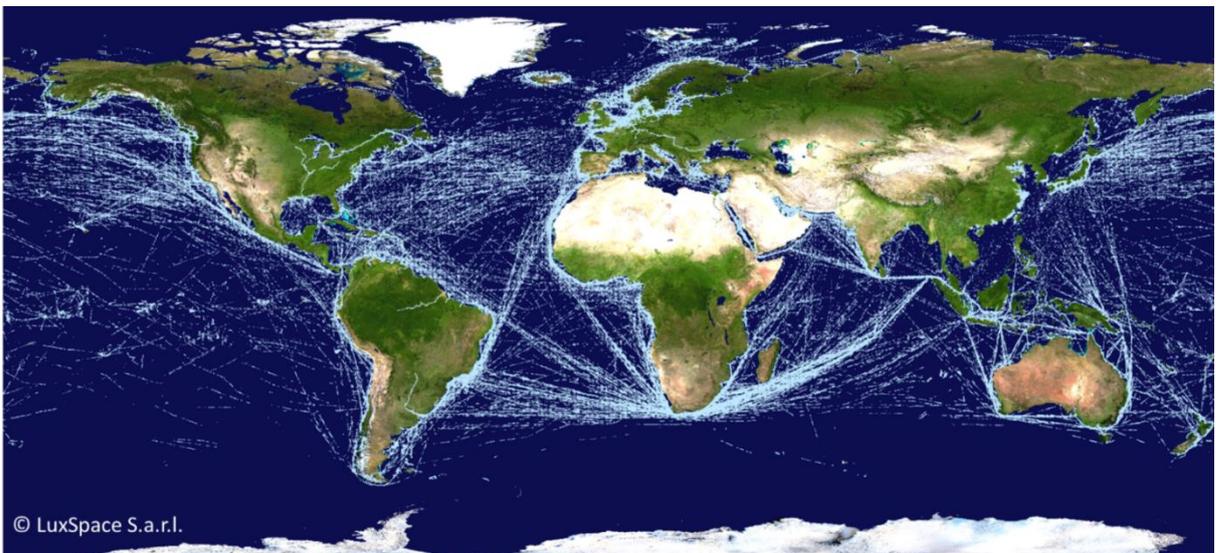


FIGURA 10 - Circulação Marítima Global
 Fonte: The European Space Agency. 2016. Disponível em:
 <https://www.esa.int/ESA_Multimedia/Images/2016/01/Satellite-AIS-based_map_of_global_ship_traffic>
 Acesso em: 20 jul.2023.

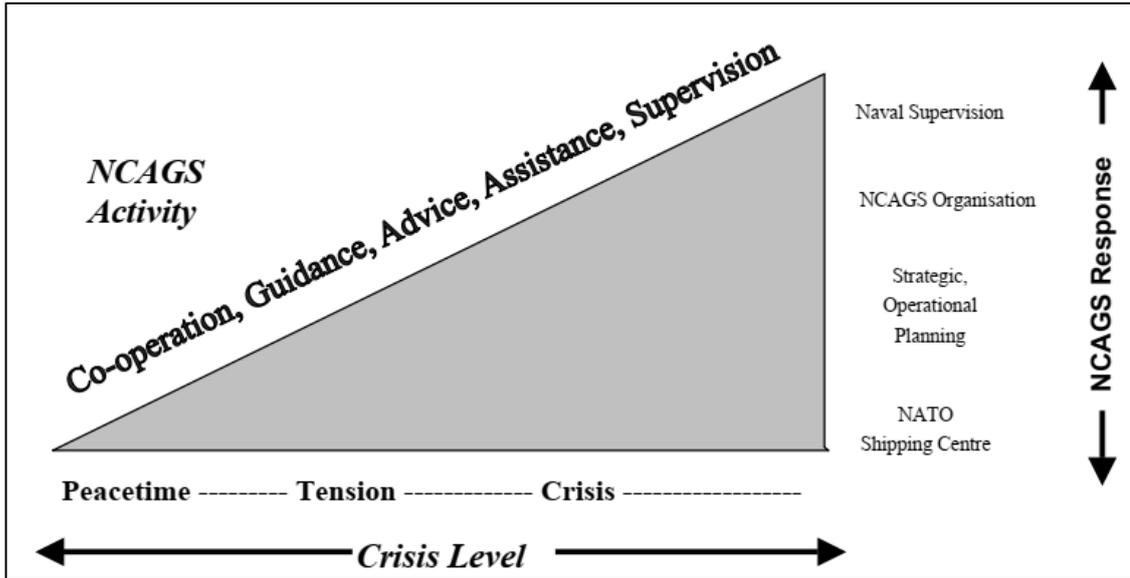


FIGURA 11 – Níveis de Controle NCAGS

Fonte: OTAN (2006)

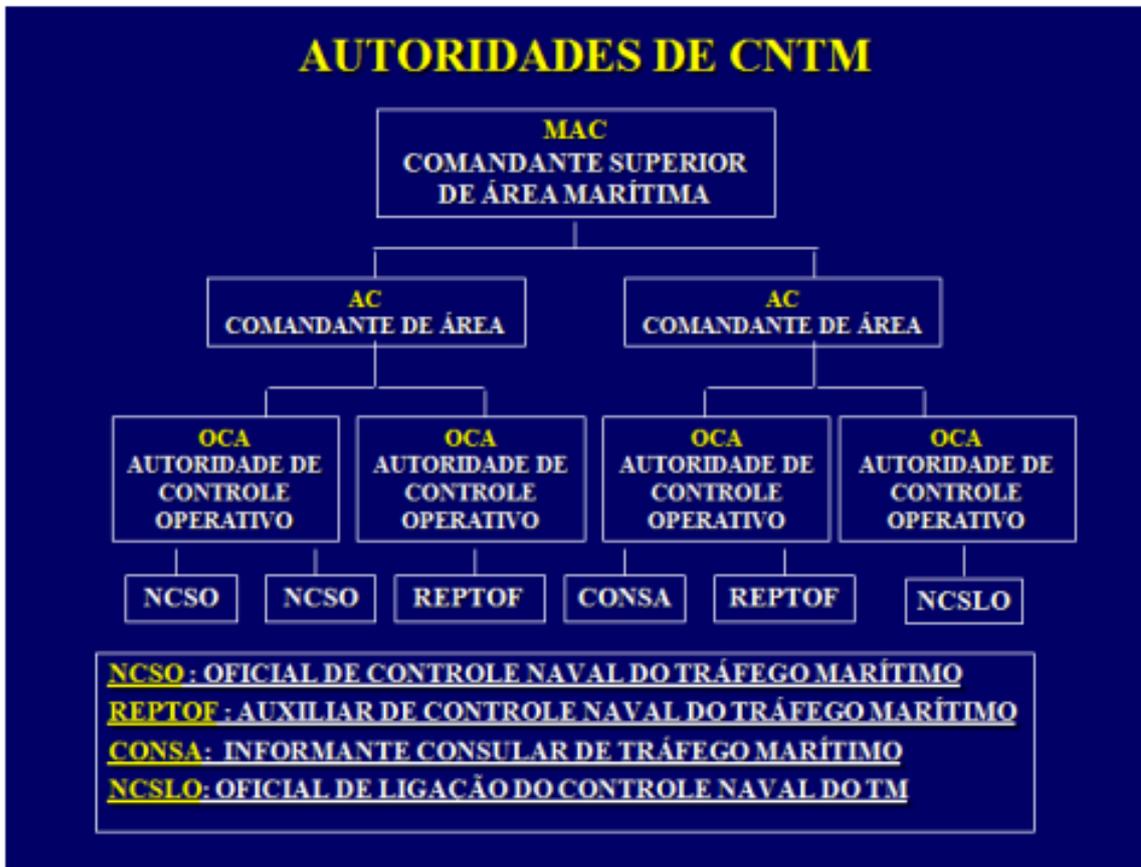


FIGURA 12 – Autoridades de CNTM - ORGACONTRAM

Fonte: Revista Âncoras e Fuzis. Disponível em: <https://portaldeperiodicos.marinha.mil.br/index.php/ancorasefuzis/article/view/2252/2226>. Acesso em: 23 jul. 2023.