

**FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ**  
**CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

AMANDA MARIA COSTA DE LIMA

**PIRATARIA E SEGURANÇA MARÍTIMA: SOMÁLIA E A**  
***EUNAVFOR – ATALANTA OPERATION***

Recife  
2019

**FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ**

**CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

AMANDA MARIA COSTA DE LIMA

**PIRATARIA E SEGURANÇA MARÍTIMA: SOMÁLIA E A *EUNAVFOR –  
ATALANTA OPERATION***

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Relações Internacionais, sob orientação do Prof. Dr. Antonio Henrique Lucena Silva.

Recife  
2019

Catálogo na fonte  
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

L732p Lima, Amanda Maria Costa de .  
Pirataria e segurança marítima: Somália e a Eunavfor- Atlanta  
Operation / Amanda Maria Costa de Lima. – Recife, 2019.  
74 f.: il. color.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Henrique Lucena Silva.  
Trabalho de conclusão de curso (Monografia – Relações  
Internacionais) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2019.  
Inclui bibliografia

1. Relações internacionais. 2. Somália. 3. Pirataria . I. Silva,  
Antônio Henrique Lucena. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã.  
III. Título.

327 CDU (22. ed.)

FADIC (2019-290)

**FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ**  
**CURSO DE RELAÇÕES INTERNACIONAIS**

AMANDA MARIA COSTA DE LIMA

**PIRATARIA E SEGURANÇA MARÍTIMA: SOMÁLIA E A *EUNAVFOR –***  
***ATALANTA OPERATION***

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Relações Internacionais, sob orientação do Prof. Dr. Antônio Henrique Lucena Silva.

Aprovação: \_\_\_\_\_ de dezembro de 2019

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr<sup>a</sup>. Ingrid Zanella Andrade Campos  
Faculdade Damas da Instrução Cristã - FADIC

---

Prof. Me. Cláudio Rogério Andrade Flor  
Escola de Guerra Naval - EGN

---

Prof. Dr. Orientador Antonio Henrique Lucena Silva  
Faculdade Damas da Instrução Cristã - FADIC

Recife  
2019

## AGRADECIMENTOS

Uma das partes mais difíceis com certeza é essa. Os últimos quatro anos foram os mais decisivos e importantes da minha vida. O curso de Relações Internacionais foi a minha melhor decisão e me transformou como indivíduo de uma maneira imensurável. Foram tantas pessoas importantes que fizeram parte da minha vida e principalmente desse processo. Meu primeiro agradecimento será a Deus, pois foi Ele que proporcionou a família que eu tenho e sem eles não sou absolutamente nada.

Aos meus pais, Alexandre e Patrícia, e minha irmã, Letícia, pelo amor incondicional, carinho e segurança que me proporcionaram durante a minha vida, vocês são tudo para mim. Aos meus amados avôs, Erasmo e Ivanow (em memória), e avós, Antonieta e Goretti, por serem meus exemplos de vida, luta e amor pela família. Aos meus tios, Erasminho, Iza, Mônica, Méia, Felipe e Hérica, por sempre torcerem por mim e serem tão interessados pela minha vida acadêmica e profissional de forma mais amorosa possível. Em especial, minha Tia Mônica, minha segunda mãe, nossa ligação não tem explicação, obrigada por sempre está comigo. Aos meus queridos primos, Aline, Renata, Bruna e Leonardo, vocês foram os melhores presentes que meus tios poderiam ter me dado, contem comigo para tudo nessa vida.

Agradeço também as minhas amigas do colégio, Thársila e Maria Clara, por terem me aguentado nos momentos de ansiedade, ligações intermináveis e lendo meus textos com toda paciência do mundo. Vocês são incríveis, obrigada por sempre estarem ao meu lado. Aos meus companheiros de jornada como internacionalista: Mariana, Rebeca, Rayana, Sofia, Caetano, Clarice, Matheus, Emily, Dante, Maria Fernanda, Rayane, Amanda, independente do caminho que seguimos nos próximos anos, estarei sempre pensando e torcendo por vocês, obrigada por fazerem parte da minha vida.

Por fim, e os principais responsáveis pela minha formação, aos meus professores, que foram abençoadas com o dom e a paciência para lecionar. O trabalho de vocês foi fundamental para minha formação profissional e o ser humano que me tornei, os meus mais sinceros obrigada. Meu profundo agradecimento, ao meu querido orientador, Prof. Antonio Lucena, por sempre acreditar em mim, mas do que eu mesma, suas palavras de apoio foram fundamentais para finalização desse trabalho, obrigada por me mostrar esse tema e me auxiliar da forma mais paciente possível durante todo processo. O senhor é uma pessoa incrível e tenho certeza que ganhei um amigo para vida inteira.

“Sabes que toda minha fortuna está no mar”  
Shakespeare. William, O Mercador de  
Veneza, Ato 1/ cena 1.

# **PIRATARIA E SEGURANÇA MARÍTIMA: SOMÁLIA E A *EUNAVFOR – ATALANTA OPERATION***

**AMANDA MARIA COSTA DE LIMA<sup>1</sup>**

## **RESUMO**

Esse trabalho teve como objetivo analisar a pirataria marítima a partir da Operação Atalanta no combate dessa modalidade de crime no Golfo de Áden e na costa da Somália; esse estudo buscou entender a situação da Somália e seu envolvimento na pirataria marítima. Ademais, introduzir o conceito de pirataria definida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CUDM), além disso, as questões que envolvem a definição de segurança marítima. O trabalho teve como embasamento teórico a Teoria do Poder Marítimo apresentando como a superioridade naval traz acesso privilegiado as nações que se projetar além-mar. As técnicas escolhidas foram o estudo de caso por ser mais apropriado para o tema em questão, onde é possível abordar de forma profunda todo o processo da Operação Atalanta, possibilitando deste modo o conhecimento dos processos que tornaram possíveis a operação e a efetividade da primeira operação da Força Naval da União Europeia que tem como objetivo combater e deter a pirataria e assaltos a mão armada em alto mar naquela região. A pirataria na região supracitada teve uma diminuição significativa nos últimos dez anos, resultado do empenho e dos esforços da Sociedade Internacional. Por fim, uma breve exploração dos interesses dos países hegemônicos envolvidos no combate à pirataria nessa região em específico.

Palavras chaves: Pirataria; Somália; Piratas somali; Pirataria Marítima; Segurança Marítima; Operação Atalanta.

---

<sup>1</sup> Aluna concluinte do curso de Relações Internacionais da Faculdade Damas da Instrução Cristã.

## **ABSTRACT**

This work aimed to analyze maritime piracy from Operation Atalanta to fight against this type of crime in the Gulf of Aden and the coast of Somalia; This study sought to understand the situation in Somalia and its involvement in maritime piracy. In addition, introducing the concept of piracy defined by the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), moreover, issues involving the definition of maritime security. The work had as theoretical basis the Theory of Maritime Power presenting how naval superiority brings privileged access to nations that project themselves overseas. The chosen techniques were the case study because it is more appropriate for the subject in question, where we can deeply approach the whole process of Operation Atalanta, thus enabling the knowledge of the processes that made possible the operation and effectiveness of the first operation of the European Union Naval Force which aims to combat and deter piracy and armed robbery on the high seas in that region. Piracy in the aforementioned region has declined significantly over the past ten years as a result of the efforts and achieved of the International Society. Finally, a brief exploration of the interests of the hegemonic countries involved in combating piracy in this particular region.

Key-words: Piracy; Somalia; Somali Pirates; Maritime Piracy; Maritime Security; Atalanta Operation.

## **Lista de Ilustrações**

<b>Mapa 1: Destaca As Regiões Separativas Ao Norte Do Território Da Somália.....</b>	<b>17</b>
<b>Mapa 2: Divisão do Continente Africano pelos Países Europeus.....</b>	<b>19</b>
<b>Mapa 3: Localização do Golfo de Áden, ao Norte da Somália.....</b>	<b>52</b>
<b>Gráfico 1: Número de Ataques Piratas na Região do Golfo de Áden e na costa da Somália Anterior a Operação Atalanta.....</b>	<b>62</b>
<b>Gráfico 2: Número de Ataques Piratas na Região do Golfo de Áden e na Costa da Somália no período de 10 anos.....</b>	<b>63</b>

## **Lista de Tabelas**

<b>Tabela 1: Definições de Segurança Marítima de Maior Relevância.....</b>	<b>37</b>
<b>Tabela 2: Processo da Deflagração da Operação Atalanta .....</b>	<b>57</b>

## Lista de Abreviaturas e Siglas

AMISOM	Missão da União Africana para a Somália
BITDE	Base Industrial e Tecnológica Europeia
CAM	Convenção do Alto Mar
CIA	Central Intelligence Agency
CSNU	Conselho de Segurança das Nações Unidas
CNDUM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ESS	Estratégia Europeia de Segurança
EU	European Union
EUNAVFOR	European Union Naval Force
EUA	Estados Unidos da América
IMC	Internacional Maritime Bureau
IMO	Internacional Maritime Organization
NAVCENT	Centro de Comando das Forças Navais dos Estados Unidos
ONU	Organização das Nações Unidas
OTAN	Organização do Tratado do Atlântico Norte
PCSD	Política Comum de Defesa
PIB	Produto Interno Bruto
PMA	Programa Mundial de Alimentos
UNITAF	United Task Force
UNOSOM	United Nations Operations in Somalia
URSS	União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

## Lista De Quadros

<b>Quadro 1: Números de Ataques Piratas No Continente Africano no período de 2003-2008.....</b>	<b>54</b>
<b>Quadro 2: Números de Ataques Piratas No Continente Africano no período 2006-2010.....</b>	<b>59</b>
<b>Quadro 3: Números de Ataques Piratas No Continente Africano no período 2010-2014.....</b>	<b>60</b>
<b>Quadro 4: Números de Ataques Piratas No Continente Africano no período 2014-2018.....</b>	<b>61</b>

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO .....</b>	<b>12</b>
<b>2. SOMÁLIA, UM ESTADO EM FLAGELO.....</b>	<b>17</b>
2.1. O contexto africano e processo de independência da Somália .....	18
2.2. Instabilidade pós-independência na Somália. ....	23
2.3. Dilemas de um país em convulsão.....	28
<b>3. CONCEITOS E O REFERENCIAL TEÓRICO .....</b>	<b>31</b>
3.1. Pirataria marítima: definição e o comportamento na contemporaneidade.....	31
3.2. Segurança marítima: conceito, segurança marítima como instrumento de poder e a rota do Golfo de Áden .....	35
3.3. Teoria do poder marítimo .....	40
3.4. O poder marítimo no século XXI .....	45
<b>4. COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA ATRAVÉS DA OPERAÇÃO ATALANTA NO GOLFO DE ÁDEN E O ENVOLVIMENTO DOS PAÍSES HEGEMÔNICOS .....</b>	<b>48</b>
4.1. O caso da Operação Atalanta.....	48
4.2. A verificação do mecanismo causal para deflagração da Operação Atalanta .	52
4.3. Os interesses dos países hegemônicos no Golfo de Áden .....	64
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>66</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>69</b>

## 1. INTRODUÇÃO

A pirataria possivelmente é um dos crimes mais antigos do mundo. Ao longo da história o seu protagonismo apresenta altos e baixos, mas sempre presente nos discursos dos fóruns internacionais para debater as formas de combate a esse ato. Ao decorrer dos anos não se tinha uma definição certa sobre pirataria onde a academia entrasse em consenso. Segundo Halberstam (1988) a pirataria é provavelmente o único crime em que há uma jurisdição universal reconhecida pelo direito consuetudinário internacional.

O Transporte Marítimo desde a época das grandes navegações é um grande meio de ligação entres os continentes. Além da sua importância para o desenvolvimento do comércio internacional, ainda tão dependente desse meio de transporte. Segundo a ONU (Organização das Nações Unidas) (2016), o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio exterior e discutir a segurança das rotas comerciais é de fundamental importância para todos, pois interfere no preço e na disponibilização de produtos e, principalmente, para as grandes Companhias Marítimas.

A Somália é um país que apresenta uma localização privilegiada geoestrategicamente, sua zona econômica exclusiva (ZEE)<sup>2</sup> é rica em peixes, uma das principais fontes de renda do país além da agricultura. Infelizmente, por ser um Estado colapsado e considerado falido, segundo a revista *Foreign Policy*<sup>3</sup>, com ausência de um governo central efetivo o país torna-se propício ao uso da pirataria para conseguir fugir da pobreza. O Norte do território da Somália é banhado pelo Golfo do Áden, uma das rotas comerciais mais importantes do mundo, o golfo é uma ligação estratégica, entrada e saída da Europa para o Oriente através do Canal de Suez para o Oceano Índico.

Com todo o contexto de dificuldade da Somália, a costa do país e o Golfo de Áden apresentam um aumento expressivo da pirataria marítima na região. Em resposta as ocorrências sistemáticas de sequestro de navios na região, em dezembro de 2008, de acordo com EU

---

<sup>2</sup> A **Zona Econômica Exclusiva (ZEE)** é uma faixa situada para além das águas territoriais, sobre a qual cada país costeiro tem prioridade para a utilização dos recursos naturais do mar, tanto vivos como não-vivos, e responsabilidade na sua gestão ambiental. Estabelecida pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), também conhecida como Convenção de Montego Bay, a Zona Econômica Exclusiva se estende por até 200 milhas marinhas (ou náuticas) - o equivalente à 370 km. – informação disponível no site da Associação O Eco: <https://www.oeco.org.br/dicionario-ambiental/29053-o-que-e-a-zona-economica-exclusiva/>

<sup>3</sup> A Somália está em 1º lugar no ranking dos países considerados falidos – informação disponível em <https://foreignpolicy.com/fragile-states-index-2016>. Acesso em 21 de nov. 2019.

*Council Joint Action 851*<sup>4</sup> a União Europeia lançou a *EUNAVFOR- Operation ATALANTA* que apresentam quatro objetivos principais: Proteger embarcações de ajuda humanitária do Programa Mundial de Alimentos (PMA) e da Missão da União Africana para a Somália (AMISOM) e outras embarcações vulneráveis; deter, prevenir e reprimir a pirataria e o roubo à mão armada no mar; monitoramento das atividades pesqueira na costa da Somália; Apoiar outras missões da União Europeia e de organizações internacionais que trabalham para fortalecer a segurança e a capacidade marítimas na região<sup>5</sup>. Além desses, de acordo com Silva (2010, p.30), “aplicar as medidas necessárias, incluindo o uso da força para deter, prevenir e intervir para combater atos de pirataria e assaltos à mão armada que possam ser cometidos nas áreas onde eles estão presentes”.

Segundo o Piracy and Armed Robbery Against Ships Report de 2008, 92% dos ataques reportados foram nessa região; após 10 anos, observa-se uma expressiva melhora em relação ao relatório citado acima. Pode-se responsabilizar esse resultado pelos grandes investimentos feitos pela Organização Marítima Internacional, União Europeia, através da Operação Atalanta, e países como Noruega, Estados Unidos da América (EUA), China entre outros que contribuem para o combate dessa ameaça.

Em vista disso, esse trabalho tem como problema de pesquisa o: Por que a Operação Atalanta foi eficaz no combate à pirataria marítima internacional? E quais os interesses geopolíticos presentes na região fizeram com que confronto aos piratas somalis fosse eficaz? Para buscar responder a esses questionamentos, alguns pontos precisam ser levantados, sendo eles: identificar as causas da pirataria naquela localidade, expor a importância da Operação Atalanta na diminuição dessa modalidade de crime no Golfo de Áden e na costa da Somália, entre o período de 2008-2018, e por último, os interesses dos países hegemônicos em patrocinar essa Operação. O tema desse estudo foi baseado na relevância sobre as questões marítimas, as responsabilidades em relação à segurança do próprio sistema marítimo, onde não há uma universalização do comportamento entre as nações em relação a segurança do mesmo, principalmente pela importância dos oceanos como meio de transporte, sendo uma pauta de discussão atual e relevante na sociedade internacional.

---

<sup>4</sup> O termo da Ação Comum 851 da União Europeia. Disponível em <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:301:0033:0037:EN:PDF>. Acesso em 21 de nov. 2019.

<sup>5</sup> Informações extraídas do site da operação. Disponível em <https://eunavfor.eu/mission/>. Acesso em 21 de nov. 2019

Em consequência dessa situação, os países que trabalham em conjunto com União Europeia (EU) no combate aos ataques piratas apresentam um papel dominante através da Operação Atalanta resultando na eficácia da missão. Além desses pontos, a curiosidade por trás dos ataques piratas que mesmo ao decorrer dos séculos conseguem notoriedade e causam prejuízos milionários aos que perecem em suas mãos. Pensando nisso, esse estudo tem a intenção de desenvolver as questões em volta desse tema. Há poucos trabalhos em língua portuguesa sobre a Operação Atalanta, responsável pela diminuição no índice de pirataria no Golfo do Áden, fazendo com que o conteúdo obtido enriqueça os debates sobre a Segurança Marítima e as Relações Internacionais.

O presente trabalho utiliza dos métodos qualitativos, onde é possível obter um melhor entendimento sobre o tema. Um debate será feito em relação as definições de segurança marítima, e pirataria, o conceito utilizado será o da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar onde auxilia a diferir pirataria de roubo armado ou de atos terroristas, com o foco na Operação Atalanta, e o institucionalismo histórico para buscar compreender os interesses dos países hegemônicos, principalmente Estados Unidos e a União Europeia, no sucesso da operação. O referencial teórico empregado é a Teoria do Poder Marítimo, de Alfred Thayer Mahan (1890), que introduz o efeito do poder marítimo na história e na prosperidade das nações. Duas observações vão ser apresentados na obra para ratificar essa questão: primeiramente, o comando naval através da superioridade naval, e, por conseguinte, recursos no exterior e acesso privilegiado aos mercados estrangeiros produzem riquezas e grandezas nacionais, conjuntamente com o comércio marítimo.

As técnicas aplicadas serão o estudo de caso para entender contextualmente a questão da pirataria marítima na região do Golfo de Áden, além disso, uma análise comparativa de cunho contextual o *process-tracing* da deflagração da Operação Atalanta. Uma análise descritiva entre o período anterior a Operação Atalanta, entre 2003-2008 e no período da atividade da Operação Atalanta entre 2008-2018. Essa investigação será importante para visualizarmos os resultados obtidos.

O *process-tracing*, de acordo com Beach & Pedersen (2013), a natureza da pesquisa aplicando essa técnica é ir além de apenas as correlações entre as variáveis independentes (Xs) e o resultado (Ys), o process tracing é uma ferramenta para estudar mecanismos causais em um único projeto de pesquisa. A utilização desse método nas ciências sociais pode ser através de três variantes: *Theory-testing* – parte de uma teoria existente e testa se as evidências aferem com a hipótese do mecanismo causal presente em um determinado caso, permitindo inferências sobre se o mecanismo funcionou conforme esperado e se o mecanismo como uma todo está

presente, não se pode reivindicar se o mecanismo foi a única causa do resultado; *theory-building* – essa variação procura construir uma teoria mais generalizada que explica a partir de evidências empíricas, inferindo que uma causa mais geral em um mecanismo já existente a partir dos fatos de um caso específico; *explaining-outcome*, sendo essa última no trabalho, a criação de uma explicação minimamente suficiente do resultado de caso que está sendo estudado, apresentando uma explicação minimamente suficiente em período histórico específico, essa variação não tem o objetivo de testar ou construir uma teoria, mas sim, criar uma explicação suficiente sobre o resultado do caso que está sendo analisado (BEACH & PEDERSEN, 2013).

A finalidade do trabalho é uma análise de caráter explicativo da Operação Atalanta onde será possível entender, de forma mais aprofundada, os meios utilizados e as estratégias que levaram ao bom resultado da Operação Atalanta. Dessa maneira, é possível obter o máximo de informações possíveis sobre todos os níveis da operação. Além do mais, explicar os trâmites dos interesses dos países hegemônicos na região do Golfo de Áden e a disposição deles em investir recursos humanos e financeiros na operação.

A abordagem baseada no Institucionalismo Histórico (Hall & Taylor, 2003), essa escola de pensamento acredita na importância das instituições e que essas organizações institucionais político-econômica são responsáveis pelo comportamento coletivo e enfatizam as assimetrias de poder associado ao funcionamento das instituições em nível nacional e internacional. Essa observação trará para o trabalho um melhor entendimento sobre as questões de assimetria de poder presente no mundo, com ênfase na Operação Atalanta. Colocando a operação na perspectiva de uma instituição que é coordenada e financiada por atores políticos internacionais estratégicos como a União Europeia e os Estados Unidos, será possível analisar como esses países hegemônicos trabalham e seus objetivos e preferências são posicionados em relação aos outros Estados, e como eles possibilitam à alguns grupos um acesso desproporcional ao processo de decisão.

Os procedimentos que também serão utilizados é a análise documental, de fonte secundária, das informações obtidas no site do *International Maritime Bureau* (IMC), onde semestralmente são disponibilizados relatórios que sinalizam casos de pirataria e roubo armado em alto mar pelo mundo. A partir deste, será feita uma análise de estatística descritiva sobre os dados obtidos no IMC, onde será possível ratificar as informações descritas na pesquisa. Ademais, artigos sobre o tema abordado, livros que discutam temas com a influência do poder

marítimo como estratégia do Estados-nação, questões sobre a importância da segurança marítima irão constituir parte do corpo de materiais utilizados neste trabalho.

Dessa forma, o trabalho será dividido em três capítulos, o primeiro abordando uma breve introdução a história da Somália, a construção do processo de descolonização e o contexto africano que auxilia a proclamação da independência do país; além disso, a situação de instabilidade no pós-independência e a Guerra Civil somali na década de 1990 construindo situação favorável à pirataria marítima. O segundo capítulo, será pontuado conceito de pirataria, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM), a discussão do conceito de segurança marítima e demonstrar através da Teoria do Poder Marítimo a importância do mar para soberania e o poder do Estado-nação. Por fim, no terceiro capítulo, a eficácia da Operação Atalanta no combate à pirataria marítima será elucidada e o impacto direto na diminuição dos ataques ocorridos na costa da Somália e no Golfo de Áden, verificar o mecanismo causal da deflagração da força naval da União Europeia (EU), colocando a Operação Atalanta na perspectiva de uma instituição que é coordenada e financiada por atores políticos internacionais estratégicos, dessa forma sendo possível investigar como esses países hegemônicos trabalham os seus objetivos e preferências posicionando de forma invasiva em relação aos outros Estados.

## 2. SOMÁLIA, UM ESTADO EM FLAGELO

A Somália é um país localizado em uma área geopolítica importante, banhado pelo Oceano Índico ao Leste e com o Golfo do Áden ao Norte, é entrada de uma das rotas comerciais mais importantes do mundo. Uma área extremamente rica em recursos naturais foi palco de disputas entre a Itália, Reino Unido e França onde o território somali foi dividido entre essas potências. A Somália sofre com sérios problemas políticos desde sua independência em 1960 e da Guerra Civil na década de 1990. Para Schneider (2015), o principal problema do país é não ter um governo central que possa exercer soberania em todo território, onde ao Norte, Somalilândia, se declara independente, mas não é reconhecida internacionalmente, e ao Nordeste, Puntlândia, em uma situação semiautônoma, conforme pode ser observado no mapa acima; além dessa instabilidade política, por consequência, a situação econômica é crítica.

Mapa 1: Destaca as Regiões Separativas ao Norte do Território da Somália.



**Fonte:** Mapa obtido no site da University Of Texas, 2012. Disponível em: <https://legacy.lib.utexas.edu/maps/somalia.html>. Acesso 20 de maio 2019.

O presente capítulo tem a finalidade de realizar uma breve análise histórica sobre a Somália, os caminhos que levaram o seu processo de independência e as missões de paz das Nações Unidas (ONU) na década de 1990 e as consequências diretas que esses conflitos vão trazer ao país no século XX. Assim como, conceituar pirataria marítima e assimilar um pouco dessa modalidade de crime no mundo contemporâneo. A partir dessa pesquisa, entender-se-á a situação socioeconômica do país e a conjuntura que levaram a Somália se tornar referência em pirataria marítima e roubos armados na região do Chifre Africano<sup>6</sup>.

## **2.1. O contexto africano e processo de independência da Somália**

A África apresenta uma capacidade de recursos naturais imensa, principalmente de gás natural, pedras preciosas e insumos agrícolas. Contudo, o processo de colonização pelas potências europeias não se inicia a partir da exploração dessas riquezas, mas, sim, em encontrar rotas comerciais alternativas que levam em direção ao Oriente. Esse cenário muda quando a Europa, no final do século XVI, necessitava expandir além do seu continente e rivalizar com os comerciantes italianos, particularmente os venezianos, que tinham o monopólio do mercado de especiarias. No contexto da Idade Moderna, a prática econômica é o mercantilismo, sendo assim, o acúmulo de metais preciosos financiará um sistema colonial de caráter exploratório e extremamente lucrativo. Além do mais, o tráfico negreiro, fornecedor de mão de obra necessária para a produção nas recém descobertas colônias americanas (VISENTINI, p. 36, 2010).

A Europa dominou o continente africano por quase 500 anos, no período de 1470 até 1884, a África foi explorada de forma desenfreada e sem nenhum cuidado pelas potências europeias ocidentais. Portugal, Espanha, Bélgica, Reino Unido, França – sendo esses dois últimos os que dominaram 1/3 do continente – os que mais tiveram influência sobre o território africano. Alemanha e Itália, os países que sofreram a unificação tardia, foram em busca de espaço para poder obter domínio sobre a região do mesmo modo que os outros Estados. No período de novembro de 1884 até fevereiro de 1885, ocorreu a Conferência de Berlim onde foi institucionalizada a partilha da África e a liberdade comercial pelos países europeus. No mapa a seguir é possível visualizar a divisão do território africano:

Após a conferência, os beneficiários trataram de impor a sua dominação no interior e de remodelar geopolítica, social e economicamente o continente, transformado em objeto do imperialismo de novo tipo que surgia na Europa. Para isto, usavam os mesmos argumentos de sua instalação no litoral: fim da escravidão, civilização,

---

<sup>6</sup> O Chifre Africano é a região compreendida pelo nordeste do continente africano. Os países que compõe esse local são Eritreia, Djibuti, Etiópia e a Somália.

cristianização e abertura do território para o comércio internacional. Iniciaram-se as guerras de conquista e a dependência econômica do continente às economias industriais das potências europeias (VISENTINI, p. 53, 2010).

Mapa 2: Divisão do Continente Africano pelos Países Europeus



**Fonte:** Toda Matéria. Disponível em <https://www.todamateria.com.br/conferencia-de-berlim>. Acesso em 29 de set. 2019.

Na primeira metade do século XX, as balanças de poder no continente europeu vão ser diretamente ligadas ao desenho geopolítico no continente africano. Após o Congresso de Berlim (1885), a Europa se organizou entre si em relação as questões fronteiriças, porém, sem respeitar as fronteiras étnicas, linguísticas e culturais dos povos africanos. Desse modo, houve muitos conflitos entre os europeus e nativos contra essa dominação e exploração. De acordo com Visentini (2010), a superioridade em armamentos e meios de locomoção proporcionada pela nova tecnologia foi a garantia da vitória nas guerras e repressão às resistências contra imperialismo europeu.

Quando a I Guerra Mundial (1914-1918) eclodiu, os recrutados serão os africanos, especificamente na primeira fase do conflito, 2,5 milhões de pessoas foram engajadas a lutarem por seus países colonizadores. O efeito que repercutiu nas esferas ideológicas, econômicas e político-sociais nos países colonizados foram profundas e aumentaram o incentivo às lutas anticoloniais. Apesar de terem conseguido manter controle de boa parte de suas possessões, os países vencedores saíram da I Guerra Mundial desgastados pelo conflito e ainda passaram por combates, como guerrilhas na Somália Britânica, protestos na Índia, independência egípcia feita através de uma concessão – toda via mantendo o controle de Canal de Suez (VISENTINI, 2010).

Em decorrência da Revolução Russa de 1917, I Guerra Mundial (1914-1918), Grande Depressão, em consequência da crise de 1929, e a ascensão dos regimes totalitários encadeará no processo de declínio das potências europeias, os movimentos políticos pró independência começam a ganhar força. No contexto da II Guerra Mundial, o norte da África e especialmente, o Chifre Africano, vão ser afetados diretamente por esse conflito. A Itália invade a Etiópia, o que causa um desconforto no cenário mundial, pois era o único país plenamente independente do continente. O Reino Unido preocupado com os impulsos expansionistas dos italianos que atrapalharia seus interesses petrolíferos, através da Liga das Nações, aprovou o embargo comercial contra a Itália para tentar impedir esses avanços:

Além do choque produzido na África pela ocupação do único país realmente independente do continente, gerando um elemento catalisador pan-africanista e uma contradição na política internacional (pois a Inglaterra defendia a independência de uma nação africana contra um poder europeu), Mussolini aproximou-se de Hitler para fazer frente ao embargo britânico, criando o Eixo Roma-Berlim em 1936 (VISENTINI, p. 72, 2010).

Como o lado perdedor da II Guerra Mundial (1939-1945) foram os regimes fascistas da Europa, aumenta o empoderamento das ideias anticoloniais no continente, trazidas pelos próprios africanos que lutaram no conflito. Ademais, a Europa está esfacelada pela ocasião dos embates em seu território e pela ascendência dos ideais socio-democratas naquele momento, dificultando, ainda mais, o processo de dominação. Na década de 1960, ocorreu o período da independência africana, embora o continente lute por sua autonomia desde o começo do século XX. A Conferência de Bandung, em 1955, foi o marco da descolonização e o objetivo dessa conferência era um alinhamento comercial dos países de 2º e 3º mundo, que sofreram essa colonização, para que mutualmente se ajudassem.

A Somália foi palco de diversos conflitos em sua extensão territorial durante esse período; a Etiópia e a Somália sofreram abusos dos países europeus onde a mobilização militar afetou profundamente a população civil. No final dos conflitos, as atribuições do pós-guerra levaram a diversos problemas econômicos e sociais, aprofundando as rivalidades entre colônias e a metrópole.

Em julho de 1960, através do Conselho de Tutela das Nações Unidas (ONU)<sup>7</sup> o Referendo (UN) torna a Somália independente, por trás desse processo houve uma grande manifestação social do povo somali em relação aos europeus que ainda se encontravam em seu território. Em 1946, o Reino Unido vai estimular e propor o movimento pan-somali e a unificação das terras somalis, os britânicos tinham interesse em ter tutela da região, o que os franceses e etíopes foram contra. Contudo, o movimento pan-somali, teve muita aderência e se enraizou nos jovens intelectuais somalis. O interesse estava conectado com a derrocada do império italiano, em 1947, o tratado de paz, a Itália renunciava às suas colônias, entretanto, não queriam desistir de dominar a região por outras formas. Em novembro de 1949, a Assembleia das Nações Unidas decidiu colocar a Somália sob tutela italiana por 10 anos sob sua supervisão (ALI et al., 2010)

Houve diversas manifestações na capital da Somália, Mogadíscio, durante esse momento, o partido Liga da Juventude Somali (LJS), que tinha como objetivo a libertação nacional, se tornou a representação partidária importante neste período em relação aos outros partidos políticos, principalmente as mulheres participaram ativamente nesse confronto. Uma relevante observação sobre os partidos políticos na Somália é a ligação deles com os clãs - haverá uma explicação sobre como os clãs se comportam nas questões somali na próxima página. Durante os primeiros anos da tutela italiana, o LJS sucedeu diversas conflitos e tensões entre o partido e os italianos, o partido manifestou uma maior participação na administração e organizou diversas manifestações anti-italiana<sup>8</sup> (ALI et al., 2010)

---

<sup>7</sup> Segundo a Carta das Nações Unidas, cabia ao Conselho de Tutela a supervisão da administração dos territórios sob regime de tutela internacional. As principais metas desse regime de tutela consistiam em promover o progresso dos habitantes dos territórios e desenvolver condições para a progressiva independência e estabelecimento de um governo próprio.

<sup>8</sup> Não era apenas uma característica somali essa atitude “anti colonizador”, todo o continente africano, no período de descolonização, terá esse tipo de atuação em relação aos países europeus. Nos dias atuais, em especial a Somália, ainda apresenta esse tipo de comportamento por conta das muitas presenças dos outros Estados em seu território ao longo da história.

Em 1955, ocorreram as primeiras eleições legislativas onde o LJS obteve uma grande parte dos votos, plenos poderes estatutários para assuntos internos foram conferidos à nova Assembleia e o primeiro governo Somali foi formado sob a direção de Abdillahi Tse (ALI et al., 2010, p.182). O protetorado britânico, Somalilândia, foi a região que mais apresentou dificuldades no desenvolvimento político, o Reino Unido impossibilitou a formação de um sistema representativo vinculado a partidos políticos, reservando essa responsabilidade apenas para os clãs. Levando em consideração as pressões sofridas durante toda a década de 1950 e sob a crescente pressão dos nacionalistas, em 1959, vai haver uma reforma no Conselho Legislativo em que nesta nova configuração doze membros Somali são eleitos. Neste mesmo ano, todos os partidos políticos da Somalilândia participaram em Mogadíscio da formação do Movimento Nacional Pan-Somali (ALI et al.2010).

Em decorrência dessas ações, aceleraram-se o processo de independência. Em 1960, sentido necessidade de uma reestruturação, foi implementada uma nova Constituição intencionando uma representação somali amplificada e com responsabilidade ministerial. Em abril de 1960, os membros do Conselho Legislativo votaram em uma resolução requerendo a declaração de independência para o dia 1º de julho de 1960, e a unificação com a Somália. Em 20 de julho, a Somalilândia se torna plenamente independente e no dia 1º, como acordado, a Somália também conquistam sua independência e logo os dois territórios se fundem se tornando um país só. A pequena parcela francesa chamada “Território Francês dos Afars e dos Issas” onde por conta de conflitos entre grupos étnicos distintos e o interesse francês nessa região apenas se torna independente em julho de 1977, ganhando o nome de República do Djibuti (ALI et al., 2010).

Ao decorrer da independência da Somália é possível notar como os clãs apresentam suma importância para o desenvolvimento político e divisão social do povo somali. Pela história africana no geral, nota-se uma heterogeneidade dos clãs e etnias dentro dos países, por consequência da colonização e da Conferência de Berlim. De acordo com Cardoso (2012), a Somália, dentre os Estados africanos, é o mais uniforme em relação étnica<sup>9</sup>. O povo Somali pertence, basicamente, a duas famílias, sendo elas *Somale* e *Sab* que dentro deles vão se ramificar em seis clãs: Hawie, Dir, Isaq, Darod, Digil e Rahawayn que também vão ser divididos em subclãs e se estratificam ainda mais. Cada um desses irá apresentar

---

<sup>9</sup> Não diminuindo as questões de cultura, religião e língua que também são extremamente importantes. Contudo, a nível desse trabalho, o nosso foco será as questões étnicas/clãs.

particularidades de acordo com a região e do seguimento de cada clã, sendo assim a família *Somale* agrupa os quatro primeiros clãs, Hawie, Dir, Isaq, Darod que constituem quase 70% da população, são nômades e criadores de caprinos, ovinos e câmelos. Os clãs Digil e Rahawayn pertence à família Sab e são agricultores, constituem 20% da população. Os outros 10% são de ex-escravos e árabes que tem trabalham como pescadores e comerciantes e vivem na costa do país e zonas ribeirinhas (CARDOSO, 2012).

Essa breve informação sobre os clãs na Somália auxilia a entender as dinâmicas sociais desse povo. Seus comportamentos políticos nos processos decisórios e em sociedade reflete toda visão de um clã. Um importante elemento a ser observado é como os europeus se utilizaram desses clãs para tentar a todo custo associar a esses grupos para atingir seus objetivos. Além do mais, por esses clãs serem extremamente estratificada, pequenos grupos entram em conflitos muitas vezes pertencem ao mesmo clã. É bastante notável que o interesse político e econômico é utilizado como prerrogativa do clã para poder mobilizar e atingir os objetivos necessários:

[...] A Estrutura clânica que caracteriza a sociedade Somali apesar de ter um importante papel na dinâmica política, econômica e social do país, ela não é suficiente para explicar o estado em que o país se encontra hoje. O problema é o resultado da combinação de elementos internos e externos. Desta forma, os conflitos entre clãs que anteriormente giravam em torno da disputa de pastagens e fontes de água ou do roubo de animais, hoje se refletem nas disputas muitas vezes violentas pelo posto do poder. (CARDOSO, p.18, 2012)

## **2.2. Instabilidade pós-independência na Somália.**

Tendo essas características em mente, a Somália, logo após a sua independência, sofre um golpe militar em 1969, o regime durou 21 anos (1969-1991) e foi comandado pelo ditador Siad Barre onde seu governo inflamou a rivalidade e manipulou os clãs também aprofundou a competição entre as tribos. Além disso, a fim de centralizar o poder nas suas mãos e nas autoridades centrais do seu governo, Barre irá desmantelar as instituições que poderiam destroná-lo, perseguiu e prendeu políticos, fechou organizações civis e partidos políticos e proibiu qualquer forma de dissidência política (FAGANELLO, 2013).

Por fim, em 1991 as milícias, vinculada ao clã Hawiye com a representação de Mohammed Farah Aidid e Ali Mahdi, invadiram Mogadíscio e destituem Siad Barre. O ditador será exilado na Nigéria onde vira a óbito em 1995. Houve três fatores importantes que levaram a queda de Siad Barre, a primeira delas: entrar em confronto com os clãs, a partir do momento onde o ditador quer se distanciar dos clãs, ele irá perder apoio. A autora irá afirmar que “A Somália não se divide politicamente em função de religião, língua ou cultura. O fator político

que demarca a sociedade é a fidelidade dos somalis aos clãs e subclãs a que pertencem” (FAGANELLO, p.101, 2013). Ou seja, Barre perde um dos pilares importantes para se manter governando.

Segundo ponto, pelo contexto da Guerra Fria, a região será extremamente atrativa para as duas grandes potências, Estados Unidos e União Soviética (URSS), o governo de Barre se utilizou desses dois países para conseguir investimentos e apoio. Primeiro terá um alinhamento com a URSS, por questões ideológicas. Em 1977, a Somália entrou em conflito com Etiópia pela região de Ogaden, onde movimentos separatistas agitavam aquela região, povoada por somalis que formaram guerrilhas apoiados por Barre. Esse comportamento foi apoiado pelos Estados Unidos, Egito e Arábia Saudita. Como após o golpe militar na Etiópia (1960), que tinha um viés socialista, Cuba e URSS tentaram mediar o conflito entre a Somália e a Etiópia, Fidel Castro fez uma visita em ambos os países, sem sucesso, logo depois a Somália expulsa os representantes soviéticos. Após esse comportamento, a URSS patrocinou os etíopes no conflito, saindo vencedores. Com a consolidação dos vínculo etíope-soviético, deste modo, a Somália estreita suas ligações com os EUA que irá fornecer armamentos e recursos importantes para manter a ditadura de Siad Barre, em troca, os americanos poderiam se utilizar do porto de Berbera, na região banhada pelo Golfo de Áden (VISENTINI, 2010).

De acordo com JAMES (1995), os Estados Unidos param de mandar recursos para Somália pelo aumento das considerações contra os pressupostos de violação dos direitos humanos na Somália, dessa forma, o ditador somali perde seu aliado internacional mais importante. Terceiro, e último ponto, o aumento incisivo da violência contra população que ia de contra ao seu governo será o golpe final da sua ditadura:

A Anistia Internacional informou que em agosto de 1988 que desde 1981 o governo utilizava-se de tortura e "prisões arbitrárias generalizadas, maus-tratos e execuções sumárias" de civis suspeitos de colaborar com os rebeldes. (trad. livre da autora). (JAMES, 1995).<sup>10</sup>

Em 1991, o ditador Siad Barre foi derrotado e se refugiou na Nigéria, com o território extremamente dividido por facções, as regiões como Somalilândia (antigo território britânico) e Putlândia, como informado no começo desse capítulo, se declaram independentes. Até os dias atuais, não são reconhecidas como tais. Segundo Faganello (2015), após a saída de Siad Barre, Ali Mahdi, pertencente ao subclã Abgal, se autodeclara presidente interino do país para o

---

<sup>10</sup> “Amnesty International said in August 1988 that since 1981 the Government had used torture and "widespread arbitrary arrests, ill treatment and summary executions" of civilians suspected of collaborating with the rebels.”

completo desagrado Aidid, do subclã Habr Gedir. Por conta desse descontentamento, Mohamed Aidid irá mandar tropas para Mogadíscio, em poucas horas torna-se um verdadeiro campo de guerra onde aproximadamente 14 mil pessoas são mortas. Com a briga entre os clãs e as consideradas baixas de civis somada a seca que ocorre em 1992, que esfacela o cultivo e as fontes de alimentação do país, encarrega da morte de mais de 350 mil pessoas (FAGANELLO, 2010).

Notando a situação desesperadora da Somália, o Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) lançou ao todo 12 resoluções para tentar instaurar a paz no território somali. A primeira resolução foi a Resolução 733, em janeiro de 1992, que teve como base o capítulo VII da carta das Nações Unidas, solicitando que sejam tomadas medidas para o aumento na assistência humanitária por intermédio das agências da ONU. Desta forma, a resolução impôs um embargo de armas no país. Além do mais, solicitou uma parceria com a Liga dos Estados Árabes e a União Africana para que dialogasse com as partes com intenção de haver um cessar-fogo (FAGANELLO, 2013).

Em março de 1992, os dois líderes, Ali Mahid e General Aidid, assinam um acordo de cessar-fogo que também defini o estabelecimento de uma missão de paz da ONU de monitorar o acordo firmado entre os discordantes. Sendo assim, o CSNU adota o segundo decreto, Resolução 746 que “estimulou e apoiou a prestação de ajuda humanitária por parte das agências das Nações Unidas e indicou um coordenador, acolhendo a sugestão do Secretário-Geral, para ir a campo verificar o andamento do auxílio humanitário.” (FAGANELLO, 2013, p. 103). Assim sendo, o Secretário-Geral propôs a organização da *United Nations Operations in Somalia* (UNOSOM), que foi composta por 50 militares observadores do acordo de cessar-fogo, além do mais uma infantaria dedicada a assistência e com intuito de distribuir mantimentos para 3,5 milhões de pessoas, repelir ataques e, caso necessário, usar a força em legítima defesa. Em abril de 1992, foi lançada terceira resolução, Resolução 751 (1992), que autorizou a UNOSOM e nomeia o argelino Mohammed Sahnoun para acompanhar o andamento da operação.

Mesmo diante dessas medidas da ONU, a situação na Somália se agrava. O acordado era que pessoas desarmadas poderiam ser enviadas ao país, entretanto, os conflitos entre as facções e os clãs elevam a um estágio crítico em que o Secretário-Geral informou que “A situação na Somália é desesperadora e complexa que será necessário energia e esforço total da

comunidade internacional para quebrar o ciclo de violência e fome”<sup>11</sup>. Por conta dessa situação, é lançada, em julho do mesmo ano, a quarta Resolução 767 onde o CSNU autoriza o emprego “*all necessary means*” de que facilitasse os esforços da ONU na região. Ainda é solicitado as facções que dessem apoio e colaborassem com os esforços humanitários, do contrário, as Nações Unidas fariam de outros meios para cumprir com os objetivos estabelecidos. Em agosto, é lançada uma nova Resolução de número 775, por meio de solicitação do Secretário-geral, autorizando o aumento de tropas empregas na missão de paz. Um mês depois a UNOSOM tinha 4.219 militares e 50 observadores (FAGANELO, 2013).

Com todos os esforços possíveis das Nações Unidas, as tropas da missão de paz sofreram diversas oposições por parte das facções que não estavam satisfeitas com o aumento significativos dos capacetes azuis, que foi outorgado pela ONU de forma unilateral. Por conta desse embate, o emprego efetivo da UNOSOM ficou comprometido. O General Aidid, como evidência do seu desagrado, proibiu a presença das tropas de capacetes azuis paquistaneses na capital somali, Aidid irá mandar atirar contra os soldados e exigir a saída do coordenador da assistência humanitária. Criando um estresse com Mahdi que apoia o emprego da UNOSOM. A tensão chega ao nível de não haver governo que consiga manter a lei e a ordem, a anarquia instaurou na Somália de tal forma que não houve mais condições de qual quer acordo com as facções pela profundidade e a pluralidade dos membros, além de não ter uma autoridade forte com quem fosse capaz de dialogar (FAGANELLO, 2010).

Dentro dessa ótica, em dezembro de 1992, a Resolução 794 foi lançada, sendo a sexta resolução das doze, alegando que “a magnitude da tragédia humana (...) é condenado as violações do direito internacional humanitário perpetradas pelas facções” sob acordo do capítulo VII, que abarca os artigos que expressão, caso aja necessidade cabe as decisões do conselho de segurança para manutenção da paz e segurança internacional e celebrada pelos membros da ONU, o que essa resolução trouxe de novo é a entrada dos Estados Unidos que disponibilizaram, com apoio da ONU, em criar na Somália um local seguro, tendo autorização para o emprego dos meios necessários para o objetivo. O presidente americano na época, George Bush, dará início a *Operation Restore Hope* que comandará a *United Task Force* (UNITAF)<sup>12</sup>, que tinha como objetivo trabalhar junto com UNOSOM (FAGANELLO, 2010).

---

<sup>11</sup> Tradução livre da autora do texto de FAGANELO, Priscila. “the desperate and complex situation in Somalia will require energetic and sustained efforts on the part of the international community to break the circle of violence and hunger”.

<sup>12</sup> Missão multinacional formada por 24 países e autorizada pela resolução 794 com um cunho mais militar.

Em 1993, havia aproximadamente 37 mil homens vinculados a missão de paz em todo território somali, sendo 24 mil militares americanos, tornando-se, naquele momento, a maior operação de alívio humanitário da história da ONU (FAGANELLO, 2010, p.106). Enquanto a UNITAF e UNOSOM continuaram tentando pacificar o país e oferecer ajuda humanitária, o Conselho de Segurança trabalhou em estimular um acordo para dar um fim na Guerra Civil. O CSNU reuniu um grupo com 14 movimentos políticos somali para uma reunião antes de uma conferência nacional, que tinha como objetivo um cessar-fogo definitivo.

Em março de 1993, a sétima resolução é criada para substituir a UNITAF, o Conselho sentiu a necessidade de colocar uma operação focada na manutenção da paz por conta de áreas inseguras, falta de um governo, polícia e exército organizado e efetivo. Em virtude disso, será criada UNOSOM II, que além de continuar o trabalho que a UNITAF executava, foram agregadas novas funções, sendo elas: Proteger linhas de comunicação, portos e aeroportos; “impedir a retomada da violência; manter o controle sobre o armamento pesado das facções; proteger a equipe da missão de paz suas instalações e as ONGs; desminar o terreno; repatriar refugiados e deslocados internos” (FAGANELLO, 2013, p. 107)

No mesmo mês foi organizado uma conferência que ficou conhecida como Acordo de Março, onde quinze representações políticas da Somália se reuniram para estabelecer um cessar-fogo. O General Aidid não assinou o acordo e não coopera com a implementação da UNOSOM II. Em junho, as milícias vinculadas a ele assassinaram vinte quatro capacetes azuis paquistaneses que estavam fazendo ronda no depósito de armas. Com isso, o CSNU com o receio de perder a confiança, decreta a oitava Resolução 837, em junho de 1993, autorizando fazer o que for necessário contra os responsáveis pela morte. Os EUA enviam reforços para cumprir a UNOSOM II, sem autorização, controle ou comando da ONU. Esses reforços tinham como finalidade capturar os aliados de Aidid. A operação que ficou conhecida como Batalha de Mogadíscio (1993), de certa medida, é bem-sucedida e cerca de 24 suspeitos foram detidos. Toda via, houve muitas baixas, entre elas 93 militares americanos, dentre esses, 18 mortos. Os corpos foram ridicularizados em atos públicos e veiculado em mídias internacionais. O contingente somali também apresentou muitas baixas, ainda maiores que dos americanos, cerca de 1.000 foram mortos em detrimento ao embate. Após essa situação, o governo americano impõe que suas tropas retornem aos Estados Unidos.

Os combates na Somália ainda sem solução e sem suporte americano, o Conselho de Segurança lança sua nona resolução, a Resolução 886 (1993) que renova por mais 6 meses

UNOSOM II, o que diferencia essa nova resolução da outra é que a ONU, além do cumprimento da “reconciliação nacional” e objetivos humanitários, será um aleta ao povo somali sobre a permanência da ONU no país, que seria necessário “total e integral cooperação do povo com os objetivos da UNASOM II. Em 1994, foi feito um levantamento das dificuldades para findar a guerra na Somália. O Secretário-geral vai elencar dois problemas basilares, são eles: A divisão entre as duas lideranças, Mohamed Aidid e Ali Mahdi e a recusa das iniciativas das missões de paz, principalmente a UNOSOM II, por parte das milícias. Se concluiu que as Nações Unidas deveriam apoiar reconciliação nacional, por essa razão a necessidade de UNOSOM II ainda permanecer e executar o Acordo de Março até que ele fosse completamente estabelecido e um governo democraticamente fosse eleito (FAGANELLO, 2013).

Desse modo, a decima a Resolução 897 vai seguir as recomendações do Secretário-Geral e, além do mais, apoiar a implementação do Acordo de Março e a redução gradual do efetivo da UNOSOM II. Em maio de 1994, foi lançada a penúltima Resolução 923 que renova a UNOSOM II por mais 5 meses (30 de setembro). Contudo, o Secretário-Geral informou ao Conselho de Segurança que o clã Hawiye, a qual os generais faziam parte, estavam dificultando reconciliação. Sem uma saída para que fosse solucionado o problema clânico, nenhuma outra solução política seria resolvida. Esgotados de tentativas para solver o problema, foi lançada a última Resolução 954, em novembro de 1994, onde o mandato da UNOSOM II é renovado até março de 1995 quando seria findada a operação. Para que essa resolução fosse possível as facções em Mogadíscio esforçaram-se para chegar em um entendimento.

Por fim, em fevereiro de 1995, um acordo de paz é pactuado entre Aidid e Mahdi, em nome da *Somali National Alliance* e da *Somali Salvation Alliance* que as partes iram aceitar dividir o poder, por meio de eleições democráticas, resolver disputas por meio de medidas pacíficas e convencionou-se a abertura dos portos para o tráfego comercial. A missão foi findada em 28 de março de 1995 (FAGANELLO, 2013)<sup>13</sup>.

### **2.3. Dilemas de um país em convulsão**

Com todas as atribuições que a Somália e quase todos os países africanos sofrem durante as últimas décadas do século XX em decorrência das transformações do mundo pós Queda do Muro de Berlim, em 1991, e as próprias dificuldades dentro do continente africano

---

<sup>13</sup> Gentileza notar que no pacto firmado, uma das cláusulas é abertura dos portos para o tráfego comercial. Tornar esse último viável é de suma importância para os países centrais, por estar geograficamente bem localizado, os portos somalis poderiam se tornar um potencial hub na África Oriental.

pós descolonização, sendo elas: guerras civis, guerrilhas, genocídios – em consequência dessas, a fome e insalubridade assolam grande parte desses países.

Após a saída das missões de paz da ONU, a Somália permanece com um longo período de conflitos entre clãs/facções sem solução. Com o território dividido, como já informado anteriormente, Mogadíscio, ao sul do país, será disputada entre grupos armados e grupos terroristas pró-Al Qaeda. Sendo assim, é neste contexto que a Somália é sustentada, pelo comércio informal, o PIB (Produto Interno Bruto) do país é em torno de 20,4 bilhões de dólares (CIA, 2019) e sua economia é 60,2% vinda da agricultura (CIA, 2019), pesca e, com uma indústria muito incipiente, o desenvolvimento do país fica vulnerável às situações climáticas como secas, enchentes e outras causas naturais. Com cerca de 11.259,029 milhões de habitantes (CIA, 2019)<sup>14</sup>, segundo o censo de 2018 da CIA (BANCO MUNDIAL, 2018), o país está em primeiro lugar no ranking de países considerados falido pela Revista *Foreign Policy*<sup>15</sup>.

Pela sua ausência de um governo central efetivo e uma economia instável, se torna propenso ao índice de crimes de várias naturezas, contudo, por sua posição estratégica importante, a população somali descobre na pirataria marítima um meio de obtenção de recursos para sua sobrevivência. Deste modo, em 2008, começam a ter um aumento significativo de ataques piratas na Costa da Somália, segundo Schneider (2015), não foi por acaso que no mesmo ano a Somália aparece no 1º lugar do ranking dos países falidos, pela primeira vez. No meio de um caos, as alternativas são mínimas para sair daquela realidade, portanto os primeiros piratas somalis eram, na verdade, pescadores. Os piratas vão se utilizar das embarcações pesqueiras, tornando-as em “*mother ships*”<sup>16</sup>, para fazer a base dos seus ataques, e com as pequenas embarcações conseguiam chegar aos navios cargueiros antes da tribulação visualizar e/ou perceber que estavam sendo atacados.

Segundo o *Piracy and Armed Robbery Against Ships Annual Report* (2008), o número de ataques na região da costa da Somália e no Golfo do Áden juntos somam 111 casos reportados, e representam 38% dos ataques piratas do mundo. Com o aumento alarmante do número de casos reportados no período de um ano para outro, em 2007, ataques piratas somavam, no Golfo do Áden, em torno de 13 ataques em comparação aos 92 de 2008, e o sequestro dos navios, MV Faina, MV Sirius Star, Maesek Alabam fez com que acendesse um sinal vermelho na

---

<sup>14</sup> Uma importante observação sobre a estimativa da população somali é a dificuldade de ter um número exato pela grande quantidade de nômadas e pela movimentação de refugiados em resposta à fome e os conflitos clánicos.

<sup>15</sup> Para maiores detalhes: <https://foreignpolicy.com/fragile-states-index-2016>.

<sup>16</sup> São navios-mães onde os piratas têm base em alto-mar para cometer os delitos.

comunidade internacional sobre a importância da segurança das rotas comerciais, principalmente no Golfo do Áden. A pirataria somali, além do próprio ato, vai sustentar todo um comércio paralelo financiado pelo dinheiro dos resgates. Financiamento este para o tráfico de armas, das milícias armadas dentro do país, abastecendo toda uma rede do mercado negro.

Em síntese, um conjunto de vários fatores levaram às causas da influência, segundo Azeredo Banrreda *apud* Geise (2009), que são: a inexistência de um Estado que mantenha o controle, a ordem e a segurança de seu território; a pirataria que permite um enriquecimento rápido; a impunidade das empresas estrangeiras que despeja lixos tóxicos na costa do país fazendo com que eles queiram se defender; e, por último, o foco do mundo nas questões terroristas, levando a errônea ideia de relacionar pirataria ao terrorismo. No próximo capítulo, dará continuidade as questões sobre pirataria marítima, também como, sua definição de acordo com os tratados internacionais, igualmente definir segurança marítima e demonstrar através da Teoria do Poder Marítima a importância do mar para soberania e de poder do Estado-nação.

### 3. CONCEITOS E O REFERENCIAL TEÓRICO

#### 3.1. Pirataria marítima: definição e o comportamento na contemporaneidade

A pirataria marítima, possivelmente, é um dos crimes mais antigos do mundo, desde a Grécia Antiga era uma questão a ser combatida. Ao longo da história o seu protagonismo tem altos e baixos, mas sempre presente nos debates em fóruns internacionais com intuito de encontrar formas de combate a esse ato. Segundo (HALBERSTAM, 1988, p. 272), a pirataria encontrar-se como um dos crimes mais antigos e talvez o único sobre o qual a jurisdição universal é admitida pelo direito internacional consuetudinário. A era de ouro da pirataria foi por volta do século XVI ao XVIII, com ênfase na Era Elizabetana, quando os britânicos conseguiram saquear por meio de piratas e corsários grandes riquezas vindas da América Colonial espanhola e portuguesa para Inglaterra; um século depois o Reino Unido foi um dos principais países combatentes desse crime. As “Cartas de Corso” também foram importantes para legitimação dos saques pelas nações, a mesma foi revogada em 1856 na Declaração de Paris.

Atualmente, a pirataria contemporânea tem uma performance diferente da Idade Moderna, entretanto, é possível dizer que sua essência é a mesma. Hoje possui-se toda tecnologia e informação a favor de formar uma estratégia de ataque mais forte e efetiva, certamente é um dos principais percalços para combater de fato à pirataria marítima. A partir do século XX, tratados internacionais foram celebrados para tentar normatizar essa prática criminosa.

O Código de Bustamante (1928) em seu artigo 308 evidencia que:

A pirataria, o tráfico de negros e o comércio de escravos o tráfico de mulheres brancas, a destruição ou deterioração de cabos submarinos e os demais delitos na mesma índole, contra o Direito Internacional, cometidos no alto mar, no ar livre e em territórios não organizados ainda em Estado, serão punidos pelo captor, de acordo com suas leis penais.

No âmbito da pirataria, o Código de Bustamante (1928) foi importante para estabelecer quem é responsável pela punição dessa modalidade de crime. A comunidade internacional teve dificuldades para chegar a um consenso sobre a definição de pirataria, contudo, a partir das convenções de Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNDUM), em 1982 e a Convenção do Alto Mar (CAM), realizado em Genebra, em 1958, obteve-se uma definição contemporânea sobre essa modalidade de crime.

A título de análise deste estudo será utilizada a definição de pirataria pela CNDUM (1982), que em seu artigo 101 vai definir como:

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 dêem 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).

A partir dessa definição, Schneider (2015) e Silva (2010) vão convergir na questão que para tipificar os atos de pirataria é necessário abranger três aspectos: objetivo, localização geográfica e finalidade. Os dois primeiros pontos são autoexplicativos, entretanto, para esses autores, este último ponto abre uma série de interpretações, mais especificamente para Silva (2010) cuja definição deixa em aberto se a intenção de roubar é um elemento necessário. Entretanto, para Schneider (2015), a finalidade de ser para “fins privados” diferencia de atos políticos, distinguindo assim de terrorismo; além de não levar em conta a atuação em áreas de mar territorial, zona contígua e zona econômica exclusiva, por esse motivo último gera uma certa dificuldade da comunidade em concordar com essa definição.

Com base nessa definição é necessário diferenciar atos de pirataria de roubo armado em alto mar. Para conjecturar atos ilícitos praticado em alto mar de pirataria deveram ser considerados os requisitos da CNDUM, assim como, ato ilegal de violência, detenção ou depredação e também devem ser praticado por meio de navio contra um outro navio e com o intuito de obter ganho de caráter privado, por último, necessita ser praticado em alto-mar, isto é, fora da jurisdição de qualquer Estado. Esses aspectos são cumulativos, ou seja, a pirataria só se concretiza se todos eles estiverem presentes (BEIRÃO; PINON, 2015).

Importante notar que o Conselho de Segurança (2008), na Resolução de número 1838, reconhece essa definição e incorpora as regras aplicáveis à repreensão dessa modalidade de crime, dessa forma, diversos acordos regionais foram celebrados considerando a definição da CNDUM como a conceituação universal de pirataria, sendo elas:

O Acordo Regional de Cooperação no Combate à Pirataria e ao Roubo Armado contra Navios na Ásia (*Regional Cooperation Agreement on Combating Piracy and Armed Robbery against Ships in Asia - ReCAAP*), de 11 de novembro de 2004; o Código de Conduta Relativo à Repressão de Pirataria e Roubo Armado contra Navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden (Código de Conduta Djibouti), de 29 de janeiro de 2009; e o Código de Conduta relativo à Repressão de Pirataria, Roubo Armado contra Navios e Atividades Marítimas Ilícitas na África do Oeste e Central (Código de Conduta do Golfo da Guiné), de 25 de junho de 2013. (BEIRÃO; PINON, 2015, p.269.)

Por conta da abrangência, para o combate de atos ilícitos no mar, além da pirataria, foi necessário definir roubos armados contra navios tendo sido praticados em águas jurisdicionais dos respectivos Estados parte. A Resolução do *Internacional Maritime Organization* (IMO) de número A.1025 (26), que foi adotada no dia 2 de dezembro de 2009:

2.2 Roubo à mão armada contra navios" significa qualquer um dos seguintes atos:

1 qualquer ato ilegal de violência ou detenção ou qualquer ato de depredação ou ameaça à mesma, que não seja um ato de pirataria, cometido para fins particulares e dirigido contra um navio ou contra pessoas ou bens a bordo de tal navio, dentro da área interna de um Estado, águas em torno dos arquipélagos e mar territorial;

2 qualquer ato de incitar ou facilitar intencionalmente um ato descrito acima. (trad. livre da autora).<sup>17</sup>

A definição de roubo armado é uma variação da definição de pirataria da CNDUM, deixando de fora o meio que se utiliza para cometer o crime, como: navio, aeronave, e reafirma o fato, as águas sob jurisdição dos Estados costeiros. Contudo, essa última definição não tem a mesma efetividade que a definição de pirataria da CNDUM, uma vez que não possui caráter vinculante como o da Convenção supracitada (BEIRÃO; PINON, 2015).

A pirataria marítima ainda é um problema que atinge diversas áreas do globo, regiões como Mar do Caribe, Golfo da Guiné, Mar do Sul da China e entre outros estão vulneráveis aos ataques de piratas, nota-se que são áreas extremamente estratégicas. Por conta de todo contexto sociopolítico da Somália, o Golfo de Áden se torna um alvo para os piratas somalis, além da região estar localizada em uma zona estratégica para as rotas comerciais. No começo do século XXI, essa local em específico se tornou protagonista em sofrer com ataques de piratas. As ações realizadas por grupos embarcados, em pequenas lanchas de alta velocidade, tomam os navios

<sup>17</sup> "Armed robbery against ships" means any of the following acts: .1 any illegal act of violence or detention or any act of depredation, or threat thereof, other than an act of piracy, committed for private ends and directed against a ship or against persons or property on board such a ship, within a State's internal waters, archipelagic waters and territorial sea; .2 any act of inciting or of intentionally facilitating an act described above."

de assalto, fazendo reféns suas tripulações e exigindo cifras milionárias como resgate (CAVALCANTI; LIMA, 2013, p. 75).

Em decorrência dos ataques, grandes perdas econômicas foram sofridas, sendo a principal delas, o desconforto dos armadores em relação a rota, dessa forma inflacionando os preços dos produtos transportados e serviços de seguro e transporte, além do mais, precaução em relação à segurança das tripulações e os gastos em defesa. Os sequestros de navios que ficaram marcados foram os: “MV Faina”, sequestrado em outubro de 2008, carregando equipamentos militares russos; o maior navio sequestrado por piratas somalis foi o superpetroleiro “MV Sirius Star” com capacidade para transportar 2.2 milhões de barris de petróleo. O ataque aconteceu em novembro de 2008 e foi liberado mediante ao pagamento de 3 milhões de dólares. Outro ataque marcante, foi o sequestro do Maersk Alabama, a história que inspirou o filme hollywoodiano “Capitão Phillip”, esse sequestro em específico será retomado no próximo capítulo, ratificou o quanto era necessário medidas de combate a essa modalidade de crime. A maneira que os piratas atacam os navios não apresentam uma grande expertise, os meliantes se aproximam das embarcações, forçam sua entrada com disparos de fuzis automáticos e/ou lançadores de granada, após adentrarem no navio, navegam para a costa somali, onde será feita a negociação do resgate da embarcação:

A realização desses ataques não seria possível sem a instabilidade no território da Somália, tendo em vista que, ainda que a maioria dos ataques seja lançada do próprio mar, são as bases em terra que dão respaldo para as atividades empreendidas. A pirataria acaba sendo fonte de oportunidades que muitas vezes são inalcançáveis pelas vias legais, naquele país (SCHNEIDER, p.306, 2015).

Para alguns, a pirataria deve ser combatida pelos moldes antigos, baseado no discurso “se deu certo antes, vai dar agora” contudo, a pirataria que existe nos dias de hoje não é feita da mesma forma que nos séculos XVII e XVIII. Segundo Silva (2010) *apud* Tuchman (1986) “O problema é que no comportamento humano e na história, é impossível isolar ou repetir um determinado conjunto de circunstâncias”, ou seja, problemas atuais merecem abordagens atuais.

A pirataria marítima atualmente feita na costa da Somália tem meios parecidos como os de antigamente, mas as causas são atuais: a poluição de suas águas feitas por navios petroleiros, a caça ilegal de peixes na costa do país, por exemplo. Além disso, as circunstâncias internas do país fizeram com que 70% dos casos de pirataria no mundo, no começo da década, sejam naquela região. As questões de segurança marítima também são uma condicionante problemática para o combate de crimes cometidos no sistema marítimo, não apenas na costa

somali, mas em áreas estratégicas em todo o globo, o próximo tópico irá abordar a razão dessa deficiência.

### **3.2. Segurança marítima: conceito, segurança marítima como instrumento de poder e a rota do Golfo de Áden**

Os mares e oceanos sempre estiveram presentes e muitas vezes foram protagonistas no desenvolvimento da humanidade. O fornecimento de recursos vindo do mar é de extrema importância para o processo de globalização. Através dos oceanos é possível promover uma interdependência entre os Estados e a sociedade, as relações econômicas, financeiras, sociais e políticas também fazem parte da rede que engloba o sistema marítimo. Sendo assim, as questões de segurança do espaço marítimo deveriam ser pauta regular das preocupações dos Estados. Em 2015, é celebrada uma Conferência dos Ministros dos Negócios Estrangeiros do G7, em que a pauta principal foi sobre segurança marítima. Na reunião, se reconheceu que o desenvolvimento humano, econômico, conjuntamente com preservação da diversidade biológica e a estabilidade e a segurança internacional estão profundamente relacionados com o espaço marítimo (PIEADADE, 2018).

Durante a Guerra Fria, as questões de segurança estavam vinculadas aos Estados, eles que eram o centro e o principal nível de segurança. Com a queda do muro de Berlim, os principais atores da política marítima e da segurança internacional começam a publicar estratégias de segurança marítima e incluindo-a no circuito de objetivos a serem alcançados. A emergência sobre o conceito de segurança marítima no cenário e nos organismos internacionais vem sendo, de certa forma, pelo aumento dos casos de pirataria marítima no século XXI. Sendo esses: os casos de pirataria no estreito de Malaca, na costa da Somália, no Oceano Índico entre 2008 e 2011, e no Golfo da Guiné têm contribuído para o debate acadêmico sobre as dimensões geopolíticas da segurança marítima e sobre o seu conceito:

Assim, as discussões em torno da definição de segurança marítima seguem duas abordagens distintas: uma focada nas ameaças presentes em ambiente marítimo – nomeadamente na disputa de fronteiras marítimas, no terrorismo marítimo, na pirataria e assaltos à mão armada, no tráfico de narcóticos, pessoas e bens ilegais, na proliferação de armas, na pesca ilegal, nos crimes ambientais, nos acidentes marítimos –, definindo a segurança marítima como a ausência dessas ameaças; outra, definindo a segurança marítima como a manutenção da boa ordem no mar. Assim, considera-se que a segurança marítima será um estado a alcançar (PIEADADE, 2018, p.12).

Os estudiosos e os organismos internacionais estão tentando buscar uma definição adequada para segurança marítima. Como não há um conceito universal para segurança

marítima, dessa forma, é necessária uma contextualização sobre o debate nas questões de segurança no meio marítimo. Além dos impasses, o conceito de segurança marítima, que pode ser considerado como “proteção contra a prática de atos ilegais e deliberados”, mesmo não havendo um consenso, sofre com uma justaposição com o conceito *Maritime Safety* – sendo esse último, ligado à “prevenção ou minimização de potenciais acidentes no mar, que possam ocorrer como resultado da não conformidade com normas aplicáveis à construção, equipamento e operação de navio” (PIEDADE, 2015, p.17). As definições são diferentes, mas estão “inter-relacionados”, principalmente por conta de possíveis acidentes que possam ocorrer ao oceano em caso de ataques piratas.

Um ponto relevante é que a segurança marítima está profundamente ligada ao desenvolvimento econômico, certificar a boa ordem dos mares e oceanos é vital. O modal marítimo é o mais utilizado no mundo atualmente, de acordo com dirigente das Nações Unidas (ONU, 2016), “o transporte marítimo é a espinha dorsal do comércio e da economia global” e além do mais, os oceanos ofertam diversos recursos naturais com potencial para processos produtivos, como: farmacêutica, bioquímica, alimentícia e fonte de energia renovável. Mesmo com tanto a oferecer, o meio marinho vem sofrendo ao longo dos últimos quarenta anos uma exploração maciça e má gestão dos seus recursos (PIEDADE, 2015).

Conforme supracitado ao decorrer desse capítulo, sobre não haver uma conceituação geral do termo segurança marítima, a mesma estará aberta a interpretações para diferentes atores e/ou organizações variando de acordo com os interesses e as orientações políticas e ideológicas, notar a tabela com as definições abaixo, é possível identificar as abordagens de cada organização e acadêmicos privilegiando os interesses nacionais e/ou objetivos das organizações.

Tabela 1 – Definições de Segurança Marítima de Maior Relevância

<b>Autor</b>	<b>Título</b>	<b>Conceitos de Segurança Marítima</b>
<b>Nações Unidas</b>	<i>Oceans and the Law of The Sea. Report of the secretary-general, UN General Assembly Document A/63/63. 2008.</i>	território, e ainda a segurança relativa aos crimes praticados no mar, i.e. pirataria, assalto à mão armada e atos de terrorismo
<b>G. Till</b>	<i>Seapower. A Guide for the Twenty-first Century. 2009</i>	Manutenção da <<boa ordem>> no mar.
<b>N. Klein</b>	<i>Maritime Security and the Law of the Sea. 2011</i>	Proteção do território nacional (marítimo e terrestre), infraestruturas, economia, ambiente e sociedade de atos ilícitos que ocorram no mar, ou a partir do mar.
<b>V. Cajarabille et al.</b>	<i>A Segurança no Mar - Uma visão Holísticas . 2012</i>	Proteção contra ameaças consistentes aos navios, pessoas , instalações e equipamentos ligados às atividades marítimas.
<b>F. Vrey</b>	<i>Turning the tide: Revisiting African Maritime Security. 2013</i>	Manutenção da <<boa ordem>> no mar.
<b>J. Kraska e R. A. Pedrozo</b>	<i>International Maritime Security Law. 2013</i>	Manutenção da ordem no mar, considerando a aplicação da lei.
<b>UK Government</b>	<i>The UK National Strategy for Maritime Security. 2014</i>	Gestão ativa dos riscos e oportunidades do e no mar.
<b>Council of The European Union</b>	<i>European Union Maritime Security Strategy. 2014</i>	Aplicação das leis internacionais e nacionais, de forma a garantir a liberdade da navegação e a proteção dos cidadãos, infraestruturas, transporte , ambiente e recursos marinhos.
<b>C. Bueger</b>	<i>What is maritime security? 2015</i>	Ausência de ameaças no domínio marítimo
<b>B. Germond</b>	<i>The Geopolitical Dimension of Maritime Security 2015</i>	Condução de políticas, regulamentos, medidas e operações, de forma a garantir a segurança do domínio

**Fonte:** Extraído de PIEDADE, João. Segurança marítima e os estudos de segurança: Revisão da literatura. Relações Internacionais, Lisboa, n. 57, p. 11-24, mar. 2018. Disponível em [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S164591992018000100002&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S164591992018000100002&lng=pt&nrm=iso). Acesso em 16 out. 2019.

Piedade (2018) irá ratificar que a segurança marítima pode ser interpretada como outra dimensão de segurança, de acordo com o autor, os conceitos de sistema de segurança podem ser aplicados ao domínio marítimo. O autor também levanta que a grande parte das definições estão em volta das ameaças, ele elenca sete ameaças informadas pelo secretário-geral da ONU sobre os oceanos e o direito marítimo e a primeira delas é a pirataria e o roubo à mão armada.

Assim, no âmbito deste artigo, consideram-se as ameaças identificadas em 2008 no relatório do secretário-geral das Nações Unidas sobre os oceanos e o direito marítimo. O relatório identifica sete tipos de ameaças: (1) pirataria e assalto à mão armada, (2) atos terroristas, (3) tráfico ilícito de armas de destruição maciça, (4) tráfico ilícito de narcóticos, (5) contrabando e tráfico de pessoas pelo mar, (6) pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (INN), (7) danos intencionais e ilegais ao ambiente marítimo (PIEADADE, 2018, p.18).

Como já levantado ao decorrer desse capítulo, o comércio marítimo é fundamental para economia mundial. Milhões de dólares são transportados através dos oceanos todos os dias e promover a segurança das rotas de comércio é de suma importância para todos os países e, principalmente, para os países centrais que geralmente são os navios de suas bandeiras que sofrem ataques. A rota do Golfo do Áden é um dos principais percursos comerciais e alvo favorito dos piratas somalis, dessa forma, é de extrema importância assegurar esse trajeto. Por essa razão combater a pirataria nessa região é vital para comunidade internacional. Para Júnior e Delgado (2016), “a pirataria tem um enorme custo para comunidade internacional não só porque envolve bens saqueados ou resgates a serem pagos, mas também envolve todo aparato militar naval e policial”.

A segurança das rotas está inteiramente ligada ao valor do transporte marítimo e os custos que as companhias marítimas e as seguradoras vão cobrar para essa modalidade de transporte, afetando assim toda uma cadeia produtiva. Cardoso (2008) afirma que segundo a corretora de seguros Munich Re Group, as perdas diretas causadas por roubo e pagamento de resgates são agravadas por perdas indiretas, como perda de contratos, multa por atraso de mercadoria, pagamento adicional para tripulantes, seguros mais caros e os custos de combate.

Logo, entende-se o quanto é vital a segurança do Golfo de Áden, de acordo com Carafone, Weitz e Anderson (2009), embora o número de navios que sofram ataques em comparação ao volume que passa pelo Golfo seja menor, cerca de mais ou menos 18.600 por ano contra 111 ataques piratas naquela região no ano de 2008 (IMB, 2008); a liberdade da navegação está comprometida por conta dos ataques e para os autores (2009) “O combate à pirataria no mar exige um melhor equilíbrio entre os esforços do setor privado e do setor público.”<sup>18</sup>

Através do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) foram aprovadas algumas resoluções para o combate da pirataria. Sendo essas: Resolução 1987 (2009) – encorajar o Estados a celebrar acordos que autorizem os governos a embarcar agentes em navios que atuem em coalizão antipirataria para ajudar nas investigações; Resolução 1918 (2010) – orientar os países membros a criminalizar a pirataria em suas constituições; Resolução 1976 (2011) – a importância de criminalizar não apenas a pirataria mas ações que financiem essa modalidade de crime (SCHNEIDER, 2015).

---

<sup>18</sup> “Combating piracy at sea requires a better balance of private- and public-sector efforts”.

Os meios privados vão seguir recomendações para segurança de seus navios. Compartilhamento de dados, radares que identifiquem possíveis embarcações de menor porte, geralmente utilizadas pelos piratas, nomear uma agente oficial de segurança e a realização de exercícios, os chamados *ISPS Code*<sup>19</sup> para assegurar navio em caso de ataques – principalmente para os navios que vão passar pelas zonas de risco. Para Carafone, Weitz e Anderson (2009), os meios de segurança privados precisam que suas tribulações sejam bem treinadas para implementação correta dos programas de segurança. Os autores também afirmam que os navios de bandeira que trabalham com a Organização Marítima Internacional (OMI, 2017) – O Código de Conduta do Djibuti, que tem sido instrumental na repressão da pirataria e assaltos à mão armada contra os navios no Oceano Índico Ocidental e no Golfo de Áden, tem seu alcance significativamente ampliado para abranger outras atividades ilícitas marítimas, incluindo tráfico de seres humanos e ilegais, não declaradas e não regulamentadas pesca<sup>20</sup> - seguem suas orientações para uma melhor efetividade<sup>21</sup>.

Os autores ainda explanam que segundo o Phil Daves, diretor da *Oil Companies International Forum*, da época, informou no congresso norte-americano que em torno de 30% dos navios que transitavam na região do Golfo do Áden não seguiam as práticas do manual da organização<sup>22</sup> que diminuiriam significativamente os riscos de ataques. Por fim, muitos pediram para que as tripulações se armassem, entretanto, as questões jurídicas, segurança e treinamento que precisam ser levadas em consideração que mesmo assim não asseguram que vá diminuir os ataques, além de que muitos portos não aceitam que navios mercantis armados ataquem em seus portos. Ademais, o poder que o meio marítimo reflete para as nações é de suma importância para entender as relações de interesse envolvidas pelos países dentro do sistema marítimo, no tópico seguinte esse assunto será explanado.

---

<sup>19</sup> O ISPS Code – são códigos que exigem um plano de segurança do navio, conhecido pela sigla SSP - ship security plan.

<sup>20</sup> “The Djibouti Code of Conduct that has been instrumental in repressing piracy and armed robbery against ships in the western Indian Ocean and the Gulf of Aden has seen its scope significantly broadened to cover other illicit maritime activities, including human trafficking and illegal, unreported and unregulated (IUU) fishing”.

<sup>21</sup> Existem dois manuais da IMO sobre essa questão que também são importantes “Recommendations to Governments for Preventing and Suppressing Piracy and Armed Robbery against Ships” e o “Guidance to Ship Owners and Ship Operators, Shipmasters and Crews for Preventing and Suppressing Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships.

<sup>22</sup> The East Africa/Somalia Situation: Practical Measures to Avoid, Deter, or Delay Piracy Attacks – Guia da Oil Companies International.

### 3.3. Teoria do poder marítimo

A Teoria do Poder Marítimo, introduz o efeito do poder marítimo na história e na prosperidade das nações. São apresentadas por Mahan (1894) algumas observações para ratificar essa questão, sendo a primeira, o comando naval através da superioridade naval, e, por conseguinte, recursos no exterior e acesso privilegiado aos mercados estrangeiros vão produzir riquezas e grandezas nacionais, conjuntamente com o comércio marítimo. O autor pontua que a história do Poder Marítimo vai além da narrativa de rivalidade e violência frequentemente culminado em guerras: “A história do Poder Marítimo, ao mesmo tempo em que abrange tudo o que torna um povo grande no mar e através dele, é em grande parte uma história militar” (trad. livre da autora.) (MAHAN, 1894, p. 12)<sup>23</sup>.

O almirante apresenta diversos exemplos de batalhas ao longo da história onde o poder marítimo foi importante e influente nas estratégias militares, contudo, era pouco reconhecido como deveria, mas era um fator determinante em diversos conflitos. O autor menciona como exemplo a Segunda Guerra Púnica (218 a. C)<sup>24</sup>, onde ele cita que o poder marítimo não impede de força naval inferior possa roubar portos, atravessar trechos oceânicos sem proteção de uma linha costeira próxima entre portos bloqueados, pelo contrário, ao decorrer da história é possível notar esse comportamento, além do que é necessário, observar o toda a estratégia além do preponderância marítima do mais forte. Como por exemplo, no caso de Roma sobre Cartago, onde os efeitos do curso da guerra precisam ser considerados, sendo assim, analisar o grau de influência podem ser realmente estimados. Contudo, a estratégia naval de fato tem a influência de apoiar e expandir, em tempos de guerra e paz, o poder marítimo de um país. Por conta disso, é de interesse da população dos países e principalmente dos Chefes de Estado, Relações Exteriores e forças armadas tenham consciência das condições essenciais que afetam poderosamente a grandeza de uma nação no mar (MAHAN, 1894).

As considerações feitas por Mahan (1894) são importantes para entender os fatores chaves que levam a uma nação prosperar quando apresenta condições e habilidades para o controle marítimo. No primeiro momento, o mar se mostra como um meio de locomoção onde os homens podem percorrer por diversas direções, a partir dessas são traçar linhas de viagens, melhores que outras, são traçados tornando-se conhecidas como rotas comerciais. Mesmo com

---

<sup>23</sup> Tradução livre da autora.

<sup>24</sup> As Guerras Púnicas foram batalhas entre Roma e Cartago, ao todo foram três batalhas, onde a segunda foi a mais conhecida, pois foi a partir dessa vitória que os romanos dominaram o mar mediterrâneo e a península ibérica.

todos os perigos que o mar poderia oferecer, trafegar pelo mar era mais barato e mais fácil de que por terra por conta das guerras frequentes e de uma sociedade instável onde era apresentada. O autor pontua que a grandeza comercial holandesa, no século XVI, se desenvolveram pelas vias aquáticas, além do transporte marítimo, que viabilizava o acesso do seu próprio território e o da Alemanha (MAHAN, 1894).

O autor pontua a importância de países em apresentarem uma marinha estabelecida mesmo em tempos de paz, onde é necessário que os portos sejam seguros para que seja viabilizado os comércios e o transporte entre seus próprios portos e a segurança de navios nacionais e estrangeiros. “Os navios que navegam de lá para cá precisam que os portos sejam seguros para o seu retorno, e na medida do possível, terem a proteção de seus países durante a viagem” (trad. livre da autora) (MAHAN, 1894, p.33).<sup>25</sup>

As necessidades do comércio nem sempre foram atendidas, como por exemplo as inseguranças das rotas comerciais. As viagens eram longas e cheias de inimigos durante esses caminhos. De acordo com o autor, durante o período da colonização existia uma irregularidade que é esquecida, não tinha postos onde se pudessem atracar os navios em viagens muito longas. Mahan (1894) cita alguns locais estratégicos como: Cabo da Boa Esperança, Ilha de Santa Helena e as Ilhas Maurício, contudo, eram focados para questões militares, e não para o comércio. Sendo assim, as colônias se tornaram pontos tanto para fins militares como para comerciais. Entretanto, dependia da estratégia que se era utilizada de acordo com o contexto. Ao decorrer do tempo, as questões comerciais se tornam tópicos estratégicos das nações que tinham saída para o mar, além do mais, o transporte entre colônias, troca de produtos e ampliação do transporte marítimo tendem a multiplicar pontos de segurança. As nações que são costeiras tiveram uma influência na modificação do poder marítimo em um sentido mais amplo, ou seja, não sendo mais apenas força militar, mas sim, o comércio pacífico onde a marinha salva guarda as questões de segurança de forma pacífica de manter a ordem (MAHAN, 1894).

O autor aponta seis condições que afetam o poder marítimo das nações, os três primeiros são aspectos naturais e os últimos são características da população dos países em relação ao desenvolvimento do poder marítimo, são elas: “Posição Geográfica”, “Conformidade Física – incluindo recursos naturais e clima”, “Extensão do Território”, “Quantidade Populacional”, “Caráter do Nacional” e “Caráter do Governos e as Instituições Nacionais”. Esses elementos

---

<sup>25</sup> “The Influence of Sea Power Upon History” – “The ships that thus sail to and fro must have secure ports to which to return, and must, as far as possible, be followed by the protection of their country throughout the voyage.”

têm como objetivo considerar os pontos favoráveis e desfavoráveis do crescimento do poder marítimo das nações e como de tempos em tempos elas são utilizadas, considerando os novos desafios (MAHAN, 1894).

A primeira condição elenca que se a nação se apresenta em um território voltado para o mar, a mesma já apresenta uma vantagem em relação aos outros países que tem limitações continentais. Nesta condição, ele aponta a Inglaterra como uma nação que se utiliza da sua posição geográfica de forma consistente e sábia, e também menciona que a França não consegue manter o mesmo comportamento porque se desvia para sua extensão continental ao invés de focar no mar, onde o autor pontua que esse comportamento dos franceses as vezes são feitos com sabedoria e outra por tolice.

Ainda nesse ponto Mahan (1894) apresenta a Inglaterra como um grande exemplo, pontuando que os ingleses gastaram uma boa parte de seus ganhos e concentração de forças ao longo da extensão do império britânico, contudo, esses gastos foram recompensados, como por exemplo, a “Predominância Marítima da Grã-Bretanha” que através dos anos de 1688 até a queda de Napoleão, o comando do mar, ou pela falta dele, vai ser tornar determinante para os britânicos. As guerras no continente europeu, travadas por exércitos continentais, terminou sendo importante para os ingleses, sendo financiadas por eles e/ou apoiando por meio de tropas, conseguiu construir sua marinha, fortalecendo, estendendo e protegendo seu comércio e conquistando posições marítimas importantes. Em poucas palavras, fundando e criando seu poder marítimo em cima das ruínas de seus rivais. Dessa forma, os britânicos estabeleceram a balança de poder da época até o começo do século XX (MAHAN, 1894).

A segunda condicionante é a “conformidade física” que se entende pelo emprego das condições naturais. O autor pontua que a costa de um país é uma de suas fronteiras, quanto mais fácil o acesso, maior a tendência de um povo em relação ao resto do mundo pela via marítima. Ele pontua que um país com uma costa sem um porto viável ou marinha não pode ter o comércio marítimo viabilizado, estrangulando o país em questão, e demonstra como exemplo a Bélgica, quando a região é comandada pelos austríacos e espanhóis. Os portos são meios de força e riqueza, além de serem saídas de fluxos navegáveis também são importantes para o fluxo de comércio, por conta de sua acessibilidade é uma fraqueza em tempos de guerra – se não for protegido de forma adequada. A Inglaterra se utilizou muito bem desse aspecto da natureza, os portos como um meio de escoar a produção de manufaturados para todo o mundo, além de várias condicionantes, o comércio marítimo viabiliza sua expansão além-mar. Através das suas

necessidades e a genialidade transformou os comerciantes em colonos, depois em fabricantes e produtores, sendo assim, fomentando o poder marítimo britânico:

O que é verdade é que, pelas condições necessárias de seu povo, eles foram levados para o mar e estavam, pelo domínio do negócio de transporte marítimo e pelo tamanho de suas frotas, em posição de lucrar com a súbita expansão do comércio e o espírito de exploração que se seguiu à descoberta da América e da passagem ao redor do Cabo. Outras causas coincidiram, mas toda a sua prosperidade estava no poder marítimo do qual sua pobreza deu à luz. Sua comida, suas roupas, a matéria-prima de suas manufaturas, a própria madeira e cânhamo com os quais construíram e manipularam seus navios (e construíram quase tantos quanto toda a Europa além disso) foram importados; e quando uma guerra desastrosa com a Inglaterra em 1653 e 1654 durou dezoito meses e seus negócios de transporte marítimo foram interrompidos, diz-se “as fontes de receita que sempre mantiveram as riquezas do Estado, como pesca e comércio, estavam quase secas. (trad. livre da autora.) (MAHAN, 1894, p. 42-43.)<sup>26</sup>.

A terceira condição é a “extensão do território”, no que se diz respeito no desenvolvimento do poder marítimo não são as milhas náuticas, e assim sua extensão costeira e os seus portos que devem ser considerados. As condições geográficas e físicas de uma zona costeira podem ser uma força ou fraqueza em depender da quantidade populacional estabelecida na região. Um exemplo dessa condicionante foi a Guerra Civil Americana (1861-1865), onde o bloqueio da costa sulista foi um dos elementos de estratégia que os nortistas se utilizaram para vencer os confederados, além dos sulistas não apresentarem uma marinha, a quantidade populacional não era proporcional na extensão da costa para poder defendê-la (MAHAN, 1894).

A quarta condição “quantidade populacional” além dos elementos citados ao decorrer desse capítulo, a população estabelecida na costa do país também é um importante elemento de poder marítimo, não apenas o total populacional, mas a quantidade suficiente para emprego de um contingente se necessário. Como exemplo desse componente, as guerras pós Revolução Francesa, a população da França era maior do que da Inglaterra, mas em relação ao poder e o comércio marítimo eram bem inferiores aos ingleses, contudo, a preparação militar do contingente francês apresentava vantagens em relação aos britânicos. Quando a guerra se inicia em 1778, os franceses conseguem equipar prontamente cinquenta navios, os ingleses, em

---

<sup>26</sup> “The Influence of Sea Power Upon History” – “What is true, is, that by the necessitous condition of her people they were driven to the sea, and were, from their mastery of the shipping business and the size of their fleets, in a position to profit by the sudden expansion of commerce and the spirit of exploration which followed on the discovery of America and of the passage round the Cape. Other causes concurred, but their whole prosperity stood on the sea power to which their poverty gave birth. Their food, their clothing, the raw material for their manufactures, the very timber and hemp with which they built and rigged their ships (and they built nearly as many as all Europe besides), were imported; and when a disastrous war with England in 1653 and 1654 had lasted eighteen months, and their shipping business was stopped, it is said “ the sources of revenue which had always maintained the riches of the State, such as fisheries and commerce, were almost dry.”

decorrência a sua dispersão mundial de suas forças navais, tiveram dificuldades de organizar quarenta navios em seu próprio país.

A quinta condicionante se aplica ao “caráter nacional” da nação, de acordo com Mahan (1894), essa característica é importante pois marca o comportamento da nação em relação as particularidades distintas das atividades comerciais. Onde ele afirmar que ao longo da história basear-se em comércio pacífico é uma características de nações que se utilizam do mar para esse fim, com exceção dos romanos, os indivíduos buscam ganhos e a maneira que se é utilizado para procurar esses ganhos será marcante nas fortunas comerciais na história da população que habita o país.

O autor apresenta diversos exemplos desse comportamento, mas dois em específicos chamam mais atenção. O primeiro destaque é do fundamento da grandeza nacional, que são as riquezas do Estado, viabilizadas através do comércio, dessa forma, é possível observar que tanto a Inglaterra como a Holanda tinham esse comportamento acentuado pelas relações comerciais. O segundo exemplo é o comportamento de Portugal junto com a Espanha, que tiveram caminhos parecidos, onde o desenvolvimento das grandes navegações viabilizou as fortunas em ouro por meio da exploração das colônias no continente americano. Ambos os países eram ricos, mas obtinham todos as outras necessidades dos ingleses. O autor ratifica que o ouro brasileiro só passa por Portugal e se espalhar por toda Inglaterra, dessa forma, é possível notar claramente a diferença entre riqueza real e a fictícia (MAHAN, 1894).

A última condicionante é a do caráter governamental e das instituições, Mahan afirmou que para analisar essa última é preciso evitar filosofar muito e sim focar nas causas e seus resultados imediatos. Contudo, é necessário notar que as formas particulares juntamente com suas instituições e o caráter do próprio governo influencia no desenvolvimento do poder marítimo. As particularidades do povo são responsáveis pela forma de governo articular as prioridades. No quesito de poder marítimo, um governo com inclinações democráticas exerce um julgamento e uma consistência de criar um grande comércio marítimo e uma marinha ostensiva. Mais uma vez o autor traz a Inglaterra como exemplo, onde pontua que foi a nação que alcançou a maior altura do Poder Marítimo na Idade Moderna. Mahan (1894) caracteriza que nem sempre as ações foram consistentes e muitas vezes longe de ser louvável, mas visou com determinação o controle do mar.

Por fim, a Teoria do Poder Marítimo é fundamental para entender as dinâmicas da Operação Atalanta e as motivações dos países por trás da operação. Além disso, compreender como os países hegemônicos se comportam sobre a dominação das rotas marítimas. Conforme mencionada anteriormente, quem domina os mares e oceanos para fins comerciais e militares acaba por conquistar o trunfo decisivo em conflitos desde a Era Moderna. Mahan (1894) vai salientar como a força naval é importante para o controle do comércio marítimo. O autor vai afirmar que através de “paralisação do comércio” é possível fazer com que o inimigo baixe a guarda. “Guerras são vencidas pela estrangulação econômica no mar através desse é obrigado o inimigo pedir paz (MAHAN, 1894, p.138).

No próximo tópico será apresentado essas observações do Poder Marítimo no contexto do século XXI, as retóricas em relação a posição estratégicas do mar nos tempos atuais e o comportamento dos Estados relacionada ao meio marítimo.

### **3.4. O poder marítimo no século XXI**

No mundo globalizado onde as distâncias estão cada vez “menores” e mais rápidas, com as tecnologias e o desenvolvimento ao longo dos anos, o poder aéreo/aeroespacial se tornou um componente importante a ser levado em consideração, além do poder terrestre. Contudo, na perspectiva histórica da humanidade, está em volta do mar, não somente as riquezas que nele existem, mas também o que é por ele transportado.

De acordo com Till (2009), no contexto da globalização são necessários considerar algumas implicações, em primeiro lugar o incentivo ao desenvolvimento de um “mundo sem fronteiras” onde a autonomia das nações sendo diminuídas gradualmente pelo desenvolvimento de uma tendência econômica e tecnológica transnacionais; em segundo lugar:

[...] a globalização é um processo dinâmico e, entre outras coisas, o comércio e os negócios produzem uma hierarquia em constante mudança de vencedores e perdedores e, historicamente, os conflitos parecem estar particularmente vinculados a volatilidade das questões econômicas. (TILL, 2009, p.02).

Em terceiro lugar, a globalização depende incondicionalmente de uma livre movimentação do transporte marinho. Dessa forma, é de natureza profundamente marítima, assim sendo, é interesse das marinhas de todo o mundo.

O transporte marítimo internacional, principalmente através dos porta-contêineres, sustenta um próspero crescimento do comércio internacional. Entretanto, para que seja possível

o bom fluxo das mercadorias, é necessário ser rastreável, previsível, compatível com os cronogramas das retiradas e entregas. Nesse âmbito, essas últimas observações despertam oportunidades e desafios a serem superados, principalmente, pela “globalização marítima” que é iminentemente vulnerável a perturbações (TILL, 2009).

Por conta dessas vulnerabilidades, vão emergir diversos grupos que poderiam explorar ou agravar essa fragilidade, sendo essas, ataques diretos de grupos ou Estados beligerantes aos valores e resultados da globalização. O crime no sistema marítimo internacional, a quais se entende: pirataria, tráfico de drogas e contrabando de pessoas, e a espoliação insustentável dos recursos marítimos ameaçam a boa ordem do fluxo de forma segura dos transportes marítimos. Além do que, instabilidades internas de países também causam consequências no sistema, como por exemplo a Somália. Todos esses elementos são riscos ao comércio marítimo (TILL, 2009).

O autor pontua que “A globalização prospera quando o comércio é mutuamente benéfico e ocorre em condições de ordem, tanto em terra como no mar” (TILL, 2009, p.10). Atualmente, a demanda mundial, apresenta uma crescente necessidade por produtos e bens naturais e minerais, sendo, desta forma, indispensável o uso adequado dos oceanos nos dias de hoje, assemelhando-se a um sistema marítimo, em que todos os interesses a ele iminentes interagem, ressaltando a importância do comércio marítimo, em um mundo globalizado como o nosso; que será, sem dúvida, um fator determinante em nosso futuro (TILL, 2005, p. 02).

Como consequência da globalização, os assuntos interestatais que se manifestam do lado oriental, vão afetar as dinâmicas do lado ocidental e vice-versa, em especial as questões econômicas e de paz e segurança internacional. Till (2005) relaciona a totalidade do sistema de comércio e transporte marítimo apoiada em navios mercantes, os famosos porta-containers, onde também destaca a vulnerabilidade do próprio sistema no contexto pós-Guerra Fria. O autor elenca três características, tendo em vista o foco desse trabalho, apenas a terceira terá mais relevância, que é a ampliação do conceito de segurança, que começa a abranger, não só aspectos geográficos, territoriais, políticos e militares, que podem ressoar sobre as atividades e interesses de cunho regional, como também, nacionais, alterando o balanceamento necessário ao equilíbrio em que se deve basear o sistema (TILL, 2005, p.04).

Ao longo do texto, o autor continua chamando atenção para essa questão de segurança, onde ele coloca que a segurança marítima é indispensável para manutenção das rotas marítimas. A força naval contribui para o poder marítimo, como um de seus vários elementos, para sua

proteção, para a obtenção de uma posição vantajosa, até de supremacia ou - o que parece ser a tendência no futuro -, para assegurar o equilíbrio do sistema do comércio marítimo em um mundo globalizado. É apropriado destacar que os países que conseguiram o adequado equilíbrio nos elementos constitutivos do poder marítimo vêm determinando os termos sob os quais este comércio se realiza, e é razoável imaginar que assim continuem a fazer (TILL, 2005, p.12).

Por fim, ambos os autores, Mahan e Till, vão convergir na importância de uma força naval poderosa para que o controle do comércio marítimo seja possível. A Força Naval contribui para o poder marítimo, como um de seus vários elementos, para sua proteção, para a obtenção de uma posição vantajosa, até de supremacia ou - o que parece ser a tendência no futuro -, para assegurar o equilíbrio do sistema do comércio marítimo no mundo globalizado (TILL, 2005, p. 05).

No próximo capítulo será abordado como a força naval impactou no combate a pirataria marítima, a importância do aparato tecnológico e o investimento massivo dos países hegemônicos interessados na boa ordem mar que neutralizaram as ameaças sofridas no Golfo de Áden por navios mercantis. Além do mais, elucidar os aspectos políticos por trás da Operação Atalanta e a estratégia utilizado por eles na diminuição drástica da pirataria marítima na Costa da Somália.

## **4. COMBATE À PIRATARIA MARÍTIMA ATRAVÉS DA OPERAÇÃO ATALANTA NO GOLFO DE ÁDEN E O ENVOLVIMENTO DOS PAÍSES HEGEMÔNICOS**

Como visto ao decorrer dos capítulos anteriores, a sociedade internacional tem um envolvimento muito claro e profundo com o sistema marítimo. O mundo se desenvolveu através das grandes descobertas feitas por meio dos mares e oceanos. Com a globalização, a proteção das vias marítimas é fundamental para uma boa ordem no mar. Quando essa ordem é violada os países movimentam-se para combater as dificuldades. Dessa forma, esse capítulo tem como objetivo explanar o caso da Operação Atalanta que tem como propósito romper com a pirataria na costa leste africana, em especial no Chifre Africano, também rastrear o processo de combate à pirataria e como os países hegemônicos se movimentam para findar essas ocorrências naquela região e por fim qual os interesses envolvidos no Golfo de Áden para os países hegemônicos se disporem de recursos econômicos e militares.

### **4.1. O caso da Operação Atalanta**

A sociedade internacional apresenta-se ao combate à pirataria de todas as formas possíveis. O “boom” da pirataria no período do final de 2008 ao final de 2011 dado por todo o contexto sociopolítico e econômico da Somália faz com que os países tornem a colocar em pauta a importância devida da segurança das rotas marítimas. Além das medidas jurídicas cabíveis para o controle e definições dos atos piratas, os países por intermédio de organizações ou de maneira autônoma vão enviar forças navais para patrulhar o Golfo do Áden, e logo após as resoluções do Conselho de Segurança, a Costa da Somália.

A segurança marítima é de suma relevância de tal modo que ela interfere na vida de todos, de forma direta e indireta, conforme visto anteriormente. Por essa razão, é possível dizer que os países ricos, como os patrocinadores da Operação Atalanta, têm extremo interesse pelo o que acontece ao redor do mundo, principalmente, nas rotas comerciais. O Golfo de Áden é uma importante rota comercial e principal ligação entre Europa e Ásia, onde milhões de dólares em mercadorias e combustíveis passam todos os dias. O aumento do risco de perdas faz com que as grandes companhias marítimas pressionem os países para definirem medidas urgentes contra os piratas somalis. Por meio de reuniões do Conselho de Segurança da Nações Unidas e fóruns internacionais, essas medidas vão sendo criadas para que se consiga abarcar os possíveis delitos. Ademais, forças navais de combate à pirataria vão ser criadas para amparar, patrulhar e deter os meliantes.

Contudo, antes de entrarmos nos fatores que levaram a criação da Operação Atalanta, será abordado os ataques que fizeram a região do Golfo de Áden ter uma presença militar considerável. Houve três ataques emblemáticos, sendo eles: o sequestro do “MV Faina”, que ocorreu no dia 25 de setembro de 2008, carregando equipamentos militares da Rússia, o “Sirius Star” superpetroleiro que transportava petróleo da Arábia Saudita para os Estados Unidos, sequestrado no dia 15 de novembro de 2008 e o “MV Maersk Alabama”, atacado pelos piratas em 08 de abril de 2009, um porta container que condizia produtos na costa leste africana.

O caso do Maersk Alabama terá um destaque especial por ter sido o primeiro navio norte-americano sequestrado por piratas somalis que também inspirou o filme norte-americano “Capitão Phillips” dando visibilidade sobre as questões de pirataria marítima para sociedade civil. Em consequências aos sequestros e os ataques, a Rússia, China, Estados Unidos, países europeus em parceria com o governo provisório da Somália, naquele período, encaminham navios de combate para garantir a segurança dos navios mercantes e impedir ação dos piratas somalis (CAVALCANTI; LIMA, 2013).

O ano de 2008 foi importante para o combate a práticas piratas e a criação de resoluções do Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) focados nessas ações na costa da Somália e no Golfo de Áden de forma efetiva. Foram emitidas cinco resoluções, contudo, duas obtiveram destaque, sendo elas as Resoluções 1816 e a 1846 (ONU, 2008) que permitiu a captura de piratas dentro do mar territorial dentro de um prazo, no primeiro momento, de seis meses e subsequentemente de um ano<sup>27</sup> (CAVALCANTI; LIMA, 2013).

A Organização do Atlântico Norte (OTAN) e a União Europeia (UE) vão ser basilares para os sucessos das operações de forças navais. A OTAN lançou no começo três missões navais distintas para o combate à pirataria. A primeira *Operation Allied Power* – seu objetivo era proteger as embarcações de ajuda humanitária<sup>28</sup>; a segunda foi a *Operation Allied Protector* – o seu foco era contribuir para a segurança das rotas de comércio marítimo e navegação internacional, detendo, defendendo e desmantelando atividades piratas da região, e essa última foi substituída pela terceira que foi a *Operation Ocean Shield* (SCHNEIDER, 2015).

A União Europeia tem um destaque importante nessas questões, foram seguidas as decisões da ONU a nível da Comissão Europeia<sup>29</sup> e também por intermédio da Política Comum

---

<sup>27</sup> Importante notar que essas resoluções prezam pela soberania da Somália destacando que a situação é atípica e que tal comportamento não deve abrir precedente e criar um costume internacional (CAVALCANTI E LIMA, 2010).

<sup>28</sup> Ajuda humanitária da ONU – Programa Mundial de Alimentação das Nações Unidas (FAO).

<sup>29</sup> De acordo com o site da União Europeia, a Comissão Europeia é um órgão do poder executivo que tem como função aplicar as leis e decisões do Parlamento Europeu. [https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission\\_pt](https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_pt)

de Defesa (PCSD)<sup>30</sup> sob o suporte desses órgãos foi desenvolvida a primeira operação naval da União Europeia, *EU-NAVFOR Operation Somalia – ATALANTA*, com o objetivo de combate à pirataria marítima no Golfo de Áden, proteção dos navios mercantes e também os de programas de ajuda humanitária na Costa da Somália, outras forças multinacionais para auxiliar a OTAN e EU-NAVFOR vão existir, como por exemplo: a *Combined Task force 151*, sua tarefa é proteger o comércio marítimo e assegurar a liberdade das rotas de navegação na região supracitada (PEDRA, 2012).

A Operação Atalanta opera garantindo proteção aos navios de ajuda humanitária do Programa Alimentar Mundial (PAM), também materiais da Missão da União Africana na Somália viaje de forma segura pela costa da Somália, também são feitas reuniões com marinheiros e pescadores locais para uma melhor condução e entendimento das práticas contra pirataria na região. Quando são encontrados navios suspeitos, após investigações que confirmem as denúncias, o grupo suspeito é detido e são transferidos para autoridades responsáveis e seus equipamentos são apreendidos para fins de evidências. Em 2012, uma operação foi feita para interromper e desmantelar o depósito logístico de piratas na costa da Somália. Além disso, EU-NAVFOR ajuda os navios em perigo em alto mar, independente se for por ato pirata e monitora a atividade pesqueira no mar da Somália junto com a Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) (EUNAFOR SOMALIA, 2015).

Os navios de guerra da EU-NAVFOR fazem a patrulha do corredor meridional, onde transita maior parte dos produtos e combustíveis entre a Europa e Ásia, no Golfo do Áden e no Oceano Índico, além dos navios apresentam helicópteros ondem patrulham a parte aérea, constantemente é feito reconhecimento visual e/ou física das embarcações que transitam na área de risco. As nações que contribuem, além dos Estados-membro da União Europeia, são: Noruega, Montenegro, Sérvia e Ucrânia que auxiliam através de fornecimento de equipamentos e navios de guerra. Além das próprias unidades da EU-NAVFOR, há uma presença militar considerável internacional que é implementada na região que inclui as Forças Marítimas Combinadas (FMC), OTAN e forças nacionais independentes como: China, Rússia, Índia, Japão e entre outras. Importante notar que as forças trabalham de acordo com mandatos e objetivos das missões, todas essas focadas em combater a pirataria (EU NAVFOR SOMALIA, 2015).

De acordo com as informações da Operação Atalanta em conjunto com seus parceiros, a partir de dados coletados desde 2008 ratificam a importância da EU NAVFOR na eficácia do

---

<sup>30</sup> A Política Comum de Defesa (PCSD) estabelece o quadro para as estruturas políticas e militares da União Europeia e para missões civis e militares no fora da (EU).

combate de ataques piratas naquela região com esforços contínuos, operações de inteligência e os esforços para enaltecer a indústria marítima e a comunidade marcante da importância da autoproteção, diminuíram a taxa de sucesso dos ataques que são montados (EU NAVFOR ATALANTA, 2015, p.18). Desde o lançamento da Operação em 2008, obteve uma taxa de sucesso de 100% no fornecimento de proteção para navios da FAO que fornecem ajuda e alimentos ao povo somali.

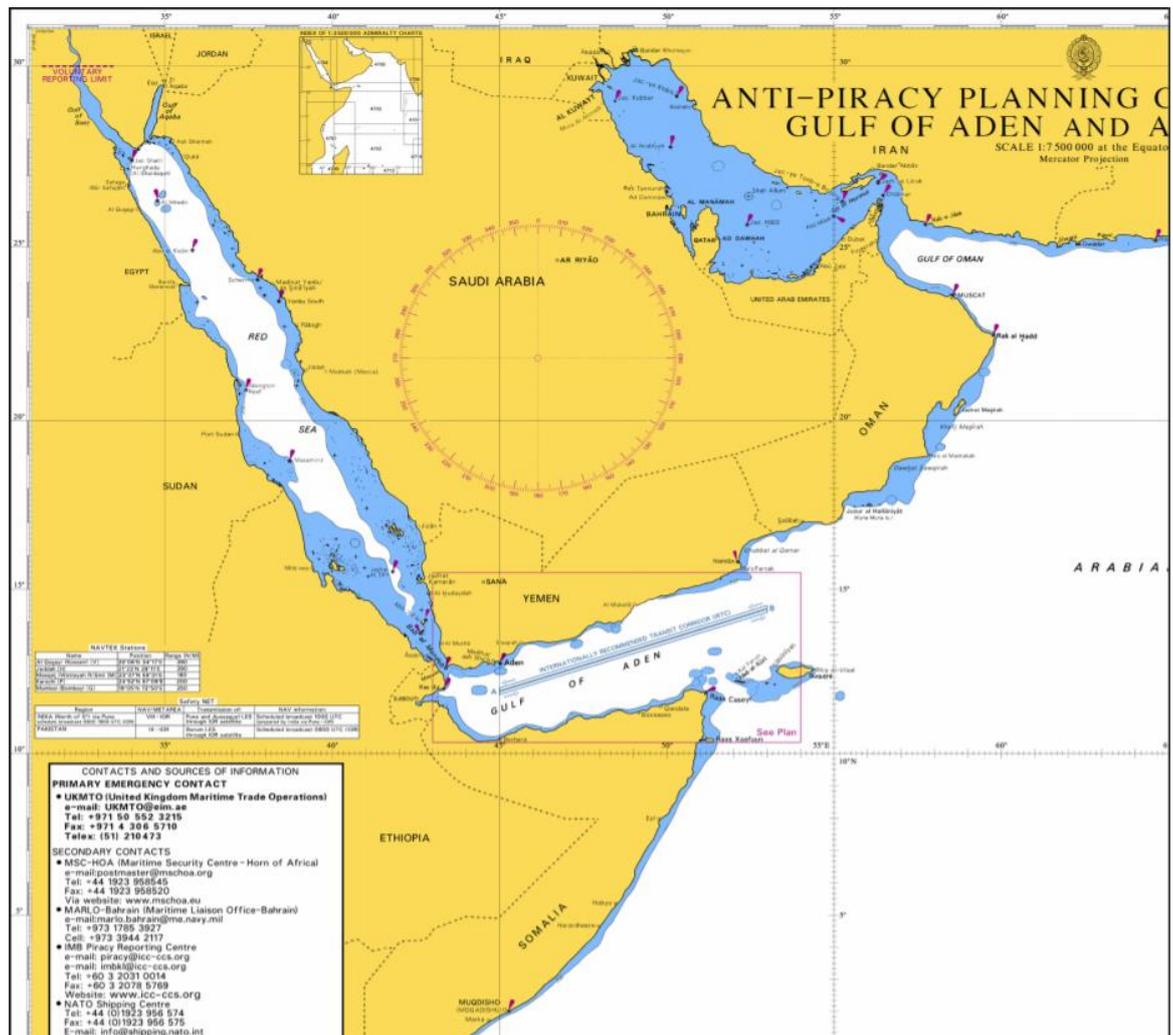
Contribuiu para a dissuasão, prevenção e repressão de atos de pirataria e roubo à mão armada no mar ao largo da costa da Somália. Transferiu os suspeitos de piratas para as autoridades competentes, com vistas a serem processados e condenados como resultado de sua estreita cooperação com governos regionais, como os da República das Seicheles, Maurício e Quênia. Além disso, a NAVFOR da UE conduziu e apoiou inúmeras missões de resgate de Segurança da Vida no Mar (SOLAS) na região, ajudando as embarcações locais, regionais e internacionais de comércio e pesca em perigo (EU NAVFOR ATALANTA, 2015, p.18).

Os países membros da União Europeia transportam em média 95% do comércio, em volume, e 20% do comércio mundial passa pelo Golfo de Áden, a EU NAVFOR atribui uma importância considerável a salvaguardar do comércio através deste local estratégico. O Centro de Segurança Marítima – Chifre Africano, é uma iniciativa da Operação Atalanta com indústrias marítimas que são fornecidas monitoramentos 24 horas das embarcações que transitam o Golfo de Áden onde pode ser obtido a partir de um site interativo que também comunique orientações de combate à pirataria para armadores e suas tripulações. Além do mais, a OTAN junto com *Combined Maritime Forces* (CMF) podem se utilizar dessas informações em momentos críticos (EU NAVFOR SOMALIA, 2015).

Por fim, a Operação Atalanta entende que os casos de pirataria marítima na Somália para que sejam superados são necessários esforços políticos e diplomáticos com ações militares legais, assistência ao desenvolvimento e forte coordenação internacional. Sendo assim, a EU NAVFOR- *Operation Atalanta* trabalha abordando os sintomas atuais e as causas desses problemas (EU NAVFOR SOMALIA, 2015).

Como visto nos parágrafos anteriores, a rota do Golfo do Áden sendo uma das mais relevantes rotas de comércio do mundo, principalmente para União Europeia; localizada na região do Chifre da África, é saída estratégica da Europa para o Oriente através do Canal de Suez para o Oceano Índico e, principalmente, rota de navios petroleiros, conforme pode ser visto no mapa 1 abaixo. Entretanto, não é só sobre combater esse crime, e sim, como ter o controle sobre uma região rica e próspera.

MAPA 3: Localização do Golfo de Áden, ao norte da Somália.



Fonte: Mapa extraído do Documento da EUNAVFOR – Operation Atalanta. Disponível em: <https://eunavfor.eu/>.

As questões piratas na região vinham crescendo em níveis alarmantes, mas só levou uma notoriedade pública quando o navio *Maersk Alabama* foi sequestrado. Fazendo com os países hegemônicos se movimentassem sobre essa questão e pensar em modos que pudessem combater a pirataria marítima no Golfo de Áden.

O próximo tópico tem como objetivo verificar o mecanismo causal que deflagrou a Operação Atalanta utilizando o método *explaining-outcome process-tracing*, a utilização desse método é a melhor forma de explicar as razões da União Europeia e Estados Unidos estarem tão intimamente envolvidos nessa operação e os grandes esforços desse processo.

#### 4.2. A verificação do mecanismo causal para deflagração da Operação Atalanta

Neste tópico será apresentada uma análise por meio da técnica do *explaining-outcome process tracing*, a partir desse, rastrear o processo que deflagrou a Operação Atalanta, sendo

essa última o resultado obtido. Examinando as razões que levam os atores internacionais agirem para o desenvolvimento dessa operação. Por meio de um olhar positivista do *process tracing* auxiliar a reconhecer a existência das relações causais.

A utilização dessa técnica foi a escolha mais apropriada ao estudo de caso, focando no tema em questão, será abordado de forma mais aprofundada sobre as circunstâncias que desencadearam essa atividade, possibilitando deste modo o conhecimento dos processos que tornaram possíveis a operação de forma minuciosa. A finalidade do trabalho como um todo é uma análise de caráter explicativo da Operação Atalanta onde será possível entender, de forma mais aprofundada, os meios utilizados e as estratégias que levaram ao bom resultado da Operação Atalanta. Dessa maneira, será possível obter o máximo de informações possíveis sobre todos os níveis da operação. Além do mais, explicar os tramites dos interesses dos países hegemônicos na região do Golfo de Áden e a disposição deles em investir recursos humanos e financeiros na operação, sendo esse último explicado no último tópico.

Entrando no espectro da análise do *explaining outcome process tracing*, conforme introduzido no capítulo anterior, a Teoria do Poder Marítimo, de acordo com Mahan (1890; 1899), estabelece que para construir uma nação forte e próspera é necessária uma força naval de igual maneira que possibilite o Estado a cumprir as suas necessidades além mar e também utilizar a mesma para neutralizar possíveis percalços que atrapalhe o andamento desses objetivos. Desse modo, a Operação Atalanta se encaixa nesses critérios onde é possível notar que é uma organização fundada pela União Europeia apadrinhada por organizações como OTAN e o Conselho de Segurança das Nações Unidas. Ou seja, países com um grande poder e influência na sociedade internacional para conseguir o que ambiciona e dismantelar quem ousar atrapalhar o desenvolvimento desses países.

O Golfo do Áden, conforme supracitado em capítulos anteriores, tem uma grande importância geoestratégica, rota de entrada e saída de navios que carregam milhões de dólares todos os dias. As ameaças ao comércio internacional no Índico resultam da instabilidade regional endógena, do alastramento de violência regional e da pirataria marítima e assalto à mão armada nas águas da região (SILVEIRA, 2014, p.08-09). Em consequência dessa situação, a primeira década do XIX fica marcada pelo agravamento das questões de pirataria marítima na costa da Somália tudo isso em decorrência ao contexto sociopolítico e econômico encontrado no país que colhia os frutos da guerra civil e os conflitos clânicos. Examinando as evidências de ataques piratas, a partir de relatórios obtidos através do *International Maritime Bureau*

(IMB), conseguimos aferir o crescimento exponencial de ataques piratas na primeira década dos anos 2000, antes da operação Atalanta ser elaborada, conforme pode ser visto no quadro abaixo:

Quadro 1: Números de Ataques Piratas No Continente Africano

Localização	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Angola	3			4	1	2
Benim	1					
Camarões	2	4	2	1		2
Congo						1
República Democrática do Congo				3	4	1
Egito					2	
Guiné Equatorial						1
Eritreia					1	
Gana	3	5	3	3	1	7
Guiné	4	5	1	4	2	
Golfo de Áden/Mar Vermelho*	18	8	10	10	13	92
Costa do Marfim	2	4	3	3		3
Quênia	1	1			4	2
Libéria	1	2			1	1
Madagascar		1	1		1	
Mauritânia		2	1	1		
Morocos			1		1	1
Moçambique	1				3	2
Nigéria	39	28	16	12	42	40
Senegal	8	5				
Serra Leoa		3		2	2	
Somália	3	2	35	10	31	19
África do Sul	1					
Tanzânia	5	2	7	9	11	14
Togo	1			1		1
<b>TOTAL DE ATAQUES NO CONTINENTE AFRICANO POR ANO</b>	<b>93</b>	<b>72</b>	<b>80</b>	<b>63</b>	<b>120</b>	<b>189</b>
<b>TOTAL DE ATAQUES AO REDOR DO MUNDO POR ANO</b>	<b>445</b>	<b>329</b>	<b>276</b>	<b>239</b>	<b>263</b>	<b>293</b>

**Fonte:** Quadro extraído do ICC – IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Anual Report 2008. Disponível em [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB\\_Piracy\\_Report\\_2008.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/IMB_Piracy_Report_2008.pdf) \*Não houve ataques no Mar Vermelho, os piratas somalis que são responsáveis pelos incidentes no Golfo de Áden.

De acordo com os dados acima, é possível verificar que o continente africano é responsável pelo elevado número de ataques ‘piratas ao redor do mundo no início do século. Notar que apenas no ano de 2008, 64,5% dos ataques piratas ocorrido no mundo, foram na África, onde a Somália e o Golfo de Áden são responsáveis por 38% das adversidades ocorridas na região. Com esse crescente aumento e os riscos que essa modalidade de crime traz para o fluxo marítimo de mercadorias e para as tripulações presentes nos navios são significativos. Em virtude disto, houve uma mobilização para diminuir esse inconveniente; em 2004, o Acordo Regional de Cooperação sobre o Combate à Pirataria e aos Assaltos à Mão Armada Contra Navios na Ásia (REECAP) é assinado por dezesseis países onde será apresentado um gabinete que coordenar um centro de compartilhamento de informações que pode ser acessado pelos países para examinar os ataques piratas (SILVA, 2010, p. 26).

Conforme foi elencado no capítulo anterior, há dificuldades em normatizar as questões sobre pirataria as legislações nacionais peticionam de forma diferentes sobre questões de pirataria e segurança marítima dificultando o comportamento linear dos Estados para o combate à essa modalidade de crime. Contudo, com o agravamento dos ataques e a violência dos atos em si configura um novo comportamento internacional. O ano de 2008 se torna um divisor de águas para o combate da pirataria, a mobilização construída durante esse período resulta nas operações militares com objetivos claros de segurança e combate aos ataques em navios de mercantes e de ajuda humanitária.

A Organização Marítima Internacional (OMI) terá uma posição de liderança no combate à ataques piratas, contudo, não apresenta autoridade necessária para gerenciar essas questões, o seu papel fica na seara de aconselhamento para armadores, operadores e gestores de companhias marítimas, esse comportamento não desmerece a importância da organização na sociedade marítima. As competências que vão além da OMI são as legislações nacionais e os tratados internacionais. O Tratado do Atlântico Norte (OTAN) apresenta uma ampla competência nos assuntos nos níveis de defesa e segurança, em particular nas missões de gerenciamento de crises com capacidades militares ímpares serão importantes para o auxílio do combate à pirataria marítima. O Conselho de Segurança das Nações Unidas (CSNU) apresenta-se nesse aspecto como a fonte primária da legislação em nível internacional, incentivando e evocando os Estados-membros dos direitos e obrigações dentro do Direito Internacional por meio de Resoluções pontuais e importantes para o enfrentamento da pirataria marítima colocando essa modalidade de crime na agenda internacional (OLIVEIRA, 2009).

Após a introdução de pontos importantes para o combate, é possível proceder com a verificação do mecanismo causal, os aumentos significativos da pirataria marítima na costa da Somália e a trajetória que deflagra o lançamento da Operação Atalanta. A sequencias de eventos que se torna possível rastrear em primeiro lugar é a Somália completamente fragmentada e pobre com carência de insumos mais básicos e com diversas células terroristas no país, sem estrutura para o controle dentro das suas fronteiras, reconhece a incapacidade de impedir e combater a pirataria marítima. Em consequência desse fato o Conselho de Segurança da Nações Unidas (CSNU) através das Resoluções 1816 e 1838, conforme introduzida anteriormente, em junho de 2008, colocando essa modalidade de crime na agenda internacional (OLIVEIRA, 2009; SILVA, 2010).

Em particular, as Resoluções 1816 (2008) e 1846 (2008), recomendam os Estados membros a cooperar “na determinação da competência jurisdicional, e na investigação e acusação de pessoas responsáveis por atos de pirataria e roubo armado [contra embarcações] for a do mar territorial da Somália. As duas resoluções ressaltam, também, que todas as medidas tomadas devem estar de acordo com o direito internacional e, em especial, com respeito aos direitos humanos. (SCHNEIDER, 2015, p. 309).

Em outubro de 2019, o navio ucraniano “MV FAINA” que carregava materiais bélicos russos para o Quênia é sequestrado, foi o primeiro caso a ganhar proporções internacionais. Os Estados Unidos, União Europeia e a Rússia participaram da negociação elevando a situação da pirataria somali. Por conta desse fato, a urgência para o lançamento uma operação militar contra pirataria Somali se alinha para acontecer (GAZETA DO POVO, 2008). A Cooperação em multinível foram importantes para elaboração da Operação Atalanta, nesse aspecto a OTAN foi o parceiro mais ativo, começou a proceder em outubro de 2008 ao lançar a *Operation Allied Provider* promovendo escolta para navios de ajuda humanitária para Somália (OLIVEIRA, 2009).

Com a decorrência ao ataque do MV FAINA produz uma urgência ainda maior no cenário internacional, principalmente por ser um navio que carregava munições e equipamentos bélicos, como tanques de guerra, tendo ficado em posse dos piratas alertando a vulnerabilidade desse tipo de carga, desse modo, a Resolução 1844 (2008) é lançada pela CSNU com objetivo de criar listas específicas de pessoas e organizações que não deveriam receber equipamentos militares e proibia qualquer atividade que estivesse relacionado com atividades militares (SCHNEIDER, 2015, p. 307).

Dessa forma, decorrente aos percalços que os ataques piratas cometeram no Golfo de Áden durante o ano, em 8 de dezembro de 2008, a EU NAVFOR OPERATION ATALANTA foi lançada de acordo com as resoluções do Conselho de Segurança em conjunto com o Conselho Europeu que tem como objetivo proteger as embarcações do Programa Mundial de Alimentos (PMA) e outras embarcações vulneráveis, deter, prevenir, e reprimir a pirataria e ao roubo à mão armada no mar, monitorar as atividades pesqueiras na costa da Somália, apoiar outras missões da União Europeia e organizações internacionais que trabalham para fortalecer a segurança e a capacidade marítimas na região (EU NAVFOR, 2019)<sup>31</sup>. Por fim, notar abaixo

---

<sup>31</sup> Tradução livre das informações disponíveis no site da operação. “Protects vessels of the World Food Programme (WFP), African Union Mission in Somalia (AMISOM) and other vulnerable shipping. Deters, Prevents and Represses piracy and armed robbery at sea. Monitors fishing activities off the coast of Somalia. Supports other EU missions and international organisations working to strengthen maritime security and capacity in the region”.

um resumo do processo que desencadeou a operação, mapeando a sequência de eventos que foram importantes para resultado de uma força naval com foco nessa modalidade de crime.

Tabela 2: Processo da Deflagração da Operação Atalanta

<b>Y</b>	<b>Os múltiplos ataques de piratas contra embarcações na região do Golfo de Áden e na Costa da Somália</b>
<b>Parte 1</b>	A incapacidade do Governo Federal Transitório da Somália de impedir os ataques piratas.
<b>Parte 2</b>	O lançamento das resoluções 1816, que encoraja e autoriza a luta contra a pirataria na costa da Somália e a 1838 cooperação na investigação das pessoas responsáveis pelos ataques de pirataria e roubo armado, pelo CSNU em julho de 2008.
<b>Parte 3</b>	Em outubro de 2008, o sequestro do MV FAINA aumenta as tensões na sociedade internacionais em relação ao combate à pirataria de maneira mais incisiva.
<b>Parte 4</b>	As forças multilaterais dos atores internacionais focando no combate à pirataria e organização de forças militares para o Golfo de Áden.
<b>Parte 5</b>	A OTAN lançou o Operation Allied Protector com objetivo de providenciar segurança aos navios que entregavam mantimentos do Programa Mundial Alimentar para Somália.
<b>Parte 6</b>	O sequestro do Sirius Star, em novembro de 2008, mobilizando a Rússia sobre os risco de ataques piratas em zona estratégica.
<b>Parte 7</b>	Em novembro de 2008, o lançamento da Resolução 1844 pela CSNU para embargos de equipamentos bélicos.
<b>X</b>	<b>Deflagração da Operação Atalanta</b>

**Fonte:** Compilação da autora baseado em informações obtidas através dos textos de Oliveira (2009), Silveira (2014) e Schneider (2015).

Com a Operação Atalanta em andamento houve um caso importante e emblemático o sequestro do navios mercantes, o Maersk Alabama, carregando mercadoria e remessas de produtos de ajuda humanitária para Somália, o que será um ataque muito sensível para os Estados Unidos que se mobiliza junto com outras nações para cooperar com as forças militares da União Europeia com homens e meios de superfície. O sequestro do Maesck Alabama foi marcante em razão ao comportamento mais firme dos Estados Unidos em relação aos crimes de pirataria marítima, além de ter sido o primeiro navio de bandeira americana a sofre com esse crime naquela região.

Um exemplo de ação em paralelo a Operação Atalanta foi a *Combined Task force 151*, organizado pelo Centro de Comando das Forças Navais (NAVCENT) da marinha dos Estados Unidos, antes da deflagração da Operação Atalanta, foi montada a *Combined Task force 150* que era mais voltada em combater o terrorismo e não pirataria mas que também auxiliou nesse quesito também, que tinha como objetivo final operações antipirataria no Golfo de Áden, costa da Somália e Oceano Índico (OLIVEIRA, 2019).

Depois de abril de 2009, a CTF-151 consistia em pessoal e aproximadamente duas dúzias de navios advindos dos Estados Unidos, Reino Unido, Canadá, Dinamarca, França, Alemanha, Grécia, Itália, Malásia, Holanda, Arábia Saudita, Espanha, Turquia e Iêmen. (...) As operações de forma tarefa são coordenadas pelo NAVCENT, em Bahrain. Os comandantes do NAVCENT relataram para o congresso americano que a CTF-151 e outras forças navais cooperativas desarmaram e liberaram 121 piratas, desarmaram e entregaram para julgamento 117 piratas e estavam mantendo presos nove piratas até disposições finais. (OLIVEIRA, 2019, p. 35).

A OTAN também lança a *Operation Ocean Shield* concentrada nas atividades, sendo o seu diferencial, oferecer aos países da região que solicitassem assistência ao desenvolvimento da sua própria capacidade de combater as atividades piratas, entretanto, não foi concretizada (SILVA, 2010).

A partir do início dos trabalhos da Operação Atalanta naquela região as incidências de ataques piratas apresentam um pico substancial e começa decair de forma gradativa. De acordo com *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report* de 2010, os primeiros anos da Operação, no período 2009-2011, não surtiu o efeito que espera pois os piratas utilizaram de navios mercantes sequestrados para realizar as atividades piratas, dessa forma, conseguiam atacar diversas embarcações. Além disso, a ausência de estrutura regionais capazes de fornecerem informações em tempo hábil, falta de conhecimento da performance e das hierarquias da pirataria somali, desconhecimento sobre os efeitos nos países vizinhos, são os fatores responsáveis pelo aumento durante esse período (SILVEIRA, 2014). Conforme pode ser observado no quadro abaixo:

Quadro 2: Números de Ataques Piratas No Continente Africano no período 2006-2010

Localização	2006	2007	2008	2009	2010
Angola	4	1	2		
Benin				1	
Camarões	1		2	3	5
Congo			1		1
República Democrática do Congo	3	4	1	2	3
Egito		2			2
Guiné Equatorial			1		
Eritreia		1			
Gana	3	1	7	3	
Guiné	4	2		5	6
Guiné Bissau				1	
Golfo de Áden*	10	13	92	117	53
Costa do Marfim	1		3	2	4
Quênia		4	2	1	
Libéria		1	1		1
Madagascar		1			
Mauritânia	1				
Morocos		1	1		
Moçambique		3	2		
Nigeria	12	42	40	29	19
Mar Vermelho**				15	25
Serra Leoa	2	2			
Somália	10	31	19	80	139
Tanzânia	9	11	14	5	1
Togo	1		1	2	
<b>TOTAL DE ATAQUES NO CONTINENTE AFRICANO POR ANO</b>	<b>61</b>	<b>120</b>	<b>189</b>	<b>266</b>	<b>259</b>
<b>TOTAL DE ATAQUES AO REDOR DO MUNDO POR ANO</b>	<b>239</b>	<b>263</b>	<b>293</b>	<b>410</b>	<b>445</b>

**Fonte:** ICC – IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2010. Disponível em: <https://www.steamshipmutual.com/Downloads/Piracy/IMBPiracyReport2010.pdf>. \* Piratas somalis que são responsáveis pelos incidentes no Mar Vermelho.

Em conformidade ao desenvolvimento da Operação Atalanta, ao longo dos anos, é possível observar uma melhora substancial no número de ataques reportados, entre o período de 2010-2014, como pode ser visto no quadro abaixo, em comparação ao início das operações militares amplificar naquela região. A mobilização orquestrada pelos países hegemônicos em conjunto com os esforços combinados, as embarcações respeitando as medidas de segurança previstas resultaram na contração nos números de ataques, resultados podendo ser observado no quadro a seguir.

Quadro 3: Números de Ataques Piratas No Continente Africano no período 2010-2014

Localização	2010	2011	2012	2013	2014
Angola		1			
Benin		20	2		
Camarões	5		1		1
Congo	1	3	4	3	7
República Democrática do Congo	3	4	2		1
República Democrática de São Tomé e Príncipe					1
Egito	2	3	7	7	
Gabão				2	1
Gana		2	2	1	4
Guiné	6	5	3	1	
Golfo de Áden*	53	37	13	6	4
Costa do Marfim	4	1	5	4	3
Quênia		1	1	1	
Libéria	1				1
Mauritânia				1	
Morocos				1	1
Moçambique			2	2	1
Nigeria	19	10	27	31	18
Mar Vermelho**	25	39	13	2	4
Serra Leoa		1	1	2	1
Somália	139	160	49	7	3
Tanzânia	1		2	1	1
Togo		6	15	7	2
<b>TOTAL DE ATAQUES NO CONTINENTE AFRICANO POR ANO</b>	<b>259</b>	<b>293</b>	<b>149</b>	<b>79</b>	<b>54</b>
<b>TOTAL DE ATAQUES AO REDOR DO MUNDO POR ANO</b>	<b>445</b>	<b>439</b>	<b>297</b>	<b>264</b>	<b>245</b>

**Fonte:** ICC – IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Anual Report 2014. Disponível em: <https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf>. \* Piratas somalis que são responsáveis pelos incidentes no Mar Vermelho.

Após 10 anos da Operação Atalanta, as repercussões sobre as atividades são notáveis, a cooperação entre os países tornou possível os resultados obtidos através do emprego de uma força naval especializada ao combate à pirataria marítima, segundo o relatório da *Piracy and Armed Robbery Against Ships* de 2018, os resultados são ótimos. Pelo bom desempenho da operação ela é renovada para dezembro de 2020. O número de casos de ataques piratas na Somália, em 2018, foi de apenas dois casos e na região do Golfo do Áden foram reportados apenas um, os dados podem ser vistos no quadro subsequente. Nos últimos 4 anos, os ataques reportados no chifre africano foram de 11 casos, comparando com os dados de 2008, que no período de 1 ano, na mesma região, foi responsável por 111 ataques dos 293 reportados em todo o ano.

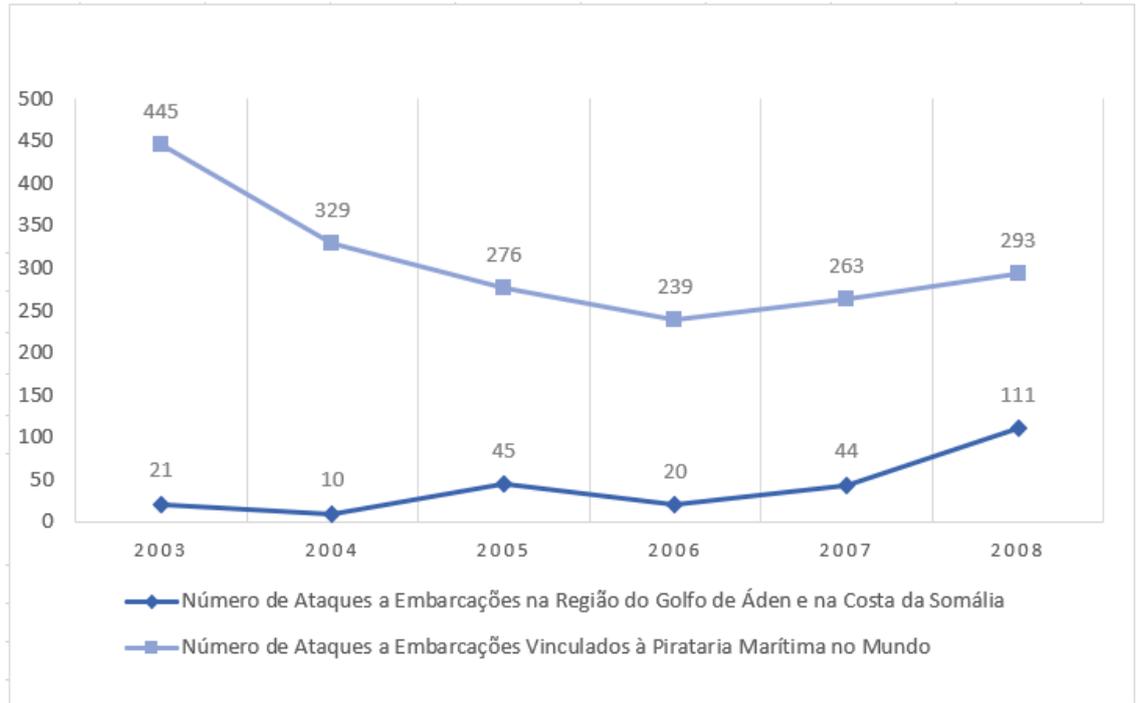
Quadro 4: Números de Ataques Piratas No Continente Africano no período 2014-2018

Localização	2014	2015	2016	2017	2018
Angola	1		2	1	
Benin			1		5
Camarões	1	1			7
Congo	7	5	6	1	6
República Democrática do Congo	1	3	2		1
República Democrática de São Tomé e Príncipe	1	3	2		1
Egito		1			
Gabão	1				
Gana	4	2	3	1	10
Guiné		3	3	2	3
Golfo de Áden*	4		1	3	1
Costa do Marfim	3	1	1	1	1
Quênia		2	2	1	
Libéria	1	2			
Morrocos	1		1		
Moçambique	1	1	1	2	2
Nigéria	18	14	36	33	48
Senegal				1	
Mar Vermelho**	4			1	
Serra Leoa	1			4	
Somália	3		1	5	2
África do Sul			1		
Tanzânia	1				
Togo	2		1		1
<b>TOTAL DE ATAQUES NO CONTINENTE AFRICANO POR ANO</b>	<b>55</b>	<b>38</b>	<b>64</b>	<b>56</b>	<b>88</b>
<b>TOTAL DE ATAQUES AO REDOR DO MUNDO POR ANO</b>	<b>245</b>	<b>246</b>	<b>191</b>	<b>180</b>	<b>201</b>

**Fonte:** ICC – IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – Annual Report 2018. Disponível em: [https://www.icc-ccs.org/reports/2018\\_Annual\\_IMB\\_Piracy\\_Report.pdf](https://www.icc-ccs.org/reports/2018_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf). \* Piratas somalis que são responsáveis pelos incidentes no Mar Vermelho.

No contexto anterior da Operação Atalanta, o aumento de ataques piratas cresce de forma tímida e começa a ganhar notoriedade no período de 2007-2008 onde os números aumentam de forma exponencial em comparação com os anos anteriores, como pode ser visto no gráfico a seguir. Outro elemento que deve ser chamado atenção, e pode ser observado nos quadros informativos ao decorrer desse tópico, a expansão da pirataria marítima também é bastante presente no Golfo da Guiné, contudo, não se observa uma movimentação para o combate das práticas piratas naquela região – em relação a esse comportamento por ser aferido como o local que não oferta interesse dos países centrais para uma mobilização como foi elaborado no Golfo de Áden, essa observação será melhor explicada no tópico posterior.

Gráfico 1: Número de Ataques Piratas na Região do Golfo de Áden e na costa da Somália Anterior a Operação Atalanta.



Fonte: Dados retirados dos relatórios da ICC – IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report de 2008.

Para uma visão melhor dos resultados obtidos, ao longo dos anos, o gráfico a seguir demonstra um aumento logo no começo das atividades da Operação Atalanta, conforme já foi introduzido, com o aperfeiçoamento e as articulações feitas durante o processo em relação a pirataria, permitiu desenvolver respostas às causas da pirataria e seus elementos facilitadores. A Operação Atalanta foi de extrema importância para diminuição no índice de ataques piratas naquela região. Em 2008, no Golfo de Áden e na costa da Somália, eram responsáveis por 64,5% dos ataques ocorridos no mundo. Com a operação em andamento, 10 anos após o lançamento, o local é responsável por apenas 1,49% das ações piratas no mundo. Importante levar em consideração que os sequestros dos navios (MV Faina, Sirius Star e o Maersk Alabama) foram significativos para a deflagração e o sucesso da operação, principalmente o Alabama, pois ele foi o motivo necessário para os Estados Unidos entrarem no combate à pirataria de forma decisiva.

Gráfico 2: Número de Ataques Piratas na Região do Golfo de Áden e na costa da Somália no período de 10 anos.

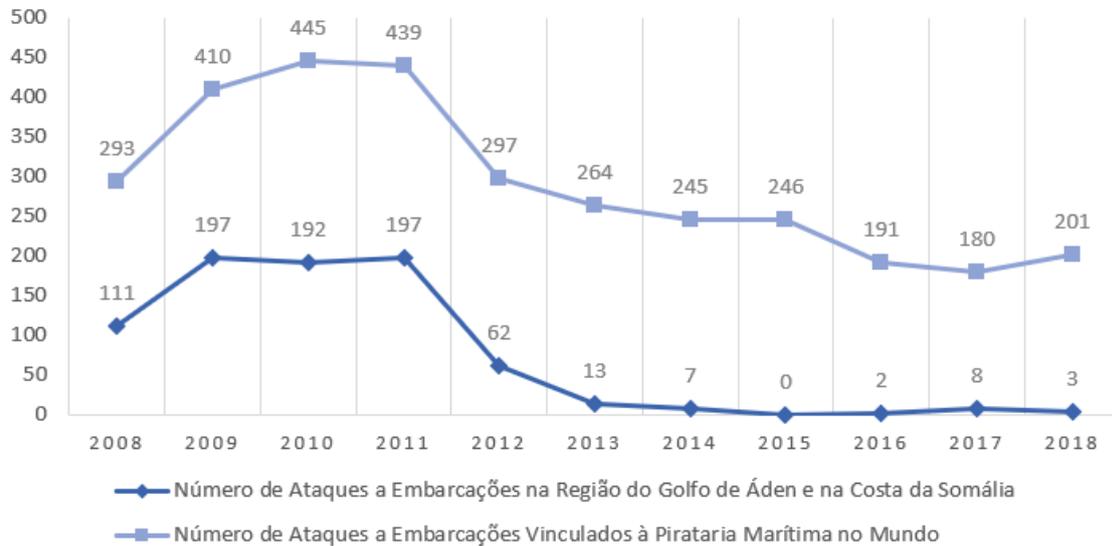
**Fonte:**

Gráfico Dados retirados dos relatórios da ICC – IMB Piracy and Armed Robbery Against Ships Report dos anos de 2008, 2012, 2015 e 2018.

No cenário internacional, a intervenção na Somália, através da Operação Atalanta, de acordo com Silveira (2014), aumenta a visibilidade da gestão de crise e apoio humanitário da EU por servir de resposta quase imediata das resoluções do Conselho de Segurança, demonstrando como a União Europeia é um importante agente securitário. Complementarmente, o autor chama a atenção a devida ao jogo de poder entre as nações no Oceano Índico que permite ao bloco projetar poder e se mostrar com capacidades fortes no campo da segurança em um cenário competitivo forte. O que leva a entender o quanto foi importante o sucesso da Operação Atalanta, para fortalecer a União Europeia em uma região estratégica, principalmente onde Estados Unidos e China tentam ter certo controle.

O próximo tópico, a partir da abordagem baseada no Institucionalismo histórico<sup>32</sup>, trará para o trabalho um melhor entendimento sobre as questões de assimetria de poder presente no mundo, com ênfase na Operação Atalanta. Colocando a operação na perspectiva de uma instituição que é coordenada e financiada por atores políticos internacionais estratégicos como

<sup>32</sup> Os teóricos dessa escola entendem que conflito entre grupos rivais pela apropriação de recursos escassos é central à vida política, sendo assim, “buscavam melhores explicações, que permitissem dar conta das situações políticas nacionais e, em particular, da distribuição desigual do poder e dos recursos”. Eles encontraram essa explicação no modo “como a organização institucional da comunidade política e das estruturas econômicas entram em conflito, de tal modo que determinados interesses são privilegiados em detrimento de outros” para um entendimento mais aprofundado sobre essa questão ver HALL, Peter A; TAYLOR, Rosemary C. R.. As três versões do neo-institucionalismo. *Lua Nova*, São Paulo, n. 58, p. 193-223, 2003.

a União Europeia e os Estados Unidos, será possível analisar como esses países hegemônicos trabalham e seus objetivos e preferências são posicionados em relação aos outros Estados.

### **4.3. Os interesses dos países hegemônicos no Golfo de Áden**

As questões sobre pirataria marítima não são novidades para ninguém, como introduzido no capítulo um, sendo assim, o questionamento que deve ser levantado é o qual foi a causa que mobilizou os países hegemônicos<sup>33</sup> a montar uma força naval de combate à pirataria marítima no Golfo de Áden, conforme reiterado diversas vezes ao longo desse trabalho, porta de entrada e saída de navios mercantes todos os dias. Com os sequestros dos navios carregando materiais bélicos, MV Faina, petróleo, Sirius Star, e mercadorias, além dos recursos de ajuda humanitária, Maersk Alabama, foi o limite para as nações mais poderosas do mundo como os Estados-membros da União Europeia e os Estados Unidos contra-atacarem os piratas que atrapalham a boa ordem do sistema marítimo.

No debate acadêmico, há uma quantidade considerável de trabalhos que abordam sobre como os países hegemônicos reprimem a pirataria, apesar disso, são poucos que entram no assunto sobre a disposição das nações desembolsarem recursos no combate à pirataria. De acordo com Lucas (2016), no primeiro momento, no meio acadêmico, o combate à pirataria está vinculado ao fornecimento do bem público globais de rotas marítimas seguras e que fornecem acesso à bens marítimos globais por uma hegemonia marítima (LUCAS, 2016, p. 02). Em detrimento disso, os países hegemônicos assumem o papel de liderança no fornecimento de segurança das rotas comerciais porque permite manter um bom fluxo e ao seu acesso a mercados externos (LUCAS, 2016).

Ao longo dos anos, o comportamento das nações como Estados Unidos, e os Estados-membro da União Europeia intervêm com ações militares em áreas de interesse nacional. Como exemplo é possível elencar o comportamento dos Estados Unidos para o combate da pirataria no Golfo de Áden e no Oceano Índico, o presidente americano em exercício naquele momento, George W. Bush, autoriza o envio de recursos humanos, financeiros e meios de superfície para suprimir os piratas somalis, a intervenção obstinada dos norte-americanos pode ser explicada quando alguns piratas poderiam estar ligados a grupos terrorista como o Al-Shabaan. Durante aquele período, Bush deseja enviar tropas para combate dentro do território somali, mas é

---

<sup>33</sup> Entende-se por países hegemônicos as nações que dominam o sistema internacional através da combinação de força militar e econômica.

dissuadido por aliados europeus. Enquanto a costa leste africana é extremamente vigiada, a costa oeste, no Golfo da Guiné é deixado de lado, pois não convém os interesses nacionais dos Estados Unidos, sendo assim é ignorado (LUCAS, 2016).

Na década de 1990, a União Europeia asseguram em nível internacional em assuntos de defesa e segurança, em conjunto com a OTAN, contudo, busca desempenhar um papel mais independente em nível de missões de gestão de crises. Dessa forma, reforçam suas capacidades civis, militares e civil-militar. Após os atentados do 11 de Setembro, mudando o contexto internacional sobre as questões de segurança, um comportamento voltado para abordagens coordenadas e interdisciplinar assim como o nexo de segurança interno-externo (SILVEIRA, 2014, p. 03).

No contexto da crise de 2008, alinhado com os Estados Unidos, uma reorganização com preocupações elevadas no quesito de desenvolvimento econômico e as questões securitárias, como também o desenvolvimento no espectro militar, em período de recessão, terá uma estratégia focada em partilha de capacidades que virá a ser a Base Industrial e Tecnológica Europeia (BITDE) (SILVEIRA, 2014, p. 05). No nível de segurança e operações militares, a Estratégia Europeia de Segurança (EES), obterá uma evolução alinhada com os conjuntos de ameaças atuais, sendo elas: pirataria, segurança marítima, segurança energética, migrações ilegais, alterações climáticas e entre outros. Sendo assim, as operações desempenhadas vão estar de acordo com essas ameaças. De acordo com Silveira (2014), a distribuição das operações terá forte concentração na África e na Europa.

Por fim, entende-se que a Operação Atalanta foi importante para o modelo de gestão de crises da União Europeia pois afirma eficácia das operações mediadas pelo bloco e está de acordo com os interesses dos países membros. capacidade de articulação na esfera militar no combate à pirataria em conjunto com as vias diplomáticas, econômicas foram ferramentas importantes, contudo, é necessário notar que as consequências foram neutralizadas, mas as causas estruturais não, sendo assim, uma desmilitarização da região poderá retroceder os avanços obtidos (SILVEIRA, 2014).

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A efetividade da Operação Atalanta é comprovada através do comportamento dos países hegemônicos no combate à essa modalidade de crime, os aparatos tecnológicos e a força tarefa mobilizada pela União Europeia e outras nações em cooperação naquela região teve resultados diretos na diminuição dos ataques piratas. A pirataria marítima é um crime que a cada dia está mais presente ao redor do mundo. Sendo um dos crimes mais antigos da humanidade, ainda é surpreendente a quantidade de vezes que ele apresenta como um mal a ser combatido ao longo da história. Atualmente, a pirataria marítima está presente em localizações estratégicas e rotas comerciais importantes, entretanto, é na região do Golfo de Áden e na costa da Somália que será montada uma força naval focada no combate a esse crime. Tendo em vista a localização privilegiada do território da Somália, o contexto interno do país de estratificação social, instabilidade política e econômica fazendo com que os indivíduos se tornem propensos a todas as possibilidades de crimes possíveis para sobreviver a sua realidade.

A Somália sendo um país completamente colapsado em todos os setores, dominado pela violência dos grupos armados no país, faz com que alguns somalis veem como única esperança se aventurar em alto mar para conseguir algum recurso. A pirataria marítima sendo trazida novamente ao foco das agendas dos países centrais, elevando a importância da promoção da segurança das rotas marítimas, que tinham sido deixadas de lado por conta da ascendência de ataques terroristas, principalmente após o onze de setembro.

A necessidade de novas rodas de discussões sobre o tema em questão levou muito a se discutir como se combater um crime tão antigo em um mundo “novo”? Muitos levantaram a bandeira de se resolver nos moldes antigos, “se funcionou antes, vai funcionar agora”, mas sabe-se que nada adiantaria além de inflamar o problema. A pirataria marítima pode ser antiga, entretanto, o contexto e as circunstâncias onde ela se aplica são diferentes. Com a decorrência de ataques a navios com carregamentos de natureza estratégica, como o MV Faina – equipamentos de guerra, MV Sirius Star – petróleo, e o famosos Maersk Alabama – mercadorias em geral, a história que inspirou o filme hollywoodiano “Capitão Phillip”, ratificou o quanto era necessário medidas de combate a essa modalidade de crime.

O Golfo de Áden uma importante rota de comércio marítimo internacional e principal ligação entre Europa e Ásia, onde milhões de dólares em mercadorias e combustíveis passam todos os dias. Com a ascendência da pirataria naquela região e o considerável aumento das perdas faz com que as grandes companhias marítimas pressionem os países a definirem medidas urgentes contra os piratas somalis. Por meio de reuniões do Conselho de Segurança da Nações

Unidas (CSNU) e fóruns internacionais medidas vão sendo criadas para que se consiga abarcar os possíveis delitos. Ademais, forças navais de combate à pirataria vão ser criadas para amparar patrulhar e deter os meliantes.

Dentro dessa conjuntura, a Operação Atalanta é lançada pela União Europeia e conta com também com parceria de países que não são membros do bloco e apoio de organizações internacionais como OTAN e a ONU que tem como objetivo principal “deter, prevenir e repreender a pirataria e o roubo à mão armada” (EUNAVFOR, 2019). Dessa forma é construído e organizado ações de patrulha e combate a navios piratas que rodavam aquela região. Este presente trabalho teve o interesse de demonstrar a eficácia da Operação Atalanta na região do Golfo de Áden e na costa da Somália e como foi necessária uma força naval focada no combate à pirataria marítima para diminuição de forma substancial dessa modalidade de crime. A cooperação entre os Estados foi fundamental para o sucesso da operação como também para o seu financiamento.

Conforme foi demonstrado no capítulo três, a Operação Atalanta foi basilar para diminuição de ataques piratas naquela região do mundo, com a participação dos atores internacionais, com o uso dos serviços de inteligência, estratégica e tecnologias a favor dos países centrais para o combate à pirataria marítima foram marcantes para um êxito da operação militar. Importante levar em consideração que o desfecho na diminuição significativa dos índices de ataque pirata não foi de maneira linear, o Quartel General da Operação Atalanta durante seus primeiros três anos tiveram dificuldades em mapear, localizar e entender as dinâmicas dos ataques e assim combatê-lo, contudo, assim que conseguiram concatenar as informações os números de ataques caem vertiginosamente.

Através dos relatórios do *Piracy and Armed Robbery Against Ships Report* demonstram em seus números as quedas e responsabilizam as forças militares presentes naquele local como responsáveis. Nos últimos 10 anos a quantidade de ataques piratas na região do chifre africano diminuiu drasticamente como demonstrado através de dados ao longo do trabalho, entretanto, os problemas são muito mais profundos. É necessário frisar que a Operação Atalanta combate as consequências do problema e não resolve o problema per se, tal qual Pedra (2012) informa que a necessidade para que o combate da pirataria seja realmente efetivo distingue na expansão das operações navais à região do oceano Índico, a edificação de uma guarda costeira somali e a promoção de um governo central efetivo capaz de restaurar o Estado de Direito na Somália.

Na acadêmica, a formação de uma força naval militar pode ser explicada através da Teoria do Poder Marítimo de Alfred Mahan onde é explicado que mediante ao domínio de mar e oceanos e os seus meios de superfície fomentada por meio de uma força naval forte é possível

as nações atingirem seus objetivos, sendo eles comerciais e/ou militares. Dentro dessa perspectiva é possível entender a formação de uma força naval militar em uma região estratégica como o Golfo de Áden, assim como os interesses dos países envolvidos na operação estarem presente nesse local.

Outros tópicos apresentados são os conceitos de pirataria e o debate existente do conceito de segurança marítima. O conceito de pirataria nomeado pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982 conduz um melhor entendimento do que deve ser considerado como atos de pirataria e diferenciando do roubo armado. A questão do conceito de segurança marítima é que não se manifesta uma universalização desse conceito, sendo assim, abre precedentes para interpretações de atores e organismos internacionais em conformidade aos interesses e suas orientações políticas-ideológicas dificultando um comportamento linear em relação à segurança marítima.

Por fim, a principal conclusão apreciada neste trabalho é que os interesses nacionais vão ser sempre levados em consideração refletindo no comportamento dos Estados no meio internacional. Como pode ser demonstrado na organização da Operação Atalanta ser focada no combate à pirataria na região do Golfo de Áden e na costa da Somália, para a União Europeia manter uma força naval militar é justificável pois é uma das principais rotas para entrar e sair do continente, sendo assim, atendendo as suas demandas. Da mesma forma o auxílio dos outros atores internacionais como os países membros permanentes do Conselho de Segurança, OTAN e os próprios Estados que se mobilizaram para combater à pirataria marítima, sendo uma região extremamente rica e geograficamente bem localizada, garantir a proteção do local das adversidades presentes na região que atrapalhe a livre navegação e a boa ordem do mar é de suma relevância. Em razão dessas colocações, em síntese, esse trabalho pretendeu demonstrar a eficácia da força naval da União Europeia no combate à pirataria marítima e a importância dos atores internacionais nesse processo. Levantando as questões de maior relevância que levaram aquela região ser conhecida pela pirataria marítima, o contexto sociopolítico crítico da Somália que traduziu nas práticas piratas e os comportamentos das esferas interestatais em relação ao combate a esse crime.

## REFERÊNCIAS

- AKABASSI, Evelyne. **A Pirataria Marítima Como Ameaça À Segurança Da Navegação**. 2016. 72 f. Monografia (Especialização) - Curso de Direito, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2016. Disponível em [https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/biblioteca/trabalhos\\_academicos](https://www.marinha.mil.br/tm/sites/www.marinha.mil.br.tm/files/file/biblioteca/trabalhos_academicos). Acesso em 23 nov. 2019.
- ALI, A. Mazrui et al. **História geral da África, VIII: África desde 1935**. Brasília: Organização das Nações Unidas Para A Educação, A Ciência e A Cultura (unesco), 2010. 1272 p. Disponível em <https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000190256>. Acesso em: 05 set. 2019
- BANDARRA, Leonardo Carvalho Azevedo. **A Falência Estatal e o Combate à Pirataria na Somália**. Universidade de Brasília, Revistas de Estudos Internacionais (REI), Vol. 06, 2015.
- BEACH, Derek; PEDERSEN, Rasmus Brun. **Process-Tracing Methods: Foundations and Guidelines**. Michigan: The University Of Michigan Press, 2013.
- BEIRÃO, André Panno; PIÑON, Charles. **A IMO e a repressão ao roubo armado contra navios: da retórica internacional à cooperação regional**. Revista de Direito Internacional, [s.l.], v. 12, n. 1, p.266-285, 1 set. 2015. Centro de Ensino Unificado de Brasília.
- BRASIL, Nações Unidas. **Transporte marítimo é ‘espinha dorsal’ da economia global, diz ONU em data especial**. Disponível em <https://nacoesunidas.org/transporte-maritimo-e-espinha-dorsal-da-economia-global-diz-onu-em-data-especial/>. Acesso em: 14 de out de 2019.
- BRASIL. **Decreto nº 99.165, de 12 de março de 1990**. Promulgada a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.
- CÂMARA INTERNACIONAL DO COMÉRCIO. **Relatório do Internacional Maritime Bureau (IMB)**. Disponível em [https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb\\_piracy\\_report\\_2008.pdf](https://www.rk-marine-kiel.de/files/piraterie/imb/imb_piracy_report_2008.pdf). Acesso em 15 out. 2019.
- CARAFANO, James Jay, WEITZ, Richard, ANDERSON, Martin Edwin. **Maritime Security: Fighting piracy in the gulf of Anden and Beyond**, The Heritage Foudation, 2009.

CARDOSO, Nilton César Fernandes. Conflito Armado na Somália: Análise das causas da desintegração do país após 1991. 2012. 94 f. Monografia (Especialização) - Curso de Relações Internacionais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2012.

Disponível em

<https://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/71689/000880118.pdf?sequence>. Acesso em 23 nov. 2019

CASTRO, Marina Scotelaro de. **A instabilidade na Somália e a ineficácia das intervenções internacionais**. Conjuntura Internacional: Cenários PUC MINAS, Belo Horizonte, v. 07, n. 07, p.01-07, 02 jun. 2010. Anual. Disponível em <https://docplayer.com.br/18819647-02-06-2010-a-instabilidade-na-somalia-e-a-ineficacia-das-intervencoes-internacionais-p-01.html>. Acesso em 23 nov. 2019.

CAVALCANTI, Rafael Reis; LIMA, Ricardo Dziedzic de Araújo. A pirataria marítima no mundo contemporâneo. **Revista de Villegagnon**, Rio de Janeiro, n.8, p.72-77, jan./ dez. 2013.

Disponível em <http://www.redebim.dphdm.mar.mil.br/vinculos/000005/000005cd.pdf>.

Acesso em: 23 nov. 2019.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **World Factory book**. Disponível em

<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/so.html>. Acesso em 19 nov. 2019.

DELGADO, Joedson de Souza; GICO JÚNIOR, Ivo Teixeira. **Pirataria Marítima: Da Segurança Da Navegação à Responsabilidade do Transportador Internacional de Mercadorias**. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Cadernos do Programa de Pós-Graduação, 2016.

EMERENCIANO, Célio Virgínio. **Soberania nos estados fracassados: o caso da Somália**. 2015. 73 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Católica de Santos, Santos, 2015.

EUNAFOR. **Information Booklet**. Disponível em [http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2015/02/20150112\\_EU-Naval-Force-Operation-Atalanta-Information-Booklet-EN-hyperlinks.pdf](http://eunavfor.eu/wp-content/uploads/2015/02/20150112_EU-Naval-Force-Operation-Atalanta-Information-Booklet-EN-hyperlinks.pdf). Acesso em 09 out. 2019.

FAGANELLO, Priscila Liane Fett. **Operações de Manutenção da Paz da ONU: De que forma os Direitos Humanos Revolucionaram a principal ferramenta internacional da paz**. Fundação Alexandre Gusmão, Brasília, 2013. Disponível em:

<http://funag.gov.br/loja/download/1078-operacoes-de-manutencao-de-paz.pdf>. Acesso em 07 set. 2019

FERREIRA, Carolina Rocha. **A Evolução da Pirataria Marítima em Águas Internacionais**. Universidade Nova Lisboa, Faculdade de Direito, CEDIS Working Papers. Direito, Segurança e Democracia, nº 52, 2017.

FILHO, Nelson Speranza. **Pirataria Marítima: Ameaça Global**. Faculdade do Guarujá, 2015.

HALBERSTAM, Malvina. **Terrorism on the High Seas: The Achille Lauro, Piracy and the IMO Convention on Maritime Safety**, *The American Journal of International Law*. Vol. 82, No. 2 (Apr. 1988), p. 269-310.

HALL, Peter A.; TAYLOR, Rosemary C. R. **As Três Versões Do Neo-Institucionalismo**. Lua Nova: Revista de Cultura e Política, [s.l.], n. 58, p.193-223, 2003. FapUNIFESP (SciELO).

INTERNACIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Djibouti Code of Conduct**. Disponível em <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Pages/DCoC.aspx>. Acesso em 10 jun. 2019.

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION. **Resolução A.1025(26)** Disponível em: <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/A.1025.pdf>. Acesso em: 13 out. 2019

JAMES, George. **Somalia's Overthrown Dictator, Mohammed Siad Barre, Is Dead**. **1995**. Disponível em <https://www.nytimes.com/1995/01/03/obituaries/somalia-s-overthrown-dictator-mohammed-siad-barreisdead.html?sec=&spon=&pagewanted=2>. Acesso em: 10 out. 2019

LUCAS, Edward. **Fighting pirates: Maritime hegemons' interests in combatting piracy**. 2016. 283 f. Tese (Doutorado) - Curso de Relações Internacionais, American University, Washigton, 2016. Cap. 1.

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

MIDDLETON, Roger. **Piracy in Somalia: Threatening global trade, feeding local wars.** London: Chatham House (Royal Institute of International Affairs), 2008.

OLIVEIRA, Fernanda Amorim. **Pirataria na Somália: Consequências no Cenário Internacional.** 209. 65 f. Monografia (Especialização) - Curso de Relações Internacionais, Universidade Católica de Brasília, Brasília, 2009.

PEDRA, José João; MUNDIAL, Zonas de Crise na Geopolítica. **A pirataria marítima na Somália. Geopolítica mundial: Zonas de crise na geopolítica mundial.** Janus: Anuário de Relações Internacionais: Portugal num mundo em mudança, Lisboa, p.68-69, 2012. Anual. Disponível em <http://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/905/1/Jos%c3%a9%20Jo%c3%a3o%20Pedra.pdf>. Acesso em 09 nov. 2019

PIEDADE, João. **Segurança marítima e os estudos de segurança: Revisão da literatura. Relações Internacionais.** Lisboa, n. 57, p. 11-24, mar. 2018. Disponível em [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992018000100002&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992018000100002&lng=pt&nrm=iso). Acesso em 05 nov. 2019.

SARAIVA, Luís Eduardo; JOANA, Pierre-Michel. **A pirataria desarma-se em terra: o caso da Somália.** Relações Internacionais, Lisboa, n. 31, p. 85-97, set. 2011. Disponível em [http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1645-91992011000300009&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1645-91992011000300009&lng=pt&nrm=iso). Acesso em 05 set. 2019.

SCHNEIDER, Eduardo Augusto Souto da Costa. **Pirataria marítima: a experiência Somali. Revista de Direito Internacional.** [s.l.], v. 12, n. 1, p.302-322, 1 set. 2015. Centro de Ensino Unificado de Brasília.

SILVA, Renato Pericin Rodrigues da. **Cooperação internacional no combate à pirataria na costa da Somália.** 2010. 44 f. Monografia (Especialização em Relações Internacionais)- Universidade de Brasília, Brasília, 2010.

SILVEIRA, João Almeida. EU-NAVFOR ATALANTA e o Solf Power Comunitário. IN: **Colóquio “Jornadas do Mar 2014”**, subordinado ao tema “Mar: Uma Onda de Progresso”, realizado entre 11 e 14 de Novembro de 2014, na Escola Naval (Marinha portuguesa), Lisboa, Portugal, 2014.

THE WORLD BANK. **Somalia**. Disponível em <https://data.worldbank.org/country/somalia>. Acesso em 10 nov. 2019.

TILL, Geoffrey. **Poder Marítimo: questões relevantes e desafios**. REVISTA DA ESCOLA DE GUERRA NAVAL, [S.I], n.7, p. 8-31. mar. 2017. ISSN e-2359-3075. Disponível em <https://revista.egn.mar.mil.br/index.php/revistadaegn/article/view/442>. Acesso em 17 de set. 2019

TILL, Geoffrey. **SEAPOWERS: A Guide for the Twenty-First Century**. 2. ed. New York: Routledge, 2009. 409 p

UNITED NATIONS. **Referendo sobre a tutela italiana no território somali**. Disponível em [https://www.un.org/en/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/1418%20\(XIV\)](https://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/1418%20(XIV)). Acesso em 20 de nov. 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 1816**. Disponível em: [unscr.com/en/resolutions/1816](http://unscr.com/en/resolutions/1816). Acesso em 22 nov. 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 1838**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1838> Acesso em 13 de out, 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 1838**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/1838>. Acesso em: 22 nov. 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 1844**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1844>. Acesso em 20 nov. 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 1918**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1918>. Acesso 20 maio 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 1976**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1976>. Acesso 20 maio 2019

UNITED NATIONS. **Resolução 1987**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/doc/1987>. Acesso 20 maio 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 733**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/733>. Acesso em 20 de nov. 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 794**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/794>. Acesso em 10 de nov. 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 837**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/837>. Acesso em 18 de nov. 2019.

UNITED NATIONS. **Resolução 886**. Disponível em <http://unscr.com/en/resolutions/886>. Acesso em 15 de nov. 2019.

VISENTINI, Paulo Fagundes. **A ÁFRICA NA POLÍTICA INTERNACIONAL: O Sistema Interafricano e sua Inserção Mundial**. Curitiba: Juruá Editora, 2010.