

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC (T) Márcia Cristina Silva Esteves

A APLICAÇÃO DO PODER NAVAL CONTRA A PIRATARIA NO

SÉCULO XXI:

A ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL CONTRA A PIRATARIA NO

ATLÂNTICO SUL: ATUALIDADES E PERSPECTIVAS

Rio de Janeiro

2015

CC (T) Márcia Cristina Silva Esteves

A APLICAÇÃO DO PODER NAVAL CONTRA A PIRATARIA NO  
SÉCULO XXI:  
A ATUAÇÃO DA MARINHA DO BRASIL CONTRA A PIRATARIA NO  
ATLÂNTICO SUL: ATUALIDADES E PERSPECTIVAS

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval,  
como requisito parcial para a conclusão do Curso  
Superior.

Orientador: CF Daniel Daher Rodrigues

Rio de Janeiro  
Escola de Guerra Naval  
2015

## RESUMO

O presente trabalho de pesquisa tem como pressuposto analisar a importância do Atlântico Sul para o Brasil e qual o papel da Marinha do Brasil para a manutenção de sua estabilidade. Após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, a atenção mundial voltou-se às chamadas “novas ameaças”. A descoberta de recursos naturais no Atlântico Sul, como - petróleo, gás, nódulos polimetálicos - impulsionou uma disputa dos Estados em busca dessas riquezas. No entanto, como contrapontos dessas riquezas, no continente africano, encontram-se países assolados por conflitos, instabilidade política e econômica – ambiente propício para o desenvolvimento das “novas ameaças”, dentre elas a pirataria. O Brasil motivado por seus interesses políticos e econômicos mergulha nessa disputa, envidando esforços de cooperação com os Estados africanos. O crescimento considerável de pirataria, a partir 2012, no Golfo da Guiné, chamou a atenção da comunidade internacional, especialmente do Brasil, detentor da maior costa atlântica do mundo. Algumas medidas foram tomadas, visando a estabelecer um projeto mundial antipirataria. Diante disso, o presente trabalho apresenta o processo de cooperação entre o Brasil e os países do Atlântico Sul, objetivando a “*boa ordem no mar*”, bem como a pertinência da aplicação do Poder Naval brasileiro, mediante às ameaças de pirataria no Atlântico Sul – cenário de relevância estratégica brasileira.

Palavras-chave: Atlântico Sul; Cooperação; Entorno estratégico; Pirataria; Poder Naval.

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BRICS	– Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul
CEDEAO	– Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental
CIRM	– Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	– Comissão de Limites da Plataforma Continental
CNUDM	– Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
END	– Estratégia Nacional de Defesa
IBAS	– Índia, Brasil e África do Sul
MD	– Ministério da Defesa
MME	– Ministério das Minas e Energia
OEA	– Organização dos Estados Americanos
OMI	– Organização Marítima Internacional
ONU	– Organização das Nações Unidas
PDN	– Política Nacional de Defesa
PROMAR	– Programa de Mentalidade Marítima
ZOPACAS	– A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>A PIRATARIA MARÍTIMA .....</b>	<b>7</b>

2.1 Breve contextualização histórica da pirataria marítima .....	7
2.2 A pirataria marítima no direito internacional .....	8
<b>3 O BRASIL E A SEGURANÇA NO ENTORNO ESTRATÉGICO .....</b>	<b>10</b>
3.1 O entorno estratégico: a importância do Atlântico Sul para o Brasil.....	11
3.2 O emprego do Poder Naval em tempo de paz .....	14
3.3 A cooperação da Marinha no Atlântico Sul .....	17
<b>4 CONCLUSÃO .....</b>	<b>19</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>22</b>

## 1 INTRODUÇÃO

Após os atentados terroristas de 11 de setembro de 2001, a atenção mundial voltou-se às chamadas “novas ameaças<sup>1</sup>”, comumente nomeadas como tráfico ilegal de armas, drogas e pessoas, terrorismo e pirataria. Como atividades ilícitas, também, estas afetam a segurança dos mares e por isso, tornaram-se motivo de ações internacionais com o propósito de garantir a segurança dos oceanos.

Dentre as “novas ameaças”, o presente trabalho irá abordar o crime de pirataria, por se tratar de uma conduta criminosa que afeta a segurança da navegação, ocasionando incalculáveis danos à vida humana, ao comércio internacional e, conseqüentemente, à economia mundial.

Cerca de 99,7% do comércio internacional utilizam o mar para escoar suas riquezas, portanto a falta de segurança no mar é um fato preocupante para as comunidades internacionais. Por isso, é um tema contemporâneo, de relevância e de âmbito internacional (VENANCIO, 2012).

A descoberta de recursos naturais no Atlântico Sul, considerado como parte do entorno estratégico brasileiro, mais especificamente no continente africano como, - petróleo, gás, nódulos polimetálicos e outras riquezas - propiciou uma disputa dos Estados desenvolvidos e emergentes pela ampliação de influência política, pelos novos recursos e mercados consumidores. No entanto, como contraponto das riquezas, encontra-se um continente assolado por conflitos, extrema pobreza, instabilidade política e corrupção – ambiente propício para o desenvolvimento das “novas ameaças”, dentre elas a pirataria marítima.

A partir de 2012, o crescimento considerável de pirataria no Golfo da Guiné vem chamando atenção da comunidade internacional. Conforme relata Amorim, o tipo de pirataria existente na Somália está acontecendo na costa ocidental da África. “E navios, inclusive da Petrobras, cruzam aquela área”. (AMORIM, 2012, p. 42).

Às vezes as pessoas esquecem que o Brasil tem a maior costa atlântica do mundo, que precisa ser guardada. Não há como delegar isso, não só em relação a potenciais agressores ou à defesa do pré-sal, mas também em relação a temas como pirataria ou pesca predatória. (AMORIM, 2012, p.42).

Ao longo da última década, em decorrência das tendências de securitização de várias agendas por parte dos Estados Unidos, os países da América do Sul dedicaram-se a um pro-

<sup>1</sup> As “novas ameaças” representariam justamente os fenômenos ligados à interdependência e transnacionalização. Nesta categoria estariam incluídos os tópicos relativos ao terrorismo (em suas mais diversas formas), as epidemias de saúde, as tragédias humanitárias (genocídio, pobreza extrema), o tráfico de drogas, pessoas, armamentos, riscos ambientais, pirataria (propriedade intelectual e marítima) e, mais recentemente, as guerras cibernéticas (*cyberwars*). (PECEQUILO, 2012, p. 343).

cesso de progressiva reformulação dos conceitos de segurança e redefinição das ameaças, voltado para a paz, a segurança e a prevenção de conflito regional, por meio da cooperação entre Estados com interesse mútuo. (FIORI, 2013).

Como pilar da diplomacia brasileira, destaca-se o firme compromisso com o sistema multilateral, “[...] associado a suas tradições de defesa da legalidade e legitimidade das relações internacionais”. (PECEQUILO, 2012, p. 313).

A Agenda de Segurança Internacional aponta como fenômenos ligados à interdependência e transnacionalização as “novas ameaças”. Diante desse cenário mundial, o Brasil define os objetivos da nova estratégia de defesa internacional, contidos na PDN e na END. O governo brasileiro propõe uma nova política externa que integre as ações diplomáticas, política de defesa e desenvolvimento econômico e, também, propõe o conceito de “entorno estratégico”, definindo onde o Brasil quer irradiar sua influência diplomática, econômica e militar. Destaca-se, nesse entorno, o Atlântico Sul – cenário de riquezas e conflitos. (FIORI, 2013).

O Brasil motivado por seus interesses políticos e econômicos mergulha na disputa por sua inserção no continente africano, envidando esforços de cooperação com os Estados africanos. Para alcançar tal objetivo, é necessário um envolvimento maior entre os Estados quanto às questões políticas, econômicas e de segurança.

Diante desse contexto, visando a conhecer a importância do Atlântico Sul e o papel da Marinha na defesa marítima contra a pirataria, na Seção 2, inicia-se o estudo proposto com uma contextualização histórica da pirataria, bem como sua conceituação e tipificação no direito internacional. Na Seção 3, busca-se conhecer a importância estratégica do Atlântico Sul para o Brasil, a aplicabilidade do Poder Naval brasileiro contra a pirataria e, finalmente, o processo de cooperação entre o Brasil e os demais países do Atlântico Sul, visando ao aprimoramento da segurança marítima no seu entorno estratégico. Finalmente, na Seção 4, descrevem-se os posicionamentos alcançados nos capítulos precedentes sobre o tema proposto, destacando a importância do Atlântico Sul para o Brasil diante do cenário internacional e o papel da Marinha contra a pirataria no Atlântico Sul em defesa dos interesses do governo brasileiro.

Portanto, o propósito desse trabalho é analisar a importância estratégica do Atlântico Sul para o Brasil e a pertinência da aplicação do Poder Naval contra a pirataria, assim como os reflexos para o Estado brasileiro em participar das iniciativas de cooperação internacional. Para a sua consecução, foi realizada pesquisa bibliográfica em livros, publicações, periódicos e em sítios da internet.

## **2 A PIRATARIA MARÍTIMA**

## 2.1 Breve contextualização histórica da pirataria

As Grandes Navegações é um marco na história da pirataria, época em que circulavam pelos mares as vastas riquezas coloniais, desejadas pelos países não possuidores de colônias e por piratas. (VENANCIO, 2012). Assim, a ocorrência de pirataria é muito antiga e acompanha o desenvolvimento do comércio marítimo desde a sua origem.

O intenso patrulhamento dos oceanos, durante a Segunda Guerra Mundial e a Guerra Fria, coibiu essa prática, sendo considerada, até mesmo inexistente, por muitos países. Entretanto, no sudeste asiático, entre 1950 e 2005, ocorreram muitos incidentes, representando o principal foco de pirataria marítima desse período. (VENANCIO, 2012).

A partir de 2005, as inúmeras ocorrências de pirataria concentraram-se no Golfo de Áden e na costa da Somália, considerada como rota estratégica para o comércio internacional. Mas, de acordo com a Organização Marítima Internacional (OMI)<sup>2</sup>, em 2012, apenas 75 ataques foram registrados na costa da Somália e no Golfo de Áden contra 237 em 2011. A diminuição de ataques de piratas nessa região foi ocasionada pelos ataques preventivos e ações das marinhas internacionais em águas africanas, como também, a contratação de guardas armados contribuiu para a diminuição da pirataria nessa região. (VENANCIO, 2012).

Segundo a OMI, houve incidentes em 2012 em vários pontos da África como, por exemplo: 15 relatos em Togo; 5 incidentes na Costa do Marfim, incluindo o primeiro sequestro de um petroleiro ao largo de sua costa. (DW, 2015).

Entretanto, a incidência de pirataria que sobressaltou a atenção internacional foi o crescimento da pirataria no Golfo da Guiné, a partir de 2012, com 58 ocorrências registradas, incluindo 10 sequestros e 207 tripulantes feitos reféns. De acordo com o relatório, os piratas foram violentos com pelo menos 37 ataques com uso de armas. (DW, 2015).

Em parceria com as Nações Unidas e o Banco Mundial, um estudo realizado pela INTERPOL relata que a pirataria ocasiona um prejuízo de aproximadamente 18 milhões de euros para a economia mundial. Somente em 2011, piratas somalis exigiram um resgate de 124 milhões de euros, de acordo com o escritório da ONU. Por outro lado, em 2013, não houve registro de pagamento. (DW, 2015).

O relatório do *International Group Crisis – The Gulf of Guinea: The New Danger Zone* – descreve que em uma década o Golfo da Guiné tornou-se uma das zonas marítimas mais perigosas do mundo. A insegurança marítima gera um grande problema regional que

---

<sup>2</sup> A Organização Marítima Internacional é a agência especializada das Nações Unidas com a responsabilidade pela proteção e segurança da navegação e prevenção da poluição marinha por navios. Ajo.org/2012/10/17/organização-maritima-internacional-imo/. Acesso em 20/08/2015.



compromete o desenvolvimento econômico e ameaça o comércio marítimo a curto prazo e a estabilidade dos Estados costeiros a longo prazo. Dessa forma, visando evitar o crime transnacional e a desestabilização econômica marítima, os Estados costeiros devem preencher o vácuo de segurança em suas águas territoriais e fornecer uma resposta coletiva a esse perigo. (DW, 2015).

Portanto, é notório que, de acordo com os fatos supracitados, a pirataria marítima acarreta prejuízos aos Estados africanos e aos demais países que utilizam as rotas marítimas afetadas. Uma vez que, a prática desse crime inviabiliza as linhas de comunicações marítimas, ocasionando interrupções que trazem transtornos consideráveis aos países que delas dependem, impossibilitando a manutenção de atividades de exportação e importação. Como também, ocasionam a privação de um grande número de indivíduos que dependem dos gêneros de primeira necessidade, trazidos do exterior. Nota-se ainda, conforme apresentado, que o patrulhamento dos oceanos é uma medida eficaz para a extinção desse crime. A seguir, far-se-á um breve estudo desse ato ilícito – pirataria - na visão do direito internacional.

## 2.2 A pirataria marítima no direito internacional

Desde 1958, a pirataria marítima é um crime de jurisdição universal, conforme o artigo 14 da Convenção de Genebra para o Alto Mar. Assim permanece inalterada até os dias de hoje, conforme previsto no artigo 100, da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar de 1982 (CNUDM):

Dever de cooperar na repressão da pirataria  
Todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria no alto mar ou em qualquer outro lugar que não se encontre sob a jurisdição de algum Estado.

De acordo com o exposto acima, a CNUDM define a competência dos Estados na repressão contra a pirataria, no entanto, não esclarece os meandros da cooperação nem tão pouco esclarece as obrigações decorrentes do “dever” imposto. (VENANCIO, 2012).

A Convenção das Nações Unidas sobre o Alto Mar, em 1958, adota como base o conceito de pirataria de Harvard, em seu artigo 15. No entanto, em sua plenitude, o conceito será adotado em 1982, na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Cabe ainda ressaltar que, embora a CNUDM adote um conceito de pirataria, ela não impõe uma pena aos países signatários. A CNUDM (1982) somente “[...] atribui poderes e funções, deixando a questão das sanções a serem estabelecidas pelo direito interno dos países parte”. (SCHNEIDER, 2012, p.13).

Na CNUDM (1982), o conceito de pirataria encontra-se em seu artigo 101:

Constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos:

- a) todo ato ilícito de violência ou detenção ou todo ato de depredação cometido, 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).

Diante da definição, percebem-se alguns aspectos fundamentais para a compreensão do crime de pirataria para o Direito Internacional. Primeiramente, a pirataria ocorre em alto mar, ou em área que não esteja sob jurisdição de nenhum Estado. Também é necessária a participação de pelo menos duas embarcações ou aeronaves. Por último, a finalidade tem que ser privada. “O ataque pirata à embarcação necessariamente visa obter uma vantagem patrimonial”. (VENANCIO, 2012, p. 13). Com efeito, a restrição de âmbito geográfico exclui a existência da pirataria fora do alto mar, de lugares submetidos à jurisdição de algum Estado. “Essa excessiva restrição permite aos piratas fugirem para as águas territoriais dos Estados que não punem os seus crimes, subtraindo-se ao Direito Internacional”. (Bohm-Amolly, 2012, p. 4).

O artigo 105 da CNUDM (1982) relata, primeiramente, que cabe a qualquer Estado o apresamento de navios piratas; em segundo, os piratas capturados estão sujeitos à jurisdição do Estado que realizou o apresamento. Portanto, é preciso haver tipificação e a respectiva pena para pirataria na legislação interna, assim o Estado poderá exercer a jurisdição penal. Apesar do artigo 100 da CNUDM (1982) mencionar o dever de cooperar no combate à pirataria, verifica-se a falta de tipificação do crime de pirataria na legislação interna dos países signatários, da CNUDM. (VENANCIO, 2012).

Apresamento de um navio ou aeronave pirata

Todo Estado pode apresar, no alto mar ou em qualquer outro lugar não submetido à jurisdição de qualquer Estado, um navio ou aeronave pirata, ou um navio ou aeronave capturados por atos de pirataria e em poder dos piratas e prender as pessoas e apreender os bens que se encontrem a bordo desse navio ou dessa aeronave. Os tribunais do Estado que efetuou o apresamento podem decidir as penas a aplicar e as medidas a tomar no que se refere aos navios, às aeronaves ou aos bens sem prejuízo dos direitos de terceiros de boa fé. (CNUDM, 1982).

Conforme exposto acima, o artigo 105 da CNUDM (1982) faculta a qualquer Estado a competência penal aos atos de pirataria em alto mar, o que “[...] retira a eficácia e a capacida-

de de concretização à obrigação que lhes é genericamente imposta de reprimir tal atividade ilícita para defesa desses espaços marítimos dos piratas”. (Bohm-Amolly, 2012, p.5).

Em 2012, no entanto, a CNUDM emitiu a resolução 2077 que relata a preocupação com a legislação doméstica limitada, ocasionando, após a captura, a libertação dos piratas sem enfrentar a justiça. (DW, 2015).

Dessa forma, após análise dos artigos supracitados, para sanar os problemas expostos, faz-se necessário que os países signatários tipifiquem a pirataria em legislação interna, como também a penalize. Ressalta-se que, também, o Código Penal Brasileiro não tipifica a prática de pirataria como crime. Ainda, é salutar destacar, que os países africanos devem também tipificar em suas legislações internas esse crime de âmbito internacional, já que, caso os piratas fujam para as águas territoriais dos Estados africanos, não fiquem impunes. Ainda cabe considerar que, tendo em vista que o comércio marítimo se faz presente em diversos países sujeitos a uma variedade de legislações e visões sobre o assunto, é importante que haja um envolvimento e integração dos órgãos competentes.

Logo, ao considerar que a CNUDM (1982) em seu artigo 100 orienta “[...] todos os Estados devem cooperar em toda a medida do possível na repressão da pirataria [...]”; e que a maior incidência de pirataria ocorre no Golfo da Guiné, região inserida no Atlântico Sul, esta considerada parte do entorno estratégico do Brasil; então, a seguir, será estudada a importância do Atlântico Sul para o Brasil e de que forma a Marinha do Brasil atua e protege esse entorno, como também os reflexos políticos e econômicos de âmbito mundial.

### **3 O BRASIL E A SEGURANÇA NO ENTORNO ESTRATÉGICO**

O Atlântico Sul e a costa ocidental africana tem recebido atenção do governo brasileiro nos aspectos de segurança e política externa. Por um lado, o Atlântico Sul é o cenário das recentes descobertas de reserva de hidrocarbonetos das camadas do pré-sal e; por outro, é assolado pela pirataria, pobreza e instabilidade política. Portanto, torna-se primordial refletir sobre as formas pelas quais o Brasil influencia e é influenciado por esse espaço, como também, de que forma a Marinha do Brasil coopera para o processo de extinção dos atos de pirataria e, consequentemente, para a estabilidade no Golfo da Guiné – foco atual da pirataria marítima.

#### **3.1 O entorno estratégico: a importância do Atlântico Sul para o Brasil**

Ao considerar a segurança sul-atlântica, desafios são lançados para o subcontinente sul-americano. A América do Sul efetivamente é uma zona de paz, livre de armas de destrui-

ção de massa. No entanto, a sua manutenção requer que os países do Atlântico Sul, em conjunto, sejam capazes de manterem essa região livre de ameaças extrarregionais e que, disputas alheias a esse espaço não venha nele se manifestar. “Estas capacidades também são necessárias para que se mantenham em constante funcionamento as linhas de comunicações marítimas que atravessam o Atlântico Sul, preservando, assim, a *boa ordem no mar*.” (BRASIL, 2014, p. 12). As interrupções nas linhas de comunicações trariam transtornos consideráveis para os países que delas dependem, impedindo, assim, as atividades de exportação e importação. Nessa situação, poderia não apenas gerar danos financeiros, mas também, causar transtornos para as populações que dependem de gêneros essenciais para a subsistência, como alimentos e medicamentos – ajuda humanitária - trazidos do exterior.

Os países limítrofes, para alcançarem o objetivo exposto, devem dispor de meios materiais e humanos adequados, “[...] ademais da necessidade de certo grau de institucionalidade nas relações entre os dois lados do Atlântico Sul, facilitando o diálogo dos temas de interesse mútuo e o avanço de atividades de cooperação.” (BRASIL, 2014, p. 12). A importância desse estudo decorre da compreensão dos problemas e desafios que mobilizam a tomada de decisão da política nacional, diante desses problemas e desafios no seu entorno estratégico<sup>3</sup>.

A importância histórica do Atlântico Sul remonta-se como canal da colonização portuguesa, das invasões francesa e holandesa, como também teatro de guerra durante a Segunda Guerra Mundial, onde estão registradas as maiores perdas brasileiras, como o torpedeamento de embarcações brasileiras por submarinos alemães. (PENHA, 2011). Entretanto, durante a Guerra Fria as atenções das comunidades internacionais concentraram-se na dinâmica bipolar do eixo Moscou-Washington. Enquanto no Brasil, as prioridades estratégicas foram focadas na Amazônia e na região do Prata. (SARAIVA, 1996).

O Atlântico Sul, com o fim da Guerra fria, especialmente na virada do milênio, passou a ter uma nova importância de cunho estratégico para o Brasil. A partir de 2008, três fatores destacam-se: primeiramente, a crise global, tornando os recursos do norte mais escassos, o que motiva o Brasil a buscar novas parcerias de comércio e investimento, por meio de novas relações com outros países em desenvolvimento. O segundo, a contestação internacional da liderança regional do Brasil em sua dimensão política, por exemplo, pelo regime bolivariano, na Venezuela. Por último, um aumento dos recursos naturais no Atlântico Sul como, petróleo, gás, pesca, biodiversidade, nódulos polimetálicos e outros depósitos de mar profundo. Au-

---

<sup>3</sup> O País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul americana e inclui o Atlântico Sul e os países limítrofes da África, assim como a Antártica. Ao norte, a proximidade do mar do Caribe impõe que se dê crescente atenção a essa região. (BRASIL, 2005, p.4) <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/pnd.pdf>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

menta-se, portanto, a importância econômica do Atlântico Sul com as novas descobertas na camada pré-sal e, conseqüentemente, a preocupação com a segurança dessas riquezas. Diante do exposto, o governo brasileiro concentra esforços de cooperação com os países da América do Sul, como também com os países africanos, almejando sua projeção na política externa e a segurança de nossas riquezas. (FLEMES, 2010).

A Estratégia Nacional de Defesa (END), apesar de ter como prioridades estratégicas de negar o uso do mar, de controle de áreas marítimas e de projeção de poder, o documento cita, brevemente, a África, quanto à importância da intensificação da cooperação e do comércio com o continente africano. São medidas que ressaltam a preocupação do Brasil com o seu entorno estratégico e com a aproximação com o continente africano por meio da cooperação.

O Livro Branco também ressalta a cooperação em defesa, com ênfase na cooperação multilateral, como ZOPACAS e IBAS. Destaca, ainda, a importância estratégica das rotas marítimas e das linhas de comunicação com a África e relata o projeto brasileiro de

intensificar o intercâmbio com as Forças Armadas de outras nações, particularmente com as da América do Sul e da costa ocidental da África, e reforçar laços com outros países que interagem em fóruns de concentração como o IBAS e o BRICS, além de parcerias tradicionais. (BRASIL, 2014).

O Brasil como detentor da maior costa dentre os países banhados pelo oceano Atlântico o faz exercer uma influência natural sobre o Atlântico Sul. O controle do tráfego marítimo faz-se necessário, uma vez que o comércio e os recursos naturais existentes exigem esse posicionamento do Brasil. A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) é mencionada no Livro Branco como parte do processo de construção de identidade regional do Atlântico Sul com arcabouço histórico e características próprias, de maneira que os conflitos e rivalidades externas ao Atlântico Sul, não devem ser lançados sobre ele por Estados localizados em outras regiões. (BRASIL, 2014).

No âmbito da governança global, através da cooperação com a África, o Brasil visa consolidar o seu apoio para a reforma dessa governança, como também pleitear um assento permanente no Conselho de Segurança das Nações Unidas. A promessa do Brasil é que caso consiga um assento permanente, representaria a América Latina e, também, daria atenção aos problemas africanos. (BRASIL, 2014).

Ademais, o Atlântico Sul é de importância vital para a economia brasileira. END ressalta, diversas vezes, as rotas comerciais e os hidrocarbonetos no Atlântico Sul, inclusive vinculando os dois fatores: “boa parte do petróleo que o Brasil importa vem de países na faixa equatorial do Atlântico” (Brasil, 2008). Atualmente, cerca de

95% do comércio exterior do Brasil transita por rotas marítimas que passam pelo Atlântico Sul. Além disso, as descobertas recentes de reservas *offshore* e as perspectivas de exploração do petróleo no pré-sal elevam a preocupação com a segurança destes recursos e rotas, alçando a proteção de tais recursos ao mesmo grau de prioridade que a Amazônia, conforme mencionado em discurso da presidente Dilma Rousseff em 2011 (Rousseff, 2011). Há, no mínimo, uma correlação entre a descoberta das reservas do pré-sal no Atlântico Sul e os aumentos com gastos de defesa por parte do governo brasileiro. Em 2007, quando a descoberta do pré-sal foi anunciada, o valor liquidado do programa de reaparelhamento e adequação da Marinha era de R\$ 399 milhões, passando para: R\$ 421 milhões, em 2008; R\$ 1,08 bilhão, em 2009; e chegando a R\$ 3,56 bilhões, em 2010. Dessa forma, segundo Nascimento (2011, p. 48-52), a participação relativa do programa de reaparelhamento e adequação da Marinha em termos do orçamento do MD aumentou de 0,9%, em 2007, para 6%, em 2010 (BRASIL, 2014, p. 221 e 222).

Em junho de 2004, o Brasil apresentou proposta à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Organização das Nações Unidas (ONU), de extensão dos limites da plataforma continental brasileira para além das 200 milhas náuticas (370 km), o que corresponderia a uma área de 954 mil km<sup>2</sup>, totalizando um espaço de aproximadamente 4,5 milhões de km<sup>2</sup>. Apesar de não haver uma decisão da ONU quanto ao pleito, o Brasil empenha-se a garantir sua presença nessa área. Para isso, programas de pesquisa sobre recursos naturais e levantamento da plataforma, por exemplo, são realizados. Desde 2009, tanto o Ministério das Minas e Energia (MME) como o Ministério da Defesa (MD) estão envolvidos em acordos com países da América do Sul e da África Atlântica para o mapeamento de dados relativos à disponibilidade desses recursos. Essas iniciativas de cooperação, no âmbito da pesquisa, com outros países, constroem uma identidade comum evidenciando o papel vital desses espaços e recursos para o projeto comum do Atlântico Sul. (BRASIL, 2014).

Destaca-se também, a campanha “Amazônia Azul”, lançada em 2004, e elaborada pela Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM). O projeto visa aumentar a atenção da população para o oceano, por meio de materiais didáticos, lançados pelo Programa de Mentalidade Marítima (Promar). Tal iniciativa almeja construir uma identidade sul-atlântica de âmbito interno, e também, legitimar os gastos com o reaparelhamento da Marinha e com a defesa do Atlântico Sul. (BRASIL, 2014).

Outra preocupação crescente é quanto às questões de segurança não tradicional, como a pirataria, com várias ocorrências nas áreas instáveis do Golfo da Guiné. O Brasil não é o único país de fora do continente africano a se preocupar com esse tipo de ato ilícito. Os Estados Unidos apresentam interesse nessas ocorrências e possui um radar instalado na ilha de Príncipe com o objetivo de controlar a movimentação em torno dos países produtores de petróleo. O problema da pirataria também é alvo de atenção do Conselho de Segurança. (BRASIL, 2014).

Em fevereiro de 2012, após condenar a pirataria na costa do Golfo da Guiné –Resolução no. 2.018 –, o Conselho elaborou a Resolução no 2.039, apoiando os organismos regionais, a Comissão do Golfo da Guiné e a Comunidade Econômica dos Estados da África Ocidental (Cedeao) no combate à pirataria (BRASIL, 2014, p. 223 e 224)

Assim, conforme apresentado, o Atlântico Sul é palco de relevância estratégica, econômica e política para o Brasil. No âmbito da governança global, por meio da cooperação com a África, o Brasil almeja sua inserção internacional. No entanto, investimentos humanos e materiais são necessários para esse pleito. No domínio da segurança, para garantir suas riquezas, a manutenção da paz e a “boa ordem no mar”, é pertinente efetuar o controle das áreas marítimas do Atlântico Sul. Esta tarefa é um dos objetivos estratégicos constante na Política Nacional de Defesa (PND), atribuída a Marinha do Brasil. Por isso, a seguir, será abordada a aplicação do Poder Naval nesse âmbito, ou seja, sua aplicação em tempo de paz.

### 3.2 O emprego do Poder Naval em tempo de paz

A importância dada à segurança marítima pelos Estados Unidos, para enfrentar as chamadas “novas ameaças”, de certa forma, é questionado se fere o conceito clássico do emprego do Poder Naval, ou seja, quanto a sua aplicação nos conflitos interestatais. É sabido que esses possíveis conflitos nortearam, ao longo da história, o desenvolvimento da estratégia naval. No entanto, a aplicação do Poder Naval sempre se fez presente, também, no âmbito da segurança marítima em tempo de paz.

Durante séculos, as Marinhas vêm realizando missões atreladas à segurança marítima. Entretanto, o conflito interestatal sempre foi a missão principal das Marinhas, no âmbito de sua função estratégica na defesa da pátria e da conquista ou manutenção dos propósitos políticos do Estado. (SILVA, 2006).

Questiona-se o fato que, ao considerar que as Marinhas deveriam tratar somente das “novas ameaças”, estas instituições não seriam reduzidas à situação de guardas-costeira. A Marinha dos Estados Unidos, embora o foco seja “as novas ameaças”, tem mantido sua capacidade do emprego em conflitos local, regional e global. (SILVA, 2006).

Ao manter uma Marinha capaz de projetar poder partindo do mar para operar próximo ao litoral permite atender às tarefas clássicas do Poder Naval, como também, contribui de alguma forma para o combate das “novas ameaças”. Dessa forma, o fato das Marinhas serem utilizadas, em tempo de paz, no emprego da dissuasão de atos ilícitos comprometedores da segurança marítima, não a impede de efetuar as ações clássicas atribuídas ao Poder Naval. (SIL-

VA, 2006).

Eric Grove afirma que o Poder Naval deve ser aplicado nas missões militares atreladas à guerra, nas missões diplomáticas e nas tarefas relacionadas ao cumprimento da lei e regulamentos no mar. O autor relata que apesar das Marinhas serem destinadas primariamente para a guerra, a sua maior utilidade encontra-se nos períodos de paz, como elemento de dissuasão em apoio à política externa, e na fiscalização e implementação das leis e regulamentos marítimos. (GROVE, 2003).

No Brasil, a Política Nacional de Defesa (PND) contempla a concepção multidimensional da segurança, bastante discutida no âmbito da Organização dos Estados Americanos (OEA), ou seja, abrange os campos político, militar, econômico, social, ambiental e outros. No entanto, manteve a defesa externa como função prioritária das Forças Armadas. Quanto às diretrizes estratégicas, intensifica o intercâmbio com as Forças Armadas das nações amigas da América do Sul, África e litorais do Atlântico Sul, e orienta, também, a busca de novas parcerias com o objetivo de ampliar o leque de opções de cooperação na área da defesa e oportunidades de intercâmbio. (AGUILAR, 2013).

Hoje, há uma maior demanda de segurança nos mares, em contrapartida, não se pode esquecer que a estrutura do sistema internacional não mudou. Ou seja, os Estados continuam vivenciando interdependência, cooperação e, também, o conflito. Os Estados mais fortes militarmente continuam utilizando a força sem se preocupar que possa existir uma reação do bloco ideológico oponente. Portanto, não se pode esquecer que apesar do clamor por uma maior participação do Poder Naval na segurança marítima, é necessário manter a capacidade de defesa em caso de conflitos interestatais. (SILVA, 2006).

O questionamento faz-se, portanto, quanto à pertinência da missão atribuída a Marinha nas ações fora do contexto interestatal e, como se deve atingir o equilíbrio que permita a Marinha manter os seus meios e o seu aprestamento em defesa da Pátria e corresponder aos anseios da política externa, de forma a assumir as tarefas relacionadas à segurança marítima. Segundo Silva, não são excludentes, podem-se harmonizar de maneira que contribua para o aprimoramento das forças navais como um todo, pois,

“[...] embora haja a necessidade de adestramento e adaptações para as ações relacionadas com as “novas ameaças”, muitas tarefas a serem desempenhadas para atingir aqueles propósitos tem um caráter dual, podendo ser utilizadas tanto para atividades militares, quanto para as de segurança marítima. (SILVA, 2006).

No cumprimento da missão, é atribuída a Marinha do Brasil a capacidade de realizar quatro Tarefas Básicas do Poder Naval: negar o uso do mar ao inimigo, controlar as áreas ma-



rítmicas, projetar poder sobre a terra, e contribuir para a dissuasão. A precedência e a seleção das tarefas citadas são resultantes da Estratégia Nacional de Defesa (END). Sua aplicação ocorre no âmbito da campanha naval e o seu desenvolvimento se dá por meio de diversos tipos de operações e ações de Guerra Naval. (EMA-305, 2014). Assim, dentre as tarefas da Marinha, no contexto do presente estudo, destaca-se o controle das áreas marítimas.

O Controle de uma área marítima consiste “[...] no exercício do poder de nela permitir ou negar a passagem ou a permanência de unidades militares ou não, segundo critérios próprios”. (BRASIL, 2014, p. 1-8). O controle dessas áreas visa promover condições que permitam o exercício de outras tarefas, militares ou civis, como, por exemplo, a exploração segura dos recursos do mar, a realização segura do tráfego marítimo, a projeção de poder e o bloqueio de estreitos ou portos. (BRASIL, 2014).

Conclui-se, então, que é pertinente o emprego do Poder Naval no controle do tráfego marítimo, na repressão às novas ameaças, por dois aspectos: primeiramente, por ser missão do Poder Naval, conforme apresentado anteriormente; e, em segundo, pela necessidade existente da manutenção da paz, mediante à possibilidade de aproximação de potenciais agressores ou exploradores das riquezas existentes no entorno estratégico brasileiro. Entretanto, segundo Amorim (2012), é necessário dar continuidade ao Programa de Obtenção e meios de Superfície (Prosuper), como também ao projeto de reaparelhamento, para que a Marinha do Brasil possa corresponder às necessidades e expectativas de segurança.

À guisa de reforço, cabe salientar que mediante o estudo apresentado, é tarefa do Poder Naval, dentro dos limites do direito internacional, de projetar poder e controlar as áreas marítimas de importância político-estratégica, econômica e militar, como também, as linhas de comunicação marítimas. No entanto, num mundo globalizado, não basta projetar poder, faz-se necessário também intercâmbios, cooperações que tragam contribuição para a manutenção da paz. Dessa forma, será feito um breve estudo sobre cooperação da Marinha do Brasil com outras Marinhas do seu entorno estratégico.

### 3.2 A cooperação da Marinha no Atlântico Sul

Amorim, em novembro de 2012, numa conferência de abertura do Seminário sobre Estratégias de Defesa Nacional, levantou a preocupação com as tensões em países da África Ocidental como o Mali e a Guiné Bissau; o narcotráfico associado ao terrorismo e à pirataria marítima; como também, o risco de trazerem para o Atlântico Sul “[...] organizações militares com outros propósitos ou visando a outros inimigos ou adversários”. (AMORIM, 2012, p. 10). Com o propósito de formar uma identidade sul-atlântica e angariar marinhas amigas, a

política externa brasileira busca a manutenção de um intercâmbio, cada vez mais intenso, que propicie um desenvolvimento sustentável, amplo e comum as Marinhas.

Várias ações do governo brasileiro contemplaram os países africanos, como os acordos assinados de cooperação da defesa com Cabo Verde (MRE 1994b), em 1994; a África do Sul (MRE 2003), em 2003; Guiné Bissau (MRE 2006), em 2006; Moçambique (MRE 2009b), em 2009 e Namíbia (MRE 2009a), em 2009; Nigéria (MRE 2010c); Senegal (MRE 2010d); Angola (MRE 2010a) e Guiné Equatorial (MRE 2010b), em 2010 (AGUILAR, 2013), em 2013. (AGUILAR, 2013).

Considerando os aspectos gerais, as cooperações supracitadas foram destinadas a promover a cooperação nas áreas de pesquisa e desenvolvimento, apoio logístico e aquisição de produtos e serviços de defesa, como: a transferência de conhecimentos e experiências adquiridas no campo de operações na utilização de equipamentos militar de origem nacional e estrangeira, como também, no cumprimento de operações internacionais de manutenção de paz; partilhar conhecimentos nas áreas da ciência e tecnologia; promover ações conjuntas de treinamento e instrução militar, exercícios militares combinados, assim como a correspondente troca de informação; e colaborar em assuntos relacionados a equipamento e sistemas militares. A cooperação organizou-se por meio de visitas de delegações de alto nível; reuniões entre as instituições de defesa; intercâmbio de instrutores e estudantes de instituições militares; participação em cursos teóricos e práticos, estágios, seminários, conferências, debates e simpósios realizados em entidades militares, como também, em entidades civis de interesse para a defesa; visitas a navios de guerra e aeronaves militares; eventos culturais e desportivos; facilitação das iniciativas comerciais de materiais e serviços atrelados à área de defesa; e, a implementação e desenvolvimento de programas e projetos de aplicação de tecnologia de defesa, com a possibilidade de participação de entidades militares e civis de interesse estratégico para as partes. (AGUILAR, 2013).

Uma das áreas de parceria no âmbito da estratégia, em 2010, firmada com Angola, foi a segurança pública e defesa. Nesse domínio, as diretrizes firmadas contemplavam o incentivo à cooperação entre os ministérios da defesa e os órgãos de segurança pública e, também, a manutenção de “[...] consultas regulares sobre temas bilaterais, regionais e multilaterais.” Essa medida contemplou iniciativas da ZOPACAS e a cooperação para solução de conflitos na África e em outras regiões, englobando, também, a manutenção da paz em situações pós-conflito. (MRE 2010e).

Do acordo naval realizado entre Brasil e Namíbia destaca-se, também, a cooperação no campo da segurança e defesa. Em 1994, esse acordo objetivou “[...] criar e fortificar a Ala

Naval do Ministério da Defesa da Namíbia.” (MRE 1994a). Resultante desse acordo, foram disponibilizadas vagas para a formação de oficiais e praças da Namíbia nas escolas da Marinha do Brasil. Em 2001, foi assinado um novo acordo com a Namíbia. Dessa vez, a Marinha Brasileira deveria assistir o Serviço de Patrulha Marítima, visando a capacitá-los para a proteção em suas áreas internas, mar territorial e zona econômica exclusiva. Os custos do treinamento e avaliação foram pagos pelo governo da Namíbia e, como consequência, foi estabelecida a Missão Naval Brasileira na Namíbia. (MRE 2001).

No ano de 2005, no contexto do IBAS, foram iniciadas as operações conjuntas chamadas “IBSAMAR” com as marinhas do Brasil, Índia e África do Sul, no litoral sul-africano, entre as cidades do Cabo e Simon’s Town. (MD. MB 2011).

Em 2013, o navio-patrulha Apa da Marinha do Brasil, durante a viagem do porto de Portsmouth no Reino Unido com destino ao Brasil, participou das missões na Mautitânia, Senegal, Angola e Namíbia. Também, em sua viagem inaugural, o navio patrulha oceânico Amazonas realizou exercícios conjuntos com as Marinhas de Cabo Verde, Benin, Nigéria e São Tomé e Príncipe. (BRASIL, 2012).

Dessa forma, a cooperação Sul-Sul retrata a busca pela inserção e autonomia da política externa brasileira, por intermédio das parcerias e fóruns de atuação conjuntos, principalmente, com os países africanos. Os acordos e a conformação de grupos de interesse como o ZOPACAS, IBAS e o BRICS (Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul) consolidam o objetivo brasileiro de, através de intercâmbios, propiciar um desenvolvimento sustentável, abrangente e comum; e uma identidade sul-atlântica que afaste a militarização indevida dessa região, por meio de uma consciência situacional marítima, pautada no dever individual e coletivo de proteção aos flagelos causados por ilícitos e atividades criminosas como, por exemplo, a pirataria.

#### **4 CONCLUSÃO**

Após o desenvolvimento do presente estudo, verifica-se que a pirataria marítima é muito antiga, tendo como marco as Grandes Navegações. Na atualidade, as ocorrências de pirataria – crime de jurisdição universal -, que chamam atenção internacional, concentram-se no Golfo da Guiné.

Cabe ressaltar que, a prática da pirataria acarreta prejuízos aos Estados africanos e aos demais países que fazem uso das rotas marítimas. Isso porque, a pirataria marítima inviabiliza as linhas de comunicações marítimas, ocasionando interrupções e transtornos consideráveis

aos países que delas dependem, impossibilitando as atividades de importação e exportação, como também, a entrada de gêneros de primeira necessidade trazidos do exterior.

Salienta-se a importância do patrulhamento dos oceanos como medida de prevenção contra a pirataria marítima. Conforme constatado pela OMI, quando há ações preventivas de patrulhamento das águas afetadas, ocorre uma diminuição considerável dos atos de pirataria.

Também merece destaque, após análise da CNUDM, o fato de muitos países signatários da CNUDM não tipificarem em sua legislação interna o crime de pirataria. O que é uma realidade do Código Penal Brasileiro, ou seja, não há previsão desse crime na legislação criminal brasileira. Portanto, é uma necessidade premente a adequação das legislações internas dos países signatários a CNUDM, isto é, tipificar o ato de pirataria como crime, como também atribuí-lo uma pena. Ainda cabe destacar que, é primordial a reformulação da legislação interna dos países africanos quanto ao crime de pirataria. Já que, em caso de fuga dos piratas para as águas territoriais africanas, os mesmos não fiquem impunes. Um crime de âmbito internacional sem previsão legal pelo Estado é um crime impune.

Outro aspecto a ser considerado para a extinção do crime de pirataria, a longo prazo, são os investimentos, nas áreas social, política e econômica pela comunidade internacional, de modo a propiciar a estabilidade aos países africanos. Já que o continente africano é um ambiente de desigualdades sociais e sérios problemas econômicos e políticos.

Ainda concerne destacar, a respeito da importância do Atlântico Sul para o Brasil, que é uma realidade as parcerias entre o Brasil e os países africanos, visando a alcançar novos mercados e projeção internacional, diante das riquezas recém descobertas ali presentes. Por outro lado, há uma grande preocupação do governo brasileiro em proteger o entorno estratégico brasileiro. Já que do outro lado do Atlântico mora a instabilidade política, a miséria e as “novas ameaças”. Diante desse cenário de expectativas e interesses, são necessários pesados investimentos humano e material, de forma a adequar as necessidades às expectativas brasileiras.

À guisa de reforço, em tempo de paz, o emprego do Poder Naval para a dissuadir as práticas ilícitas, não impede a Marinha do Brasil de efetuar sua missão principal – o emprego do Poder Naval nos conflitos interestatais.

Conclui-se, portanto que, é tarefa do Poder Naval, dentro dos limites impostos pelo direito internacional, de projetar poder e controlar as áreas marítimas de importância político-estratégica, econômica e militar, como também, as linhas de comunicação e projeção de poder nos estreitos e portos. No entanto, para o cumprimento das tarefas supracitadas, é primordial

adequar a esquadra às novas necessidades expostas. Para isso, é salutar, a curto prazo, dar continuidade ao Programa de Obtenção de Meios de Superfície (Prosuper), objetivando à renovação da Força de Superfície da Esquadra e, a longo prazo, o cumprimento do Programa de Reparcelamento da Marinha.

Cabe ainda destacar, no cumprimento da missão que lhe é atribuída, na defesa do Atlântico Sul, ressaltam-se as inúmeras cooperações e missões que a Marinha do Brasil vem realizando com as marinhas africanas. Destacam-se, ainda, as parcerias no âmbito da estratégia, segurança pública e defesa entre as marinhas parceiras. Ainda, vale lembrar, as iniciativas da ZOPACAS e a cooperação para solução de conflitos na África, incluindo, também, a manutenção da paz em situações pós-conflito. Outro aspecto a se destacar, são os exercícios conjuntos dos navios-patrolha Apa e Amazonas com as Marinhas africanas. Dessa forma, conclui-se que, a cooperação Sul-Sul é uma realidade brasileira na busca pela autonomia política internacional e pela manutenção da paz no seu entorno estratégico, ao propiciar uma identidade sul-atlântica, que iniba a militarização indevida, por meio de uma conscientização marítima internacional dos países envolvidos.

Por derradeiro, o presente trabalho ressalta a importância do emprego do Poder Naval no controle do tráfego marítimo para a manutenção da paz no Atlântico Sul, por ser premente na manutenção da exploração das riquezas sobre o controle brasileiro, bem como dissuadir as possíveis ameaças externas, como a pirataria marítima. Conclui-se, também, a participação do Brasil contra a pirataria marítima, de forma direta, no cumprimento de missões; ou indiretamente através de cooperações de interesse mútuo entre marinhas, conforme apresentado durante o desenvolvimento da pesquisa. Ainda, destaca-se a necessidade da adequação do Código Penal Brasileiro a CNUDM, quanto ao crime de pirataria. Também cabe ressaltar, no âmbito da governança, através da cooperação com a África, o Brasil almeja sua inserção no contexto internacional, para tantos fins, é necessário dar continuidade ao reparcelamento da Marinha do Brasil e efetuar investimento humano, visando ao aumento da frota naval e fazê-la condizente com as necessidades de defesa da maior costa atlântica do mundo e às ambições do Brasil de projeção internacional.

## REFERÊNCIAS

AGUILAR, S. L. Cruz. *Atlântico Sul: as relações do Brasil com os países africanos no campo da segurança e defesa*. Austra: Revista Brasileira de Estratégia e Relações Internacionais v.2, n.4, jul-dez 2013 p. 49-71.

AMORIM, Celso. *A CPLP e a segurança Marítima*. In: SIMPÓSIO DAS MARINHAS DA COMUNIDADE DOS PAÍSES DE LÍNGUA PORTUGUESA, 3, 2012. Palavras de abertura. Disponível em: <[www.defesa.gov.br/arquivos/2012/Pronunciamentos\\_Ministro\\_defesa/discurso\\_cplp\\_seguranca\\_maritima\\_2012.pdf](http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/Pronunciamentos_Ministro_defesa/discurso_cplp_seguranca_maritima_2012.pdf)>. Acesso em: 11 jul. 2015.

BOHM-AMOLLY, A. Von. *Pirataria no Oceano Índico. Algumas questões jurídicas*. Revista Militar nº. 2511 – abr/2011, p. 1-12.

BRASIL. O Brasil e a segurança no seu entorno estratégico: América do Sul e Atlântico Sul. In: NASSER, R. Mattar; MORAES, R. Fracalossi de. Brasília, DF: Ipea, 2014. 284 p.: grafs., mapas.

BRASIL. Estratégica Nacional de Defesa. Brasília. 2008. Disponível em: < [http://www.defesa.gov.br/projetosweb/estrategia/arquivos/estrategia\\_defesa\\_nacional\\_portugues.pdf](http://www.defesa.gov.br/projetosweb/estrategia/arquivos/estrategia_defesa_nacional_portugues.pdf) >. Acesso em: 11 jul. 2015.

BRASIL. Marinha. Doutrina Básica da Marinha. Brasília, 2014. Rev. 2.

BRASIL. Política de Defesa Nacional. Brasília. 2005. Disponível em: < [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2005/Decreto/D5484.htm) >. Acesso em: 11 jul. 2015.

BRASIL. PR.2005. Decreto 5.484. Aprova a Política de Defesa Nacional e dá outras providências. Brasília, 30 jun. 2005.

DANTAS, G. F. de Lima. *Pirataria, como no passado, em pleno século 21*. Federação Nacional dos Policiais Federais. Agência Fenapef. Disponível em: <[WWW.fenapef.org.br/fenapef/noticia/index/21735](http://WWW.fenapef.org.br/fenapef/noticia/index/21735)>. Acesso em: 03 ago. 2015.

DW. Pirataria mora agora no Golfo da Guiné. Made for minds. Disponível em: <[WWW.dw.com/pt/pirataria-mora-agora-no-golfo-da-guine/a-17472098](http://WWW.dw.com/pt/pirataria-mora-agora-no-golfo-da-guine/a-17472098)>. Acesso em: 04 jul. 2015.

FIORI, J. Luís. *O Brasil e o seu entorno estratégico na primeira década do século XXI*. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

FLEMES, D. Brazil: *strategic options in the changing world order*. In: FLEMES, D. (Ed.). Regional leadership in the global system: ideas, interests and strategies of regional powers. Aldershot: Ashgate, 2010.

GROVE, Eric. The future of Sea Power. Naval Institute Press, Annapoles, 2003. P. 187-198.

GUEDES, H. P. Portela. Volte-Face na Pirataria Marítima. *Revista Marítima Brasileira*. Rio de Janeiro, v. 134, n. 07/09, p. 133-140, jul./set. 2010.

MD. MB. 2011. Centro de Comunicação Social da Marinha. Brasília. Disponível em: <[http://www.mar.mil.br/menu\\_h/noticias/ccsm/cooperacao\\_Brasil-Namibia.htm](http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/ccsm/cooperacao_Brasil-Namibia.htm)>. Acesso em: 20 ago. 2015.

MRE. 2001. Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Namíbia sobre Cooperação Naval. Windhoek, 03 dez. 2001.

MRE. 2010e. Declaração Conjunta sobre o Estabelecimento de Parceria Estratégica entre a República Federativa do Brasil e o Governo da República de Angola. Brasília, 23 jun. 2010.

PENHA, E. A. Relações Brasil-África e geopolítica do Atlântico Sul. Salvador: EDUFBA, 2011.

PECEQUILO, C. Soreanu. Manual do Candidato – Política Internacional. Brasília: FUNAG, 2012.

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

SCHNEIDER, Eduardo Augusto Souto da Costa. Pirataria marítima na Somália: um novo (velho) problema. Universidade de Brasília (UnB). Faculdade de Direito. Curso de graduação em Direito. Brasília, 2012.

SARAIVA, J. F. O lugar da África: a dimensão atlântica da política externa brasileira ( de 1946 até nossos dias). Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1996.

SILVA, A. R. de Almeida. *As novas ameaças e a Marinha do Brasil*. Revista da Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 2006.

SOUSA, C. Augusto de. *O entorno estratégico brasileiro e as perspectivas de cooperação da MB*. Ver. Esc. Guerra Naval. Rio de Janeiro, v. 19, n.2, p. 523-538, jul/dez. 2013.