

INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL
2023/2024



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL

Nelson Américo Machai
Capitão-de-mar-e-guerra Fz (MOZ)



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O PAPEL DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE NA
SEGURANÇA MARÍTIMA**

CMG Fz (MOZ) Nelson Américo Machai

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2023/2024

Pedrouços 2024



**INSTITUTO UNIVERSITÁRIO MILITAR
DEPARTAMENTO DE ESTUDOS PÓS-GRADUADOS**

**O PAPEL DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE NA
SEGURANÇA MARÍTIMA**

CMG Fz (MOZ) Nelson Américo Machai

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2023/2024

Orientador: CMG Luciano Joaquim dos Santos Oliveira

Pedrouços 2024



Declaração de compromisso Anti plágio

Eu, **Nelson Américo Machai**, declaro por minha honra que o documento intitulado **O Papel da Marinha de Guerra de Moçambique na Segurança Marítima** corresponde ao resultado da investigação por mim desenvolvida, enquanto auditor do **Curso de Promoção a Oficial General 2023/2024** no Instituto Universitário Militar, e que é um trabalho original, em que todos os contributos estão corretamente identificados em citações e nas respetivas referências bibliográficas.

Tenho consciência que a utilização de elementos alheios não identificados constitui grave falta ética, moral, legal e disciplinar.

Pedrouços, **05 de Julho de 2024**

NELSON AMÉRICO MACHAI

Nelson Américo Machai
CMG Fz (MOZ)



Agradecimentos

O meu primeiro agradecimento é para a direção das Forças Armadas de Defesa de Moçambique, por ter me concedido esta grande oportunidade com a nomeação para frequentar o Curso de Promoção a Oficial General por forma a elevar as minhas qualidades profissionais fundamentais para o desempenho de funções.

Ao Capitão-de-mar-e-guerra Luciano Joaquim dos Santos Oliveira, meu orientador, agradeço a sua permanente disponibilidade na orientação, aconselhamento e profissionalismo que contribuíram decisivamente para que este trabalho de investigação individual tenha sido realizado com sucesso.

Um agradecimento especial vai ao Capitão-de-mar-e-guerra Carlos Miguel Castanheira Cossa, que incansavelmente dia e noite deu todo o apoio intelectual e moral para que a frequência a este curso fosse mais leve e produtiva possível.

Às diferentes personalidades, que amavelmente acederam ser entrevistadas no âmbito deste trabalho, agradeço pelos valiosos contributos que deram a esta investigação.

Aos camaradas do CPOG 2023/2024, agradeço pelo inestimável ambiente, ao verdadeiro espírito de camaradagem que me emprestaram durante a frequência. Eles foram a minha segunda família.

Por fim, um agradecimento muito especial à minha família e aos meus amigos, em particular à minha mãe (Francelina), à minha esposa (Juvenália) e às minhas princesas (Clélia, Junelsa e Nelmayla), pela compreensão permanente, apoio incondicional e incentivo para que pudesse levar o trabalho avante, por isso este trabalho é também vosso. Bem hajam todos!



Índice	
1. Introdução	1
2. Enquadramento teórico conceptual	4
2.1. Revisão da literatura	4
2.1.1. Espaços marítimos	5
2.2. Modelo de análise	11
2.3. Metodologia	13
2.3.1. Participantes e procedimento	13
2.3.2. Instrumento de recolha de dados	13
2.3.3. Técnicas de análise de dados	14
3. Principais riscos e ameaças nas águas jurisdicionais em Moçambique	15
3.1. Localização geoestratégica de Moçambique	15
3.2. Caraterização dos riscos e ameaças	16
3.3. Síntese Conclusiva	18
4. Instituições intervenientes no controlo do mar em Moçambique	20
4.1. Caraterização da contribuição das instituições com interesse no mar	20
4.2. Síntese Conclusiva	23
5. Recursos que sustentam as missões atribuídas à Marinha de Guerra de Moçambique	25
5.1. Enquadramento Jurídico	25
5.2. Organização da Marinha de Guerra de Moçambique	26
5.3. Pessoal e meios que cumprem as missões	29
5.4. Síntese Conclusiva	31
6. Análise de desempenho da Marinha de Guerra de Moçambique na segurança marítima	32
6.1. Análise estratégica	32
6.2. Síntese conclusiva	33
7. Contributos para a melhoria da ação da Marinha de Guerra de Moçambique na segurança marítima	35



7.1. Síntese conclusiva e resposta à questão central	36
8. Conclusões	37
9. Referências Bibliográficas	41

Índice de Anexos

Anexo A — Poder nos espaços marítimos	Anx A-1
---	---------

Índice de Apêndices

Apêndice A — Corpo de Conceitos	Apd A-1
Apêndice B — Personalidades entrevistadas	Apd B-1
Apêndice C — Instituições que desempenham funções no mar	Apd C-1
Apêndice D — Análise do conteúdo das entrevistas	Apd D-1
Apêndice E — Análise SWOT	Apd E-1
Apêndice F — Dedução de linhas de ação estratégica	Apd F-1
Apêndice G — Medidas genéticas, estruturais e operacionais	Apd G-1

Índice de Figuras

Figura 1 - Espaços Marítimos	6
Figura 2 - Pirataria Marítima em 2023	8
Figura 3 - Situação dos navios quando atacados	8
Figura 4 - Situação em Abril de 2024	9
Figura 5 - Mapa da densidade de navegação em torno de África	10
Figura 6 - Principais Rotas Marítimas mundiais	16
Figura 7 - Abordagem Integrada do SAM	23
Figura 8 - Organograma da MGM	27
Figura 9 - Teatros de Operações Navais da MGM	29

Índice de Quadros

Quadro 1 – Modelo de análise	11
Quadro 2 – Poder nos espaços marítimos	Anx A-1
Quadro 3 - Personalidades entrevistadas	Apd B-1
Quadro 4 - Instituições que desempenham funções no mar (adaptado da Constituição da República de Moçambique)	Apd C-1



Quadro 5 – Análise das entrevistas de Portugal	Apd D-1
Quadro 6 - Análise das entrevistas de Moçambique	Apd D-5
Quadro 7 – Matriz SWOT	Apd E-1
Quadro 8 – Linhas de ação estratégica	Apd F-1
Quadro 9 – Medidas genéticas, estruturais e operacionais	Apd G-1



Resumo

O Canal de Moçambique é estratégico para o desenvolvimento do país, da região e do mundo, tanto pelos seus recursos naturais, como por constituir uma das principais rotas marítimas do mundo. Contudo, pode ser fonte para a prática de atos ilícitos, constituindo desta forma uma ameaça aos interesses de Moçambique. A Marinha de Guerra de Moçambique tem responsabilidade no âmbito da defesa dos espaços marítimos nacionais, pelo que se torna relevante a realização do presente estudo no sentido de propor contributos para a segurança e desenvolvimento nacional.

Em termos metodológicos, foi utilizado um raciocínio indutivo, associado a uma estratégia de investigação qualitativa. A recolha de dados foi efetuada através do recurso a análise documental, complementada por entrevistas semiestruturadas.

A defesa dos espaços marítimos implica ter uma capacidade de monitorização, que passa pelo conhecimento situacional marítimo e capacidade de intervenção rápida através de meios, equipamentos e pessoal, de acordo com a tipologia de cada ameaça.

Atendendo às circunstâncias socioeconómicas e culturais de Moçambique afigura-se como mais adequado, em termos organizacionais e operacionais, criar e operacionalizar um sistema de autoridade marítima, liderado pela Marinha, seguindo o paradigma de duplo uso, e coordenando a sua ação com outras organizações competentes no mar.

Palavras-chave:

Marinha Guerra de Moçambique; Segurança marítima; Autoridade Marítima.



Abstract

The Mozambique Channel is strategic for the development of the country, the region and the world, both for its natural resources and for constituting one of the main maritime routes in the world. However, it can be a source for the practice of illicit acts, thus constituting poses a threat to the national interests of Mozambique.

The Mozambique Navy has responsibility in the context of the defense of national maritime spaces, which is why it becomes important to carry out this study in order to propose contributions to safety and national development. In methodological terms, inductive reasoning was used, associated with a strategy of qualitative research. Data collection was carried out using documental analysis, complemented by semi-structured interviews.

The defense of maritime spaces implies having a monitoring capacity, which involves by Maritime Domain Awareness and the ability to intervene quickly through means, equipment and personnel, according to the type of each threat. Given the socio-economic and cultural circumstances of Mozambique, it appears to be most appropriate, in organizational and operational terms, to create and operationalize a maritime authority, led by the Navy, following the dual-use paradigm, and coordinating its action with other competent organizations at sea.

Keywords:

Mozambique Navy, Maritime Security, Maritime Authority.



Lista de abreviaturas, siglas e acrónimos

C

CEDN	Conceito Estratégico de Defesa Nacional
CM	Canal de Moçambique
CNUDM	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CSM	Conhecimento Situacional Marítimo

E

EUTM MOZ	European Union Training Mission in Mozambique
----------	---

F

FADM	Forças Armadas de Defesa de Moçambique
------	--

I

INAM	Instituto Nacional de Meteorologia
INAMAR	Instituto Nacional da Marinha
IUM	Instituto Universitário Militar

L

LAE	Linhas de Ação Estratégica
-----	----------------------------

M

MGM	Marinha de Guerra de Moçambique
ME	Medidas estruturais
MG	Medidas genéticas
MO	Medidas operacionais

O

OE	Objetivo Específico
OG	Objetivo Geral
OMI	Organização Marítima Internacional

Q

QC	Questão Central
QD	Questão Derivada



R

RCOC Centro de Operações de Coordenação Regional

S

SADC Southern African Development Community

SAM Sistema de Autoridade Marítima

Z

ZEE Zona Económica Exclusiva



1. Introdução

Moçambique é um país estrategicamente situado na margem oriental do continente africano e possui a terceira maior linha de costa do continente africano com cerca de 2780 km (Governo de Moçambique, 2015). As suas águas jurisdicionais, ricas em recursos naturais, interligam-se com o Oceano Índico através do Canal de Moçambique (CM) que separa o país da Ilha de Madagáscar, o qual apresenta cerca de 400 km de largura no seu ponto mais estreito. Madagáscar gera um “efeito de sombra” sobre Moçambique relativamente às intempéries do mar aberto, com exceção dos extremos Sul e Norte, onde a costa está diretamente exposta ao Oceano Índico e por isso mais exposta a fenómenos naturais adversos.

Os oceanos constituem, atualmente, uma fonte de recursos fundamental para o desenvolvimento e para a economia global e em especial para os países ribeirinhos, nomeadamente para as comunidades costeiras que deles dependem direta ou indiretamente, seja na atividade económica diária de subsistência ou na indústria extrativa. Este fator geoestratégico do mar, nomeadamente porque grande parte do comércio e da economia mundial passa nos oceanos, veio transmitir um novo relevo às problemáticas da maritimidade e da segurança marítima, conferindo uma crescente importância geoestratégica e geopolítica dos mares e oceanos. Assim, países e organizações passaram a articular políticas, sinergias e a definirem estratégias consentâneas com os seus interesses de Estado. Nesta conjuntura, temos vindo a constatar que a comunidade internacional tem adotado uma postura teoricamente mais proativa, contudo pensamos que pouco efetiva, nomeadamente na projeção da importância do mar e dos fatores económicos associados (Bernardino, 2010, p. 62).

Moçambique sendo banhado pelo Oceano Índico beneficia desses recursos e que, simultaneamente despertam interesse para outros países e ou organizações, nomeadamente que se dedicam ao tráfico ilegal e às atividades ilícitas no mar. Consequentemente, cumpre ao Estado costeiro zelar pelos recursos que lhe pertencem nos espaços marítimos de soberania ou jurisdição nacional e fazer cumprir a lei e a ordem nesses espaços. A proteção dos recursos marítimos e as ações para evitar que as atividades ilícitas no mar tenham reflexo em terra, caem no âmbito da segurança marítima. Contudo, esses ilícitos podem também prejudicar o próprio ambiente marítimo em termos de esgotamento de espécies, poluição ou de perigo para a navegação, constituindo-se numa séria ameaça à soberania nacional. Cajarabille et al. (2012, p. 29)



Este contexto dá uma boa ideia da importância do mar para a economia mundial e, sobretudo, para a economia moçambicana. Porém, os riscos e as ameaças no ambiente marítimo têm se multiplicado e constitui uma prioridade para o Estado Moçambicano. Importa salientar que os riscos não pressupõem a existência da intenção em cometer uma ação ilegal ou provocar dano, enquanto as ameaças pressupõem a intenção do agente que as produz em efetuar uma ação que é ilegal e que pode provocar dano (Monteiro 2011, p. 17).

Neste âmbito, o Governo de Moçambique tem vindo a desenvolver esforços para o incremento da capacidade de controlo e preservação dos recursos naturais, dotando as várias instituições de capacidades e meios adequados. Nos últimos anos, vários projetos foram desenvolvidos com vista a criar um Sistema de Autoridade Marítima (SAM), capaz de otimizar os meios de vigilância e controlo com vista a garantir a segurança marítima. Nestes, a Marinha de Guerra de Moçambique (MGM), ramo das Forças Armadas de Defesa de Moçambique (FADM), é uma das instituições com elevada responsabilidade no âmbito da defesa dos espaços marítimos nacionais, o que torna relevante a realização do presente estudo, com vista a fortalecer o papel da MGM, para o cumprimento integral da missão de defesa dos espaços marítimos e intervenção no contexto da Autoridade Marítima que culmina com a Ação do Estado no Mar.

O objeto de estudo é a MGM que será delimitado em três domínios: tempo, espaço e conteúdo (Santos & Lima, 2019, p. 42).

A pesquisa será realizada limitando-se aos espaços marítimos de Moçambique e análise será feita considerando no período entre 2017 a 2023, por se tratar do período entendido como suficiente para compreender as alterações e os desafios que a Marinha enfrentou nos últimos anos. O ano de 2017 é o ponto de partida por ter sido o início dos ataques terroristas em Cabo Delgado. Sendo 2023 o ano de implementação da legislação das instituições ligadas ao mar. Em termos de conteúdo, este estudo incidirá sobre o emprego e organização da MGM na segurança marítima dos espaços marítimos de Moçambique.

O Objetivo Geral (OG) da presente investigação é: Propor contributos para a ação da Marinha de Guerra de Moçambique na segurança marítima em Moçambique.

Para cumprir com o OG, e para facilitar a sua abordagem, formularam-se quatro objetivos específicos (OE):

OE1 - Caracterizar os riscos e as ameaças nas águas jurisdicionais em Moçambique;



OE2 - Caracterizar a contribuição das instituições que intervêm no controlo do mar em Moçambique;

OE3 - Analisar os recursos (humanos e materiais) que sustentam as missões atribuídas à MGM no âmbito da Segurança Marítima;

OE4 – Analisar o desempenho da MGM na segurança marítima.

Considerando que a MGM é um organismo com elevada responsabilidade de defesa dos espaços marítimos nacionais, identificou-se a seguinte questão central para a pesquisa: De que forma a MGM pode contribuir para a segurança marítima em Moçambique?

O presente trabalho de investigação terá uma estrutura do tipo tradicional (Santos & Lima, 2019, pp. 150-151) e estará organizado em seis capítulos, para além da introdução e das conclusões.

A introdução incluirá o enquadramento e a justificação do tema, o objeto de estudo e a sua delimitação, os objetivos e as questões levantadas, assim como a organização do estudo no que respeita à sua estrutura e conteúdo (Santos & Lima, 2019, p. 150).

No segundo capítulo será apresentada a informação resultante do processo de revisão de literatura, de modo a contextualizar o tema. Serão igualmente descritos o modelo de análise e o percurso metodológico seguido e a seguir durante as suas diferentes fases, bem como os instrumentos e técnicas de recolha, análise e tratamento de dados. No terceiro capítulo procurar-se-á caracterizar os riscos e ameaças nas águas jurisdicionais de Moçambique, de forma a identificar e determinar os potenciais desafios. No quarto capítulo, será feita uma caracterização da contribuição das instituições intervenientes no controlo do mar em Moçambique, de modo a indicar as suas atribuições, meios e atividades. No quinto capítulo, far-se-á uma análise dos recursos (humanos e materiais) que sustentam as missões atribuídas à MGM. No sexto capítulo, será feita análise do desempenho da MGM na segurança marítima. No sétimo capítulo, será respondida à questão central da pesquisa onde serão apresentados os contributos para a ação da MGM na segurança marítima.



2. Enquadramento teórico conceptual

Neste capítulo será apresentada a revisão da literatura, modelo de análise e a metodologia de investigação.

2.1. Revisão da literatura

Moçambique tem soberania e jurisdição numa área considerável de mar (águas interiores marítimas, mar territorial, zona económica exclusiva e plataforma continental), sobre a qual é necessário garantir a defesa dos interesses nacionais.

Estes interesses no mar incluem, entre outros: a exploração sustentada de recursos vivos e minerais, que contribui para o desenvolvimento económico e para o crescimento da riqueza nacional; via de comunicação e transporte, assegurando o abastecimento nacional e dos países vizinhos (*Interland*) de produtos por via marítima; a defesa nacional, através da possibilidade de projeção de força do mar para terra a grandes distâncias.

A segurança, para além de constituir um objetivo primordial do Estado é , sem dúvida, um pré-requisito para o progresso e o bem-estar. Sem um grau aceitável de segurança, não existirá a tranquilidade necessária para o normal desenvolvimento das atividades inerentes à vida organizada em sociedade. Num sentido abrangente, a segurança resulta da adequada utilização de um conjunto de recursos de várias ordens, sejam eles políticos, económicos, sociais, militares, energéticos, educacionais e muitos outros. (Cajarabille, 2009, p. 103)

As principais ameaças aos interesses nacionais no mar incluem: a generalidade do crime organizado transnacional associado ao tráfico de droga; o terrorismo e insurgência, ao tráfico de seres e órgãos humanos; o tráfico de madeira, marfim e pedras preciosas; a pirataria marítima; a pirataria marítima e a pesca ilegal, não declarada e não regulada.

Para que o país possa tirar o maior proveito do mar é necessário garantir a sua segurança (tanto no sentido “*safety*” como de “*security*”). Sucintamente, a primeira está relacionada com riscos e refere-se à prevenção de acidentes no mar e ações subsequentes em caso de sinistros, quanto às regras para condução segura da navegação da certificação e inspeção de embarcações, bem como da proteção do meio ambiente. A perspectiva *security* está relacionada com ameaças, referindo-se a atos intencionais ilícitos sobre navios, pessoas, instalações e equipamentos ligados a atividades marítimas e envolve instrumentos de força e medidas para proteger a navegação e os recursos do mar e ainda combater a criminalidade nos espaços marítimos.



A segurança no mar deve ser estudada como um subsistema de segurança nacional, portanto integrada em visões mais amplas, com as quais terá que ser congruente, embora tenha características próprias Cajarabille et al. (2012, p. 21).

A Fundação *Brenthurst* (2010, p. 10). define a segurança marítima, numa perspetiva africana, como “...tudo aquilo que cria, mantém ou melhora a utilização segura das vias marítimas africanas e das infraestruturas que suportam essas vias...”

Um dos fatores basilares do desenvolvimento da economia associada ao mar, vulgarmente designada por “economia azul”, é a existência de condições de segurança que permita o desenvolvimento da indústria e das atividades comerciais ligadas ao mar.

2.1.1. Espaços marítimos

O Estado moçambicano ratificou a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) em 13 de março de 1997. Para que qualquer Estado Costeiro possa intervir no mar será necessário que conheça os seus limites de áreas de jurisdição marítima. Apesar da convenção de *Mondego Bay* ter definido os limites dos espaços marítimos, são vários os estados costeiros em situação conflituosa nesta matéria. Em Moçambique, a Lei n.º 20/2019, de 8 de novembro de 2019, designada “Lei do Mar”, é baseada na CNUDM de 1982 (ver figura 1), onde constam nos termos do regulamento doutrinário interno de Moçambique, as seguintes definições:

– **Águas interiores marítimas:** são as situadas no interior da linha de base, a partir da qual se mede a largura do mar territorial, nos termos do artigo 13 da Lei n.º 20/2019, de 4 de Janeiro, Lei do mar

– **Mar Territorial:** compreende a faixa do mar cuja largura se estende até 12 milhas náuticas, medidas a partir da linha base. A soberania do Estado estende-se para além do território e das suas águas interiores ao mar territorial e ao espaço aéreo sobrejacente bem como ao leito e subsolo do mar territorial definido nos termos do artigo 14 da Lei do mar.

– **Zona Contígua:** é a faixa do mar adjacente ao mar territorial, a qual se estende até 24 milhas náuticas medidas a partir da linha base, onde o Estado exerce o controlo necessário a prevenção da violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, migração, sanitários e prevenção do meio ambiente marinho, estabelecida nos termos do artigo n.º 15 da supracitada Lei do Mar.

– **Zona Económica Exclusiva:** que compreende a faixa do mar além e adjacente ao mar territorial, que se estende até à distância de 200 milhas náuticas, medidas a partir da linha de base, da qual se mede o mar territorial. (artigo n.º 16 da Lei do Mar).

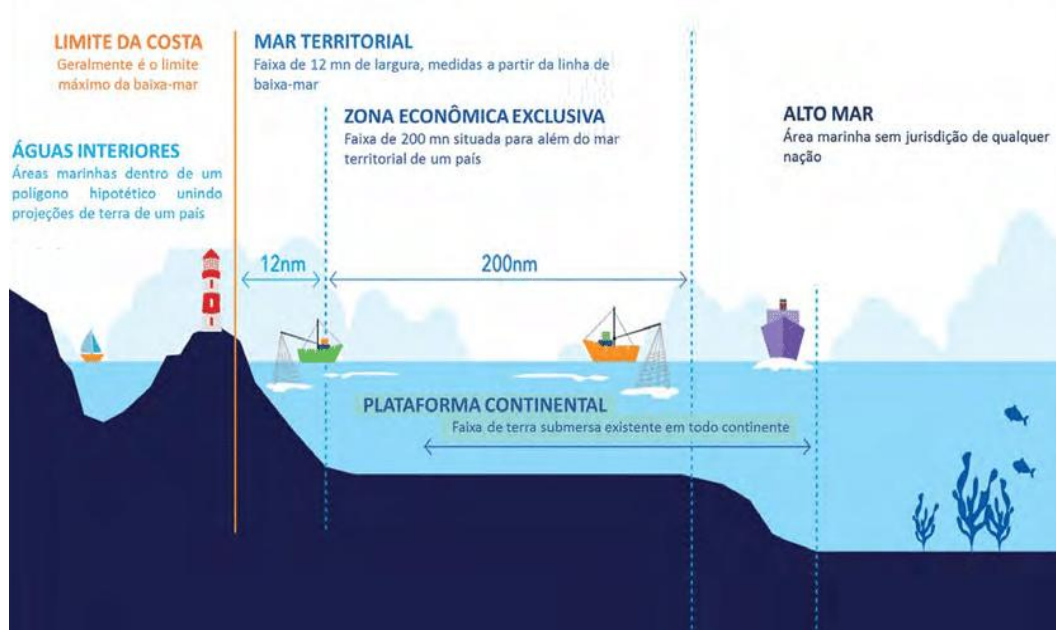


Figura 1 - Espaços Marítimos

Fonte: Adaptado *European Commission* (2015)

É possível relacionar os diversos tipos de infrações que ocorrem no mar com quem pode autorizar as ações de controlo da aplicação do direito do mar nos espaços marítimos sob jurisdição nacional de acordo com a delimitação estabelecida (ver Apêndice A).

A importância do espaço marítimo para a economia das nações e o seu forte contributo para o desenvolvimento é inquestionável, razão pela qual a segurança marítima afigura-se como um aspeto de grande relevância para o comércio internacional.

Desde a fundação da Organização Marítima Internacional (OMI) em 1948, conforme observado por Fortes (2014), houve uma clara distinção entre duas dimensões da segurança marítima: Segurança Marítima e Proteção Marítima, amplamente conhecidas internacionalmente como *Maritime Safety* e *Maritime Security*.

Fortes (2014) explica que a dimensão da segurança marítima aborda questões relacionadas à garantia da segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção e preservação do ambiente marinho. Isso engloba um conjunto de regras e procedimentos destinados a prevenir ou minimizar a ocorrência de acidentes no mar, com foco na segurança dos navios face a possíveis catástrofes naturais ou outros riscos não intencionais. As normas para a segurança dos navios podem abranger aspetos como a construção, materiais e sistemas do navio, bem como a formação dos marítimos e as



condições de trabalho. Nesse sentido, tanto o Estado de bandeira quanto os Estados costeiros desempenham um papel fundamental na fiscalização da aplicação e execução eficazes dessas normas. No contexto de Moçambique, o Instituto Nacional da Marinha (INAMAR) é o órgão responsável pela segurança marítima no país, conforme estabelecido na Resolução n.º 9/2012 de 15 de março.

Ainda de acordo com Fortes (2014) no que concerne à dimensão da Segurança, esta engloba todas as medidas destinadas à proteção contra atos ilícitos e deliberados perpetrados por indivíduos que possam perturbar ou obstruir atividades legítimas no mar, ou que possam se aproveitar do espaço marítimo para realizar atividades ilegais. Assim, algumas das principais ameaças à segurança marítima compreendem:

- Ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política de um Estado;
- Atos terroristas contra o transporte, instalações offshore e de outros interesses marítimos;
- Transporte ilegal de armas, nomeadamente as armas de destruição em massa;
- Pirataria e assalto à mão armada no mar;
- Crimes transnacionais organizados, como por exemplo, o contrabando de migrantes, narcóticos, arma;
- Ameaças à segurança de recursos, como por exemplo, a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada; e
- Ameaças ambientais, nomeadamente o derrame de petróleo.

Neste contexto, discutem-se estes riscos e estas ameaças, procurando demonstrar a necessidade de preservar a segurança marítima, como condição de base para um adequado aproveitamento económico dos oceanos. A segurança marítima é aqui entendida no sentido mais lato do termo, incluindo a “...proteção do domínio marítimo (e a limitação dos efeitos) face a perigos, danos ambientais, riscos ou perdas, tanto acidentais como naturais” (safety) e a “proteção do domínio marítimo contra ameaças ou atos ilícitos intencionais...” (security) (Monteiro, 2011, p. 12).

Para os ilícitos acima referidos, as autoridades competentes são a MGM, ao abrigo do Decreto-lei n.º 71/2016 de 30 de outubro, e a Polícia de Proteção Marítima, Lacustre e Fluvial, ao abrigo da Lei n.º 16/2013 de 12 de agosto.



Figura 2 - Pirataria Marítima em 2023

Fonte: Map-1 (2023). Retirado de <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy->

A Figura 2, ilustra as zonas que são frequentemente assoladas pela pirataria marítima onde o canal de moçambique não é exceção e já vivenciou¹ vários casos desta natureza. Este facto torna cada vez mais importante o destaque do papel da MGM para o combate aos ilícitos no mar e que a união de esforços institucionais poderá ajudar a trazer maiores benefícios para Moçambique. Como se pode observar pela figura 3, em 2023 a maior ocorrência de ataques existiu com os navios em fundeadouros, o que consubstancia as situações ocorridas naquele ano nos fundeadouros moçambicanos.



Figura 3 - Situação dos navios quando atacados

Fonte: [New-imb-report-reveals-concerning-rise-in-maritime-piracy-incidents-in-2023](https://www.icc-ccs.org/index.php/1342). Retirado de <https://www.icc-ccs.org/index.php/1342>

¹ Roubo a bordo (16JUL23) - Fundeadouro da Beira com roubo de carga e Roubo a bordo (01DEZ23) - Fundeadouro de Nacala com roubo de carga (<https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2023-1>)

Refira-se que em 2024, a crescente situação de insegurança ao largo da Somália (ver figura 4) e a situação de conflito internacional com os rebeldes Houthis no Mar Vermelho, com centenas de navios a desistirem da rota pelo Suez², está a gerar uma alteração de comportamento da navegação mercante naquelas águas, o que poderá aumentar a utilização do CM para a navegação internacional.



Figura 4 - Situação em Abril de 2024

Fonte: Mapa (2024). Centro de Relatório de pirataria IMB. Retirado de <https://www.icc-ccs.org/piracy>

Com efeito, o CM apresenta já uma expressão considerável para o comércio marítimo através do Atlântico, como se poderá observar pela figura 5. Esta, obtida em 13 de maio de 2024, com dados em tempo real, reflete a crescente utilização daquela via de navegação, com um aparente decréscimo na entrada do Mar Vermelho.

² Um quarto da capacidade mundial em transporte marítimo por contentores já desistiu da rota pelo Mar Vermelho e pelo Canal do Suez desde o início dos ataques Hutis na região, segundo o balanço mais recente publicado pelo blogue da Flexport. <https://expresso.pt/economia/2024-01-13-Crise-no-Mar-Vermelho-agrava-se.-Mais-de-500-navios-desistem-da-rota-pelo-Suez>

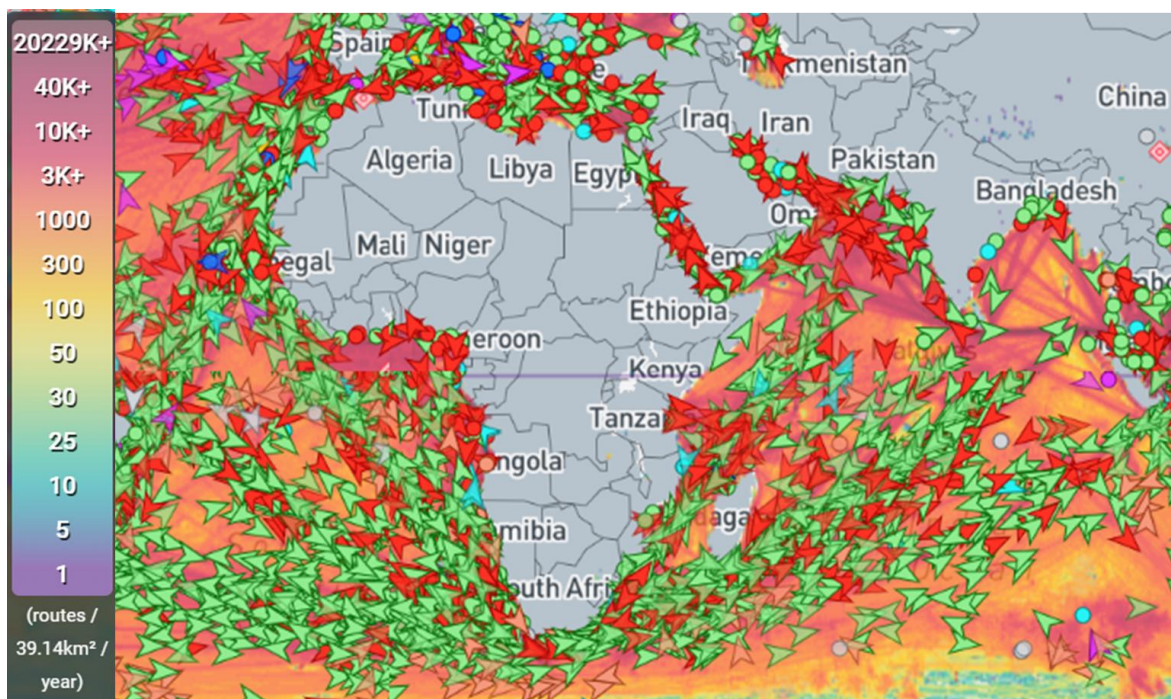


Figura 5 - Mapa da densidade de navegação em torno de África
Fonte: Marinetráfico. Retirado de <https://www.marinetraffic.com>



2.2. Modelo de análise

O modelo de análise definido para o presente estudo tem como conceitos fundamentais a segurança marítima, *safety & security*.

Quadro 1 – Modelo de análise

TEMA		O Papel da Marinha de Guerra de Moçambique na Segurança Marítima					
OBJETIVO GERAL		Propor contributos para a ação da Marinha de Guerra de Moçambique na segurança marítima.					
OBJETIVOS ESPECÍFICOS		Questão Central		De que forma a Marinha de Guerra de Moçambique pode contribuir para a segurança marítima em Moçambique			
		Questões Derivadas		Conceitos	Dimensões	Indicadores	Técnicas de recolha
OE1	Caracterizar os riscos e as ameaças nas águas jurisdicionais em Moçambique;	QD1	Quais são as características principais das ameaças nas águas jurisdicionais de Moçambique?	<ul style="list-style-type: none"> Segurança marítima, <i>Safety & Security</i> 	<ul style="list-style-type: none"> Ameaça ou uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política de um Estado; Atos terroristas contra o transporte, instalações offshore e de outros interesses marítimos; Transporte ilegal de transporte de armas, nomeadamente as armas de destruição em massa; Pirataria e assalto à mão armada no mar; Crimes transnacionais organizados, como por exemplo, o contrabando de migrantes, narcóticos, arma; Ameaças à segurança de recursos, como por exemplo, a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada; e Ameaças ambientais, nomeadamente o derrame de petróleo. 	<ul style="list-style-type: none"> N.º de atos praticados Nível de violência Número de patrulhas marítimas Número de embarcações que exercem pesca 	<ul style="list-style-type: none"> Recolha de dados Revisão bibliográfica Entrevistas semiestruturadas



OE2	Caracterizar a contribuição das instituições que intervêm no controlo do mar em Moçambique;	QD2	Qual é a contribuição das instituições que intervêm no mar em Moçambique?	Organização Competências Atribuições Águas jurisdicionais	<ul style="list-style-type: none">• Coordenação institucional• Número de intervenientes no mar• Nível de atuação no mar	Na	
OE3	Analisar os recursos (humanos e materiais) que sustentam as missões atribuídas à MGM.	QD3	Como é que os recursos da MGM sustentam as missões no âmbito da Segurança marítima?	MGM Emprego Organização		Quantidade Qualidade Natureza dos meios Formação Treino	
OE4	Analisar o desempenho da MGM na segurança marítima	QD4	Quais as disfunções da MGM na fiscalização marítima?				



2.3. Metodologia

Como o processo de raciocínio, adotou-se o tipo indutivo, através do qual se “...pretende conhecer mais profundamente um determinado fenómeno ou situação particular, podendo ou não se chegar a uma teoria explicativa formal...” (Santos & Lima, 2019), isto é, a partir de um estudo aprofundado, os resultados obtidos podem servir para outras instituições com interesse no mar.

A estratégia de investigação foi qualitativa, tendo-se procurado “alcançar um entendimento mais profundo e subjetivo do objeto de estudo, sem se preocupar com medições e análises estatísticas” (Vilelas, citado por Santos & Lima, p. 27).

O tipo de desenho de pesquisa adotado foi o estudo de caso, que consistiu num procedimento metodológico através do qual se recolheu informação sobre os contributos para a melhoria das ações nas diversas vertentes, incluindo a componente externa, coordenação com os diferentes atores intervenientes no mar no âmbito do exercício da autoridade do Estado nas águas jurisdicionais em Moçambique, na busca da compreensão do fenómeno a estudar (Freixo, 2011, p. 109).

2.3.1. Participantes e procedimento

As entrevistas semiestruturadas foram realizadas de acordo com a reconhecida experiência e competência de cada entrevistado na sua relação com o tema e foram realizadas de forma presencial, e de forma telemática, de acordo com a disponibilidade, distância e preferência dos entrevistados (Ver Apêndice B). Os guiões das entrevistas focaram-se nos assuntos da sua especialidade e nas funções. A todos os intervenientes foram asseguradas as garantias de salvaguarda do anonimato e confidencialidade, a que todos abdicaram. As transcrições das entrevistas foram objeto de análise interpretativa para enquadramento, categorização e identificação de dados para a investigação, constituindo um poderoso instrumento de análise.

2.3.2. Instrumento de recolha de dados

A recolha de dados foi essencialmente realizada através de pesquisa bibliográfica e análise documental.

A pesquisa bibliográfica irá focou-se em:

- Causas das ameaças nas águas jurisdicionais de Moçambique;
- Bases de dados com cobertura mundial sobre a segurança marítima no CM;
- Medidas gerais da Organização internacional marítima.



2.3.3. Técnicas de análise de dados

Da conjugação racional da análise documental e das entrevistas foram inferidas ou seleccionadas medidas que visam a contribuição da MGM na segurança marítima.



3. Principais riscos e ameaças nas águas jurisdicionais em Moçambique

Este capítulo pretende caracterizar os principais riscos e ameaças nas águas jurisdicionais em Moçambique.

3.1. Localização geoestratégica de Moçambique

A posição geográfica de Moçambique força a convergência de rotas, constituindo uma alternativa de petroleiros, particularmente, quando não utilizam o canal de Suez. A rota do canal de Moçambique absorve cerca de 75% do tráfego marítimo de e para os países vizinhos incluindo Moçambique, e 25% de outras partes do mundo.³

A navegação internacional, nesta região, tem conhecido um aumento de intensidade na utilização do CM, que já é uma das rotas principais juntando vários continentes. Além disso, está provado que as águas territoriais africanas são dotadas de abundantes recursos vivos e não vivos, que já foram alvo das atividades criminosas atrás mencionadas (Mangrassé, 2012, p. 12)

Segundo Min (2010, p. 14) o CM possui correntes quentes e é responsável pela riqueza e diversidade de vida marinha que faz deste país o destino não somente turístico, mas igualmente, de exploração dos recursos pesqueiros e comércio marítimo mundial. Para Moçambique o mar constitui fonte de recurso, polo de atração turística, meio de ligação, com o exterior, fonte de aquisição de receitas pela utilização dos portos marítimos, sendo mais importante ainda como espaço para o desenvolvimento e criação de capacidade de defesa considerado como fato de mais-valia de poder.

Por conseguinte, a localização de Moçambique na África Austral reveste-se de grande importância geoestratégica, que se pode considerar fulcral para o Estado, devido ao seu posicionamento face às facilidades de acesso a toda costa marítima que possui, assim como dos portos principais, secundários e terciários, que lhe favorecem uma boa articulação de defesa e devido a disposição destes e das facilidades que oferecem para o desdobramento e persuasão (Min, 2010, p. 10).

O Almirante Gouveia e Melo defende que a posição geoestratégica de Moçambique, de charneira entre o Índico e o *hinterland*, atribui-lhe o estatuto de ator regional de destaque e torna imperiosa a necessidade de agir de forma pragmática, mas com uma visão

³ Fonte: <http://www.marinhasplp.org/MPLP/resources/pdfs/cad26.pdf>.

para o futuro, desenvolvendo as infraestruturas e as capacidades necessárias no curto-médio prazo, para monitorização e resposta às ameaças ao interesse nacional (Melo, cit. por Cossa, 2023, p. 12).

Os autores acima, reconhecem a importância da localização de Moçambique como sendo essencial para o desenvolvimento do próprio país, países vizinhos que não são banhados pelo mar conseguem fazer o seu comércio no mar através dos portos de Moçambique e do mundo, tanto pelos seus recursos e por constituir uma das principais rotas marítimas do mundo que liga vários países e continentes (Figura 6) contudo, estas mesmas águas são também fonte para prática de vários atos ilícitos constituindo desta forma ameaça à soberania nos espaços marítimos de jurisdição nacional.



Figura 6 - Principais Rotas Marítimas mundiais

Fonte: Mapa Base. Global Shipping Routes. Retirado de

<https://www.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?layers=12c0789207e64714b9545ad30fca1633&useExisting=1>

3.2. Caracterização dos riscos e ameaças

Os estados costeiros estão expostos a uma multiplicidade de ameaças e riscos emergentes, que tiram partido do mar, podendo muitas delas desenvolver-se de forma encoberta e insidiosa, sendo assim de difícil deteção, mas carecendo de novas respostas por parte dos Estados ou regiões onde têm lugar, sob pena de produzirem efeitos altamente prejudiciais às economias nacionais, regionais e ou global (Lourenço, 2012, p. 10).

A investigação conduzida por Feldt, Roel, & Thiele (2013, cit. por Alexandre, 2022, p. 17), definiu "*maritime security*" como sendo a "...combinação de medidas preventivas e respostas para proteção do domínio marítimo contra ameaças e atos ilegais intencionais..."



enquanto que "*matitime safety*" seria a "combinação de medidas preventivas e respostas destinadas a proteger o domínio marítimo e limitar o efeito do perigo accidental o natural, dano ao meio ambiente, riscos ou perda"

Para Pereira (2018, p. 103) no mar não existem fronteiras que impeçam que os efeitos de um incidente evoluam e se propaguem a despeito do seu local de origem. Qualquer ocorrência pode influenciar tanto outros eventos nas suas proximidades, como afetar também acontecimentos em espaços contíguos ou distantes.

De acordo com a Fundação *Brenthurst* (2010, p. 262), a pirataria e o assalto à mão armada são considerados como a ameaça principal contra a segurança marítima da África Austral.

As "ameaças" são, essencialmente, de duas naturezas: os ilícitos genéricos no mar e os ilícitos específicos que tenham influência na liberdade de navegação. Na primeira, constam, designadamente, o tráfico de estupefacientes e de substâncias psicotrópicas, o contrabando em geral e o de armamento, a proliferação de armas de destruição maciça, a exploração ilegal de recursos marinhos, da plataforma ou do património cultural subaquático, os atentados ambientais (em que se inclui a poluição) e a imigração ilegal. Na segunda, contam-se, entre outros, o terrorismo, a pirataria, os ataques cibernéticos aos sistemas de informação e outras atividades de cariz criminoso classificadas como tal pelo Direito Internacional. Por sua vez, os "riscos" apresentam uma natureza tendencialmente accidental ou natural e têm a sua identificação principal (que não exclusiva) com a "segurança do transporte marítimo" e com a "segurança portuária". Os danos potenciais associados (ou a condição da criação de um "perigo") podem incidir sobre os navios e embarcações, sobre as pessoas embarcadas, sobre as plataformas ou infraestruturas no mar (e, igualmente, sobre aeronaves e submarinos) e sobre o ambiente marinho, designadamente, através dos acidentes de poluição (Janus, 2021, p. 74 e 75).

Cajarabille et al. (2012, p. 70) define pirataria marítima como sendo todo o ato ilícito de violência de detenção, ou todo o ato de depredação (pilhagem) cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados e por outro lado, Paiva (2016, p. 23) complementa dizendo que é da responsabilidade de um Estado costeiro a luta contra a pirataria nas suas águas territoriais.



A região da *Southern African Development Community* (SADC), para além de outras ameaças, enfrenta agora a ameaça da pirataria marítima, que se tem deslocado para sul (Mangrassé, 2012, p. 12).

O crime organizado transnacional pode ser definido de forma resumida, porém bastante abrangente, como sendo: “a associação estratégica de indivíduos que, atuando de forma supranacional, têm por meta a obtenção de um ganho ilícito” (Werner, 2009, p. 49).

Embora tenha iniciado suas atividades como um grupo religioso, no início de 2015, o *Al-Shabaab* começou a formar sua ala militar no final desse mesmo ano, a qual tem se desenvolvido e recebido reforços oriundos de outros países (Habibe et al, 2019).

Nuvunga (2020), defende que em Moçambique a droga tem como principal entreposto o Porto de Nacala, na província de Nampula, seguindo posteriormente para a África do Sul, de onde é distribuída para os grandes centros urbanos da Europa e dos Estados Unidos da América.

A economia da região norte de Moçambique é já muito resiliente e largamente baseada em atividades ilícitas, tais como, a extração e o comércio ilegal de madeira realizado por madeireiros chineses, e o já citado tráfico de drogas, controlado pela “Máfia de Nacala” (Haysom, 2018).

O desenvolvimento destes atos criminosos nos espaços marítimos de determinadas regiões em escalas significativas, é facilitado pela ocorrência ou persistência de vulnerabilidades decorrentes do insuficiente exercício de autoridade e soberania dos estados no mar, de dificuldades económicas e financeiras de muitos estados costeiros (cujas populações podem ser atraídas para atos ilícitos); fraca governação e ou déficit de aplicação da justiça que favorece a corrupção de alto nível ou fugas de informação, segundo a investigação conduzida por Silva. (2011, cit. por Lourenço, 2012, p. 111)

3.3. Síntese Conclusiva

Em resposta à QD1- *Quais são as características das principais ameaças e riscos nas águas jurisdicionais de Moçambique?* Conclui-se que, a localização de Moçambique representa simultaneamente uma oportunidade, mas também, uma ameaça num mundo ávido de recursos e fortemente competitivo. Outrossim, os países do *Interland* para realizarem o comércio internacional dependem dos portos moçambicanos, sendo que estes também podem ser um fator de ocorrência de ilícitos no mar. Os principais ilícitos constituem-se como: exploração ilegal dos recursos, terrorismo, tráfico de drogas,



contrabando de mercadorias, exploração de espécies protegidas e outros. A ocorrência de um ato ilícito numa determinada área dos espaços marítimos, o seu impacto pode ser sentido e ou refletir se em outras áreas dos espaços marítimos, até nos espaços terrestres por isso não deve ser visto de forma isolada. Os ilícitos ocorrem devido a fraca capacidade do Estado de fiscalizar os espaços marítimos sob jurisdição nacional.



4. Instituições intervenientes no controlo do mar em Moçambique

No presente capítulo iremos descrever as instituições que intervêm no mar em Moçambique, suas atribuições e a sua contribuição para a segurança marítima.

A Constituição da República é a lei soberana onde estão consagrados todos os atributos legais que preveem o funcionamento de todas as instituições com interesse no mar, garantindo a soberania e a inviolabilidade do território nacional.

Nos termos do direito interno e do direito internacional, compete as entidades do Governo moçambicano que exercem o poder de autoridade marítima, dentro dos limites do seu mandato, fiscalizar ou inspecionar todas as atividades, [...] (Lei do Mar, Lei n.º 20/2019 de 8 de novembro).

4.1. Caracterização da contribuição das instituições com interesse no mar

De acordo com o artigo 91.º, da Lei n.º 20/2019, de 8 de novembro, Lei do Mar, as ações de fiscalização marítima, incluindo as águas navegáveis, lacustre e fluviais nacionais, incidem sobre as seguintes áreas: ordem e segurança; fiscal; segurança marítima; exercício de atividades no mar; preservação do ambiente marinho; e na proteção da saúde pública.

A fiscalização dos espaços marítimos, por parte do Estado moçambicano, visa exercer o controlo, monitorização e fiscalização integrada das atividades que decorrem da sua utilização, incluindo a inspeção e segurança de embarcações, estruturas, plataformas fixas ou móveis, bem como o controlo sobre os acontecimentos que ocorrem naquele domínio, implicando a atuação e sancionamento das infrações de natureza criminal e contravencional. No exercício desta função, o Estado moçambicano exerce a jurisdição, através das atribuições e contribuições das seguintes Instituições⁴:

a. Marinha de Guerra de Moçambique

- Garante o exercício da autoridade do Estado nos espaços marítimos;
- Fiscaliza e polícia pessoas e bens, assegura a segurança marítima e a navegação.

b. Força Aérea de Moçambique

- Responsável pela defesa, controle e vigilância do espaço aéreo nacional;
- Presta apoio às forças de superfície.

c. Polícia Costeira, Lacustre e Fluvial

⁴ No Apêndice C. é apresentado, na forma tabelar e de acordo com as funções previstas na Constituição da República de Moçambique, as instituições primariamente responsáveis e as instituições apoiantes.



- Garante a ordem e segurança públicas nos espaços marítimos, lacustres e fluviais;
 - Exerce policiamento e segurança costeira, além de fiscalização de pessoas e bens.
- d. **Serviço de Informações e Segurança do Estado**
- Recolhe, pesquisa e produz informações para a segurança do Estado;
 - Prevenção de atos que atentem contra a Constituição e o Estado.
- e. **Serviço Nacional de Investigação Criminal**
- Prevenção e investigação de atos de natureza criminal.
- f. **Serviço Nacional de Migração**
- Controla o movimento migratório através das fronteiras nacionais.
- g. **Serviço Nacional de Salvação Pública**
- Atua em prevenção de riscos, socorro e salvação em incêndios, acidentes e calamidades naturais.
- h. **Alfândegas de Moçambique**
- Fiscalização aduaneira e tributação das atividades económicas marítimas.
- i. **Instituto Nacional do Mar**
- Exerce autoridade marítima nas áreas de jurisdição marítima, lacustre, fluvial e no domínio público marítimo.
- j. **Ministério dos Recursos Minerais e Energia**
- Dirige e assegura a execução da política governamental na exploração dos recursos minerais e energéticos.
- k. **Procuradoria da República junto ao Tribunal Marítimo**
- Administra a justiça em litígios inerentes à jurisdição marítima, fluvial e lacustre.
- l. **Instituto do Transporte Marítimo**
- Fiscaliza e inspeciona as atividades de transporte marítimo, fluvial e lacustre e a sinalização marítima nas áreas portuárias.
- m. **Administração Nacional de Áreas de Conservação**
- Implementa políticas de conservação da biodiversidade.
- n. **Instituto Nacional de Petróleo**
- Regula e fiscaliza a pesquisa, produção e transporte de petróleo.
- o. **Instituto Oceanográfico de Moçambique**



- Autoridade de investigação e pesquisa científica nos espaços marítimos e ecossistemas relacionados.

p. **Instituto Nacional de Meteorologia**

- Vigilância meteorológica e climática, emissão de avisos e alertas.

Os Estados litorais têm, nesse sentido, um papel decisivo ao exercerem a autoridade nas águas sob sua soberania, pugnando pela manutenção da ordem no espaço marítimo adjacente à costa e nos acessos às águas interiores e aos portos, contribuindo para o esforço da comunidade internacional para que o direito seja igualmente respeitado no Alto Mar (Matias, 2010).

A figura 7, ilustra as Instituições com interesse no mar que exercem autoridade nas águas jurisdicionais em representação ao Estado moçambicano, integradas no SAM. Todas as instituições elencadas, legalmente tem mandato para a sua atuação no mar e esforçam-se no cumprimento das suas atribuições em razão da sua matéria. No Apêndice C identificam-se as instituições com as respetivas atribuições e competências bem como as relações de cooperação ou de coordenação.

É imperioso que se crie uma entidade coordenadora pois, caso contrário não haverá comprometimento por parte dos intervenientes, [...], a criação de um Sistema de Autoridade Marítima fará com que a Marinha tenha poder de exercício de fiscalização marítima e da Guarda Costeira capaz de interligar os vários intervenientes no mar R. P. Brito (entrevista presencial, 22 de fevereiro de 2024).

[...] cada instituição tem feito as suas atividades de forma individualizada. Notando-se que as instituições que fazem a fiscalização marítima não estão devidamente alinhadas, isto é, há falta de cooperação e de articulação interinstitucional L. S. Chimarizene (entrevista telemática, 02 de março de 2024).

Segundo Mangrassé (2012, p. 35) , existem diversas entidades com responsabilidades sectoriais no mar, sendo mínima, ou mesmo inexistente, a coordenação das suas atividades em benefício da obtenção de um produto operacional coerente e eficaz. Esta deficiência resulta essencialmente da não partilha de informação e processos.

Por seu turno Cossa (2023) refere que atualmente, a MGM tem delegadas em si algumas funções relacionadas com a autoridade marítima. Esta é uma solução ainda não

definitiva, uma vez que se tem advogado a necessidade de se criar um SAM, responsável pela coordenação das atividades do exercício da autoridade do Estado no Mar. Idealiza-se como adequado um sistema semelhante ao português, mas centralizando na Marinha as principais funções de autoridade marítima, consolidando o seu estatuto de duplo uso, evitando a duplicação de forças e meios para intervenção no mar. As vantagens deste conceito podem ser vistas, entre outras, na ordem de equilíbrio de capacidades, economia de escala, interoperabilidade de capacidades, economia de esforço, coordenação do emprego de meios, articulação interdepartamental, flexibilidade de atuação, gradação do uso de capacidades e coerência na atuação.

Para fazer face a esta dispersão de competências, resultante destas múltiplas intervenções, emergiu a necessidade de se criar um órgão que coordene as atividades de fiscalização que, no presente, são efetuadas de forma isolada pelos agentes das tutelas acima mencionadas. Assim, o Governo moçambicano decidiu pela criação urgente do SAM (Cossa, 2023, p. 9).

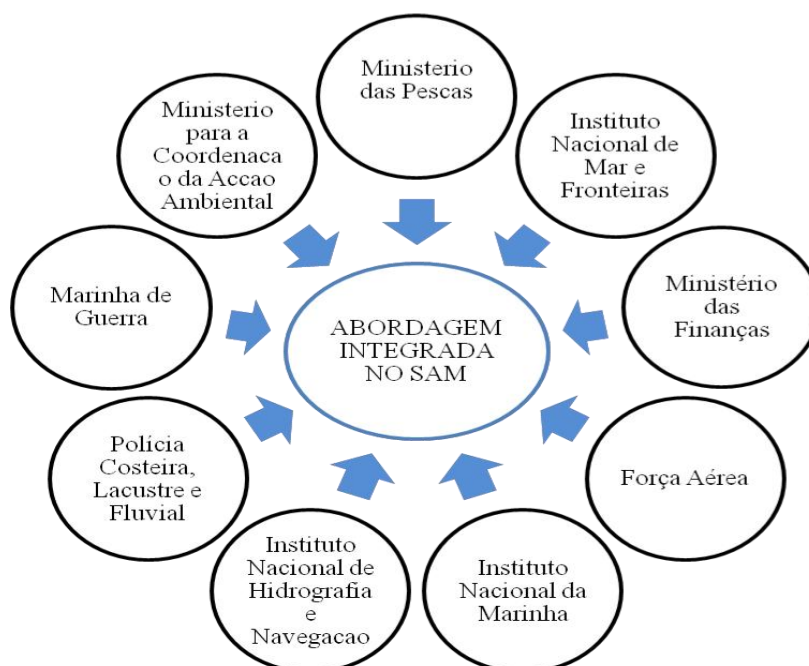


Figura 7 - Abordagem Integrada do SAM
Fonte: Chingotuane & Freixo (2016, p. 24)

4.2. Síntese Conclusiva

Face ao acima exposto e em resposta à QD2- *Qual é a contribuição das instituições que intervêm no controlo do mar em Moçambique?* Nota-se que as instituições que intervêm no controlo do mar em Moçambique cumprem com as suas atribuições de forma



mais isolada, sendo fraca a cooperação entre elas e há sobreposição de competências por parte de algumas instituições em relação a outras, sem uma clara definição das áreas de intervenção de cada uma das partes. Moçambique, sendo um país em franco desenvolvimento e, tendo em conta os desafios securitários nas águas jurisdicionais, necessita de criar um SAM, de forma a se criarem sinergias e capacidade de atuação conjunta no mar, sendo igualmente importante aprovar instrumentos legais com competências claras em relação a cada um dos intervenientes. A introdução do SAM permitiria com que haja concentração de esforço e maximização dos ganhos de forma mais abrangente e efetiva.



5. Recursos que sustentam as missões atribuídas à Marinha de Guerra de Moçambique

O presente capítulo descreve a MGM relativamente ao seu enquadramento jurídico, organização e aspetos genéticos de pessoal e material que sustentam as missões.

5.1. Enquadramento Jurídico

A Lei de Defesa Nacional e das FADM (Lei n.º 18/2019, de 24 de setembro), define no artigo 15.º, as FADM como sendo uma instituição militar única em todo o território nacional, apartidárias, constituídas exclusivamente por cidadãos moçambicanos, com a responsabilidade de assegurar a defesa militar da República de Moçambique contra qualquer ameaça ou agressão. Diz ainda que a componente militar da Defesa Nacional, é exclusivamente, assegurada pelas FADM, onde no artigo 20.º pode se ver a composição e organização das FADM, que de entre os ramos das FADM está a MGM.

A MGM, tem a função de garantir o exercício da autoridade do Estado nos diversos espaços de soberania ou jurisdição material nacional. Designadamente em matérias de fiscalização, de policiamento de pessoas e bens, da segurança marítima e da navegação; assegurar a coordenação e o exercício, no quadro institucional, do sistema de autoridade marítima e o emprego articulado das capacidades navais e daquelas que são próprias da autoridade marítima; realizar operações navais de vigilância e controlo permanente do Espaço Estratégico e interesse nacional e, quando necessário, com outros países; e realizar a atividade de fiscalização marítima e pesqueira, nos termos das alíneas b), c), d) e e), do artigo 48.º, do Decreto n.º 71/2016, de 30 de dezembro.

A contenção das atividades criminosas que fazem uso do mar revela-se primordial para a preservação da ordem pública nos oceanos, condição essencial para garantir a regularidade do tráfego marítimo, base fundamental do atual modelo de economia globalizada e interdependente. Este desiderato só pode ser eficazmente alcançado através da capacidade de desenvolver operações de segurança marítima (...), podem ser caracterizadas no quadro de uma cooperação naval regional, permitindo alinhar objetivos das políticas interna e externa (Cajarabille, 2002).

A nível regional é importante que a MGM esteja interligada com dois grandes centros, nomeadamente, o Centro de Operações de Coordenação Regional (RCOC) das Seychelles que coordena operações conjuntas de aplicação da lei no mar e com o Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas com sede



em Madagáscar, que partilha informação marítima com os países membros e alerta o RCOOC sobre atividade suspeita no mar. A Marinha sendo membro nestes dois Centros Regionais, para além da troca de informações, também teria ajuda na intervenção que faria com que de forma antecipada fossem cortadas as ações que constituem ameaça para as águas jurisdicionais de Moçambique R. P. Brito (entrevista presencial, 22 de fevereiro de 2024).

Diante das competências conferidas à MGM, associando a teoria acima, entende-se ser primordial ter uma Marinha capaz de garantir o exercício da autoridade do Estado no mar, com meios de intervenção no mar ao seu dispor e que de forma cooperativa com várias instituições com interesse ou competências no mar vão cumprir em conjunto as suas atribuições. Também no quadro de cooperação Regional, Bilateral e em vários níveis pode-se combater as atividades criminosas que constituem um mal comum que retarda o desenvolvimento dos Estados.

5.2. Organização da Marinha de Guerra de Moçambique

O Decreto n.º 71/2016, de 30 de dezembro, define a estrutura orgânica e as missões das FADM e nelas pode se deduzir as tarefas específicas para a MGM.

O Conceito Estratégico de Defesa Nacional (CEDN) (Resolução n.º 42/2006, de 26 de dezembro) e a Estrutura Orgânica das FADM (Decreto n.º 71/2016, de 30 de dezembro), orientam como é que o Sistema de Forças da MGM deve ser concebido e focado na vertente da Componente Territorial e da Componente Operacional. Ainda mais, a Lei de Defesa Nacional e das FADM (Lei n.º 18/2019, de 24 de setembro), refere que o Dispositivo de Forças é o instrumento que estabelece a relação entre os comandos operacionais, forças, unidades e meios da componente operacional do Sistema de Forças Nacional, com as infraestruturas ou elementos da Componente Territorial do Sistema de Forças Nacional que lhes dão suporte.

Com isso entende-se que a componente territorial da MGM seria composta pelas Bases e Sub-bases Navais, Batalhões e Companhias de Fuzileiros Navais, Escolas de Formação e outras Unidades de Apoio. Enquanto a componente operacional seria sob forma de Força Tarefa orientada para missão a ser constituída pela força e meios Navais e Fuzileiros.

O Artigo 48.º do Decreto n.º 71/2016, de 30 de dezembro (Estrutura Orgânica das FADM), define que são missões da MGM [...] “Preparar, aprontar, empregar e manter as forças e meios necessários para garantir a defesa, o controlo e a vigilância da costa



marítima e águas interiores”. Esta garantia da defesa por parte da MGM deverá traduzir-se essencialmente pela sua constante presença no mar e que para tal passa necessariamente de ter pessoal e meios altamente qualificados.

A organização da MGM obedece ao ciclo diretivo, de acordo com a seguinte sequência:

- Formulação Estratégica - Comando (Comandante da MGM, Chefe do Estado-Maior, Estado-Maior do ramo e órgãos de conselho disciplinar e militar);
- Gestão dos Recursos - As Repartições são responsáveis pela gestão dos recursos humanos e materiais;
- Emprego - Estão as Unidades da componente territorial acima referenciadas para o cumprimento das missões atribuídas ao ramo;
- Controlo - A Inspeção do ramo é responsável por controlar o cumprimento das estratégias e planos traçados superiormente e em caso de incumprimento submete à consideração superior para a reformulação.

A organização acima é traduzida no organograma da Figura 8, com base na Estrutura Orgânica da MGM que se encontra definida no artigo 47.º do Decreto n.º 71/2016, de 30 de dezembro.

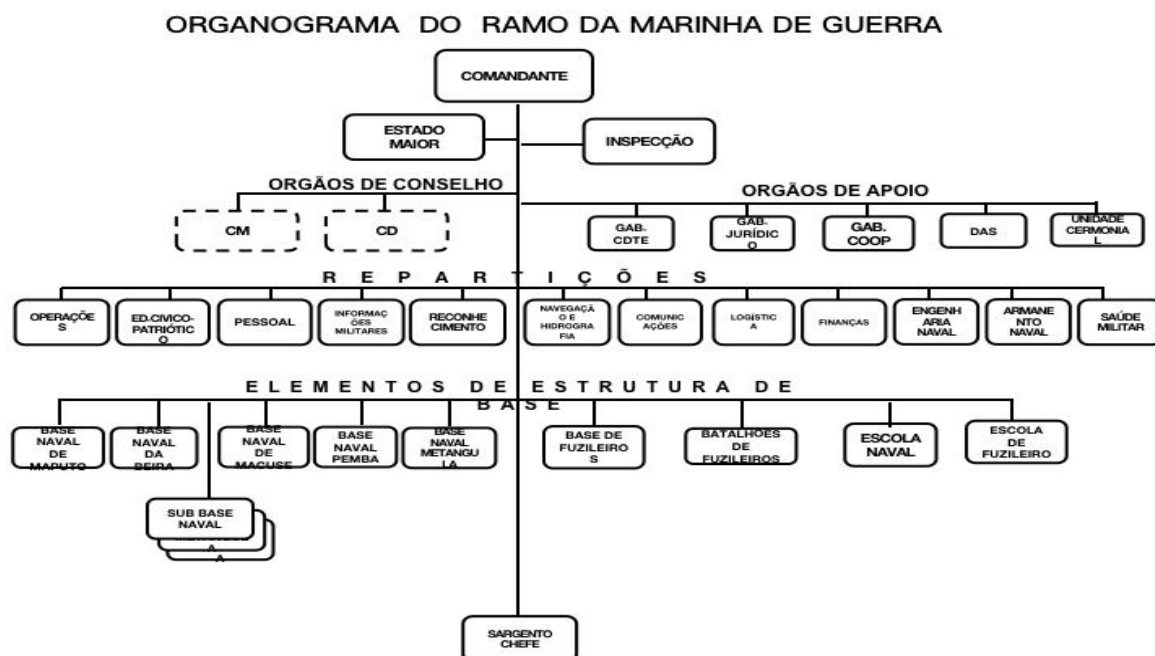


Figura 8 - Organograma da MGM

Fonte: MGM (2023)



Anteriormente, dentro da organização da MGM, existia o Comando Naval e Comando de Fuzileiros, com funções concretas para gerir assuntos relacionados com pessoal, respetivamente, que funcionavam igualmente como elo direto entre o Comandante da MGM e as especialidades, atuando como órgãos de consulta em matérias específicas de cada especialidade, conferindo maior flexibilidade e dinamismo.

O atual cenário nas águas jurisdicionais de Moçambique, afigura-se vital a reativação dos Comandos Naval e de Fuzileiros, para que de forma estruturada possam conter os vários ilícitos que ocorrem no CM C. M. Cossa (entrevista telemática, 06 abril de 2024).

Na atualidade se justifica o investimento robusto na criação de bases militares navais no “verdadeiro” sentido e modernizar os comandos regionais que devem ser “verdadeiros” comandos, isto é, comandos de facto, com meios e poder efetivo de realizar operações ofensivas e defensivas. Ainda sobre a organização, é fundamental investir na capacidade ou na indústria naval C. Cadeado (entrevista telemática, 13 de março de 2024).

Outrossim, entende-se haver necessidade de criação de Comandos de Zonas Marítimas em concordância com os Teatros de Operações Navais (Norte, Centro, Sul, Tete e Lago Niassa) (ver Figura 9), com isso, melhoraria o conhecimento situacional marítimo⁵ (CSM) específico de cada zona e maior capacidade de resposta. Assim sendo, cada Comando de Zona teria uma estrutura flexível, composta de pessoal e meios para atender a situação concreta da sua área de jurisdição.

⁵ Compreensão das atividades desenroladas no domínio marítimo e circunstâncias ambientais envolventes, para apoiar a tomada de decisão atempada no âmbito da segurança marítima (*The wise Pen Team*, citado por Monteiro, 2020, p. 89).



Figura 9 - Teatros de Operações Navais da MGM

Fonte: Mangrassa (2012)

5.3. Pessoal e meios que cumprem as missões

A presença constante da MGM no mar para a garantia da segurança marítima é um fator determinante para o combate contra diversos atos ilícitos no mar, para tal, torna-se importante a certificação do grau de preparação da força e disponibilidade de meios capazes para fazer face ao cumprimento das missões atribuídas ao ramo.

Por via da globalização da conflitualidade marítima regional, assistiu-se em África a uma fragilização da capacidade dos Estados e das suas estruturas sociais, políticas e militares, com reflexos diretos numa incapacidade em garantir a salvaguarda da sua soberania e em combater a marginalidade e o crime no mar. Cumulativamente, a permeabilidade das fronteiras marítimas e alguma fragilidade governativa, resultou em certas dificuldades para os Estados costeiros Africanos exercerem o controlo das suas costas, da Zona Económica Exclusiva (ZEE) e das águas internacionais (incluindo as rotas marítimas) da sua jurisdição direta. (Bernardino, 2010, p. 46)

A MGM é um ramo das FADM que cumpre as suas missões dentro do quadro legal e que com o terrorismo que afeta a maior parte dos Distritos da Província de Cabo Delgado desde 2017 está a ser posto à prova em relação às suas possibilidades e limitações quanto ao emprego dos meios e presença no mar para fazer face ao combate ao terrorismo. Apesar



de não ser nas quantidades desejadas, têm meios marítimos que lhe permitem fazer patrulhamentos no norte do país, abordagens e apreensões de embarcações suspeitas e pessoal apto para a execução das atividades. A realidade da necessidade da presença permanente da MGM não está apenas no norte do país, mas sim a nível nacional, que compreende toda a vasta extensão do CM, na qual os meios disponíveis acabam por não conseguir cobrir toda a área sob responsabilidade da Marinha, e ainda pelo fato de as ameaças emergentes se manifestarem de diferentes formas, tornando-se necessária a atualização dos conhecimentos na matéria da segurança marítima e ter pessoal bem adestrado.

Tanto os meios assim como o pessoal continuam abaixo do desejado, mas com a *European Union Training Mission in Mozambique* (EUTM MOZ) já se nota uma presença mais significativa dos efetivos treinados, conhecidos por *Quick Reaction Force*⁶, em combinação com o equipamento coletivo e individual já atribuído.

Para ter uma Marinha capaz de responder cabalmente às missões a si atribuídas é necessário que seja reequipada e desenvolver ações de treino e formação de segurança marítima, o que requer um investimento que se teria retorno incontornável a partir da própria marinha, pois, iria gerar muito dinheiro para os cofres do Estado através das apreensões contra os ilícitos que ocorrem no mar, e o contrário ao investimento seria uma perda e uma vulnerabilidade ainda pior.

Com uma Marinha que carece de meios navais e de pessoal qualificado para as operações de interdição marítima, o mar territorial moçambicano tornou-se um território livre para as ações de saque contra vilas costeiras e insulares por parte dos insurgentes, além de ser um território seguro para as ações ilícitas de traficantes, contrabandistas e para a pesca predatória (Nuvunga, 2020).

A exiguidade dos recursos humanos e materiais tornou-se matéria de domínio público, sendo urgente a necessidade da sua resolução pois cada dia que passa há relatos de insegurança no mar territorial moçambicano e torna este espaço cada vez mais exposto e propenso a muitas violações que acabam afetando a parte terrestre.

Nenhum país está em condições de garantir de forma isolada quer a segurança das rotas do tráfego marítimo que se destinam aos seus portos quer inibir o trânsito em águas internacionais de agentes do terrorismo internacional, da escravatura, da imigração ilegal e do crime transnacional.

⁶ Força de Reação Rápida



A cooperação internacional é pois indispensável para controlar e atenuar estas ameaças. São fundamentalmente dois os vetores que estão presentes nesta cooperação internacional, no quadro da segurança no mar. A partilha de informações e a utilização de navios em operações de combate aos ilícitos. (Cajarabille, 2009, p. 113)

A realização de cursos/estágios e a atribuição de bolsas de estudo (possibilitando a interação entre alunos/investigadores dos vários países da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP) contribuirão para a formação de recursos humanos qualificados e para o aprofundamento do conhecimento científico no seio de cada Estado membro e (mais tarde) a produção de conhecimento e de doutrina estratégica da CPLP sobre o mar (Bernardino, 2010, p. 55).

A melhor solução, face aos recursos existentes e ao desafio que o CM representa, seria uma única entidade que faria as funções de Marinha e de Guarda Costeira, a qual coordenaria com as demais, criando sinergias e um efeito de escala extremamente relevante. Ao agrupar o conhecimento marítimo numa entidade, seria um modelo muito mais eficiente e eficaz do que qualquer outro. (H. G. Melo, entrevista presencial, 29 de fevereiro de 2024).

5.4. Síntese Conclusiva

Em resposta à QD3- *Como é que os recursos da MGM sustentam as missões no âmbito da Segurança Marítima?* Os recursos são e sempre serão escassos, deste modo, a Marinha deve ser capaz de garantir o exercício da autoridade do Estado no mar, com meios de intervenção ao seu dispor, e que, de forma cooperativa com várias instituições com interesse ou competências no controlo do mar, cumpram em conjunto as suas atribuições. Por outro lado, identifica-se que também no quadro de cooperação regional, bilateral e em vários níveis internos pode-se combater as atividades criminosas marítimas, que constituem um mal comum que retarda o desenvolvimento dos Estados.

Aponta-se, assim, para uma Marinha de Duplo Uso que cumpra missões militares e não militares, sendo este modelo mais eficiente e eficaz quer na otimização dos recursos e das capacidades existentes, quer para a atividade desenvolvida pela MGM em prol da segurança do mar de Moçambique e do desenvolvimento nacional.



6. Análise de desempenho da Marinha de Guerra de Moçambique na segurança marítima

Neste capítulo são identificadas as atuais disfunções face ao ambiente estratégico e são deduzidas as linhas gerais de orientação estratégica da MGM.

6.1. Análise estratégica

A metodologia seguida neste trabalho para a definição de contributos para a MGM na segurança marítima foi adotada de Ribeiro e Pinto (2022). Para a identificação dos desafios da MGM na segurança marítima foi analisado o ambiente externo e interno com recurso a elaboração de uma matriz SWOT (Ver Apêndice E) para identificar as Potencialidades (*Strengths*), Vulnerabilidades (*Weakness*), Oportunidades (*Opportunities*) e Ameaças (*Threats*) e deduzidas linhas de ação para a melhoria da ação da MGM na segurança marítima (ver Apêndice F). Neste sentido, aproveitar as Potencialidades e mitigar as Vulnerabilidades estruturais da Marinha, bem como explorar Oportunidades e evitar as Ameaças externas, procurando, simultaneamente, responder às necessidades de otimização da ação da MGM na segurança marítima.

No âmbito do ambiente externo destacam-se como oportunidades a cooperação e coordenação nacional com outras instituições intervenientes com interesse no mar; apoio internacional de Portugal e EUTM MOZ na formação, treino e organização; cooperação com países amigos como Seicheles e Madagáscar na utilização do Centro de partilha e difusão de informação marítima e revisão da estrutura operacional. Destacam-se como ameaças, o uso da força contra a soberania; a integridade territorial ou a independência política de um Estado; a pirataria e assalto à mão armada no mar; crimes transnacionais organizados, como, o contrabando de migrantes, narcóticos e as ameaças à segurança de recursos, como a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada;

Relativamente ao ambiente interno destacam-se como potencialidades a existência de força com capacidade para a segurança marítima; força de Fuzileiros treinada e equipada com meios coletivos e individuais; alto sentido de responsabilidade no cumprimento do dever; utilização do Centro de Operações Marítimas; capacidade de cooperar com outras instituições com atribuições no mar. Destacam-se como vulnerabilidades a estrutura operacional que é muito complexa e inadequada; exiguidade dos meios; falta de sustentação dos meios, utilização de equipamento desatualizado e muito diferenciado; a



falta de uma entidade responsável pela coordenação do sistema de autoridade marítima e a fraca partilha da informação recolhida nos espaços marítimos sob jurisdição nacional.

Conforme o evidenciado no Apêndice F a partir do cruzamento da base matricial destes diversos fatores, foram deduzidas sete Linhas de Ação Estratégica (LAE):

Para a validação destas LAE foram aferidas entrevistas semiestruturadas, efetuadas a três oficiais da MGM, quatro oficiais da Armada portuguesa, dois académicos e um titular de uma instituição interveniente no mar em Moçambique, constituídas por perguntas semiabertas, direcionadas para as LAE propostas. Os entrevistados tiveram a possibilidade de complementar as suas respostas com os contributos que consideraram pertinentes.

LAE1. Extensão da Missão de Treino da União Europeia em Moçambique e que para além de treinar as Forças Especiais (Comandos e Fuzileiros) pode treinar efetivos em outras áreas da Segurança Marítima.

LAE2. Cooperação Regional com Seicheles, Madagáscar e outros na exploração do Centro de Operações de Coordenação Regional e Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas.

LAE3. Operacionalização do Centro de Coordenação de Operações de Fiscalização Marítima, que vai integrar as instituições com atribuições no mar em Moçambique.

LAE4. Criação de Zonas de Defesa Marítimas com atribuições específicas da faixa de responsabilidade para cada Comando da Zona, com meios (humanos e materiais) ao seu dispor.

LAE5. Operação Atlanta é uma das operações marítimas militares executivas da União Europeia, que a pedido de Moçambique para além de terminar em Nacala as suas operações marítimas poderiam ser estendidas ao longo do Canal de Moçambique.

LAE6. União de esforço entre as instituições com atribuições no mar de modo a atuarem de forma conjunta, a partir dos meios que cada um possui até a execução das atividades pois o fim último é a salvaguarda dos interesses do Estado.

LAE7. Reativação dos Comando Naval e de Fuzileiros e implementar a organização em Zonas de Defesa Marítima, cada uma delas com um Centro de Operações Marítimas.

6.2. Síntese conclusiva

Da análise efetuada, e em resposta à QD4, *Quais as disfunções da MGM na fiscalização marítima?* Foram identificadas vulnerabilidades ao nível operacional, estrutural e genético nas quais se destacam os recursos limitados (pessoal, material e financeiros) e falta de um sistema de autoridade marítima nacional para aglutinar ou



coordenar a atuação de todas as instituições intervenientes no controlo do mar em Moçambique.

Todavia, face às oportunidades e aos pontos fortes, foram identificadas sete linhas de ação possíveis de implementar e proporcionar maior impacto da ação da MGM na fiscalização marítima, que a sua materialização se resume na necessidade da revisão da estrutura organizacional da MGM e do fortalecimento da cooperação interinstitucional e com outros países a nível regional e mundial, nas diversas áreas do domínio.



7. Contributos para a melhoria da ação da Marinha de Guerra de Moçambique na segurança marítima

Neste capítulo vai ser estabelecida a relação entre as LAE e as medidas genéticas (gerar e criar meios), operacionais (utilizar os meios) e estruturais (compor, organizar e articular os meios) (ver Apêndice A) deverão ser implementadas para melhorar o desempenho da MGM na segurança marítima. No Apêndice G está esquematizada, sob a forma de matriz, esta relação.

No âmbito da melhoria da ação da MGM na segurança marítima deverão ser implementadas as seguintes medidas genéticas (MG):

MG1. Solicitar extensão da missão e alargamento do pacote de formação (LAE1);

MG2. Identificar Unidades que vão acolher a formação e treino (LAE1);

MG3. Organizar os meios que estarão envolvidos neste processo (LAE1);

MG4. Entrosamento com Parceiros Internacionais: Procurar parcerias internacionais para melhorar as capacidades de monitorização e vigilância marítima, tirando proveito de treinos conjuntos e novas tecnologias. (LAE2);

MG5. Investimento em Capacitação e Tecnologia: É crucial investir na modernização dos equipamentos e na capacitação contínua do pessoal da MGM para garantir que estejam aptos a enfrentar as ameaças modernas no ambiente marítimo. (LAE2);

MG6. Cooperar com outros setores no âmbito da Fiscalização Marítima (LAE3).

No que concerne a melhoria da ação da MGM na segurança marítima deverão ser implementadas as seguintes Medidas Estruturais (ME):

ME1. Reabilitar e equipar as Unidades que vão acolher a formação (LAE1);

ME2. Requalificar o Centro de Operações Marítimas (LAE2);

ME3. Criar um sistema de partilha de informações entre os setores envolvidos (LAE3);

ME4. Remodelar algumas Unidades já existentes e criação de outras para funcionamento das Zonas (LAE4);

ME5. Fortalecimento da Cooperação Interinstitucional: Promover uma maior integração e coordenação entre as diferentes instituições nacionais envolvidas na segurança marítima, para garantir uma gestão eficaz das ameaças e uma utilização mais eficiente dos recursos. (LAE5);

ME6. Políticas Públicas e Legislação: Revisar e fortalecer a legislação nacional relacionada à segurança marítima para assegurar que está adequada às necessidades atuais



e futuras, proporcionando um enquadramento legal robusto para as operações da MGM. (LAE6).

Relativamente as Medidas Operacionais (MO) para melhorar ação da MGM na segurança marítima as seguintes:

MO1. Elevar a prontidão do pessoal para combater as ameaças que ocorrem nos espaços marítimos (LAE1);

MO2. Dominar o mar para o combate antecipado dos ilícitos que ocorrem no mar (LAE2);

MO3. Impulsionar a cooperação e troca de informações entre as instituições (LAE3);

MO4. Rapidez na intervenção e aumento da presença da força nas águas jurisdicionais (LAE4);

MO5. Incrementar as operações de combate ao tráfico de drogas, terrorismo e suas fontes de financiamento, pirataria e assalto á mão armada (LAE5);

MO6. Cumprir as atividades marítimas de forma conjunta para o combate aos ilícitos que ocorrem no mar (LAE6).

7.1. Síntese conclusiva e resposta à questão central

Pelo até aqui estudado, em resposta à QC, “*Quais os contributos que concorrem para a melhoria da ação da MGM na segurança marítima?*” Foram inferidas seis medidas genéticas, seis estruturais e seis operacionais como contributos a serem implementados para a melhoria da ação da MGM na segurança marítima. Entretanto, devem ser identificadas fontes de financiamento para a implementação destas medidas, em relação a aquisição de equipamentos devem ser elaborados os requisitos técnicos e operacionais. Outrossim, a necessidade de identificação de parceiros de cooperação com interesse no CM.



8. Conclusões

A localização de destaque de Moçambique, de charneira entre o Índico e o *hinterland*, materializa um potencial geoestratégico e económico a nível nacional, regional e mundial. Não basta o reconhecimento da existência deste potencial sem edificação de capacidades para a salvaguarda dos interesses do Estado no mar, capaz de garantir a inviolabilidade destes espaços. Os ilícitos ocorrem devido a fraca capacidade do Estado de fiscalizar os espaços marítimos sob jurisdição nacional.

A garantia da defesa dos interesses nacionais no mar implica que exista uma capacidade de monitorização deste espaço, vulgarmente materializado através do CSM e uma capacidade de intervenção através de meios, equipamentos e pessoal, de acordo com a tipologia de cada uma das ameaças.

Considera-se ainda que, para além do CSM e da capacidade de intervenção, se deve assegurar uma capacidade de vigilância e dissuasão próxima, através da patrulha regular do mar, tendo como base um dispositivo naval de meios distribuídos (ou concentrados) em Zonas marítimas para dar resposta às diversas ameaças.

As competências que o Estado moçambicano atribuiu às instituições com interesse no mar, nota-se haver uma sobreposição delas por parte de algumas instituições em relação a outras. Isto deve-se à falta da clareza na definição das áreas de intervenção de cada uma das partes. Moçambique, sendo um país em franco desenvolvimento e, tendo em conta os desafios securitários nas águas jurisdicionais, urge a necessidade da criação de um SAM, de forma a se criarem sinergias, uma capacidade harmonizada para atuação conjunta no mar. Entretanto, é importante aprovar instrumentos legais com competências claras em relação a cada um dos intervenientes.

Atendendo às circunstâncias socioeconómicas e culturais de Moçambique, entende-se que seria mais apropriado, em termos organizacionais e operacionais, criar um SAM, liderado pela Marinha, seguindo o paradigma de duplo uso, e coordenando a sua ação com as restantes organizações competentes no mar. O racional subjacente de uma Marinha de Duplo Uso, é que esta cumpre missões essencialmente militares e não militares, o que é economicamente eficiente e permite a otimização dos recursos e das capacidades para atividade desenvolvida pela MGM em prol da segurança e do desenvolvimento de Moçambique. Entende-se que a Marinha de Duplo Uso adequar-se-ia muito melhor para prevenir e combater as múltiplas ameaças, internas e externas, que possam ocorrer nas águas sob soberania e jurisdição nacional. As vantagens deste conceito podem ser vistas, entre outras, na ordem de equilíbrio de capacidades, economia de escala, interoperabilidade



de capacidades, economia de esforço, coordenação do emprego de meios, articulação interdepartamental, flexibilidade de atuação, gradação do uso de capacidades e coerência na atuação.

Em termos metodológicos, foi utilizado um raciocínio indutivo, associado a uma estratégia de investigação qualitativa e a um desenho de pesquisa do tipo estudo de caso. A recolha de dados foi efetuada através do recurso a análise documental complementada por diversas entrevistas semiestruturadas.

Assim, para cumprir o OG e responder à QC que norteou esta investigação, foram estabelecidos quatro OE, operacionalizados através de quatro QD.

Este estudo abordou o papel crucial da Marinha de Guerra de Moçambique na segurança marítima, destacando sua importância estratégica em um contexto de ameaças crescentes e a necessidade de uma vigilância marítima eficaz. Os principais riscos identificados incluem a pirataria, o tráfico ilegal e a pesca não regulamentada, que não só comprometem a segurança nacional, mas também afetam a sustentabilidade dos recursos marítimos.

As entrevistas e os dados recolhidos sugerem uma necessidade urgente de modernização dos equipamentos e de treino intensivo do pessoal, para lidar com os desafios contemporâneos da segurança marítima. Além disso, a implementação de um sistema de autoridade marítima mais integrado e coordenado poderia potencializar as ações da MGM, promovendo uma resposta mais ágil e eficiente às ameaças.

A análise estratégica realizada revelou que, apesar das limitações de recursos, a MGM tem desempenhado um papel fundamental na proteção dos interesses marítimos nacionais. No entanto, é evidente que a eficácia da MGM poderia ser significativamente aumentada através do reforço das capacidades operacionais e da melhoria da coordenação interinstitucional.

A análise realizada permite ainda concluir que Moçambique tem uma localização geoestratégica de relevo, e até privilegiada, em relação aos seus vizinhos do *hinterland*, materializada pela sua vasta extensão da costa e pelos portos marítimos que possui.

O fortalecimento da MGM e o aumento da segurança nos espaços marítimos nacionais não apenas protegem os interesses soberanos de Moçambique, mas também contribuem significativamente para a estabilidade regional, para o desenvolvimento sustentável dos outros países e na viabilização de uma rota marítima segura para o transporte marítimo, por isso a rota marítima é considerada como sendo a mais utilizada e que gera mais economia para o desenvolvimento dos Estados. Assim, é imprescindível que



sejam adotadas medidas concretas para a superação dos desafios identificados, garantindo um futuro mais seguro e próspero para que as gerações vindouras possam desenvolver de forma mais segura e sustentável.

O presente trabalho de investigação individual tem como principal contributo para o conhecimento, o desenho de uma estratégia da MGM para melhorar a sua ação na segurança marítima, compactada num conjunto de medidas genéticas, estruturais e operacionais, possuindo, assim, um carácter inovador. Além disso, realçam-se outros contributos para o conhecimento, de âmbito formal e de conteúdo para os alunos dos estabelecimentos de ensino militar em Moçambique como é o caso do Instituto de Estudos de Defesa “Tenente-General Armando Emilio Guebuza”, Academia Militar “Marechal Samora Machel” e Escola de Formação de Sargentos das Forças Armadas “General de Exército Alberto Joaquim Chipande”.

No que concerne a estudos futuros, esta investigação limitou-se à definição de uma estratégia específica para a MGM, apesar de existirem outras instituições intervenientes no mar, daí a necessidade de se desenvolver um estudo sobre a criação de um SAM para melhorar a coordenação institucional e trazer benefícios para o país na segurança marítima, sem descartar a necessidade de uma cooperação internacional para o efeito. Por outro lado, as medidas estratégicas aqui afloradas deverão estar em consonância com as outras instituições que atuam no âmbito do exercício da autoridade do Estado no Mar com consequente aumento quantitativo e qualitativo do produto operacional daí decorre outro interesse em se estudar a matéria nas vertentes de outras instituições. E por fim tendo em conta que a estrutura atual da MGM não seria adequada para a implementação da Marinha de Duplo Uso, poderia se avançar com um estudo que propusesse uma estrutura organizacional ideal para uma Marinha de Duplo Uso.

A principal limitação desta investigação foi a sua circunscrição à MGM, visto que a segurança marítima não pode ser feita de forma isolada, pois os intervenientes no mar e os parceiros de cooperação regional e internacional têm um papel de relevo na segurança marítima. Outro aspeto que constitui limitação neste estudo é facto das FADM no âmbito do paradigma genético não terem uma Lei de Programação Militar que identifique o investimento público em meios e equipamentos para as Forças Armadas.

Impõe-se uma reflexão final sobre a crise provocada pela Guerra entre o Israel e a Palestina, que não deixará de influenciar a segurança no CM e consequente pressão nas águas jurisdicionais na República de Moçambique sendo uma região extremamente rica em



recursos energéticos, com destaque para o gás natural, tem importância ímpar no cenário mundial.

A segurança marítima em Moçambique, em termos de espaço estratégico de interesse nacional permanente conforme consta no CEDN, deve constituir uma preocupação constante do Estado da mais elevada prioridade, para que, a insegurança não tenha custos elevados para o país, para a região e para o mundo em geral. A segurança é um dever de todos e sem segurança não há desenvolvimento.



9. Referências Bibliográficas

- Alexandre, A. G. (2022). *Segurança Marítima no Corno de Africa: o Papel do Instrumento Militar(2008-2016)*. Lisboa: IUM.
- Bernardino, L. M. B. (2010). *A segurança marítima no seio da CPLP: Contributos para uma Estratégia nos Mares da Lusofonia*. Lisboa: Instituto de Defesa Nacional.
- Brenthurst, F. (2010). *Maritime Development in Africa. An Independent Specialist's Framework*. Johannesburg:
- Cajarabille, V. L., (2009). *A Segurança no Mar Português*. Instituto da Defesa Nacional. Lisboa: Revista Quadrimestral n.º 122.
- Cajarabille, V.L., Semedo, A.M., Mourinha, A.A., Marques, A.G., Correia, A.N., Correia, A.D., ... Soares, C.V. (2012). *A Segurança no Mar- Uma visão holística*. Cidade: Lisboa.
- Chingotuane, E. V. F., & Freixo, A. D. (2016). *Segurança Marítima e a Necessidade do Fortalecimento da Marinha de Guerra de Moçambique: Estratégias, Políticas e a Parceria Com Brasil*. Maputo: CEEI/ISRI.
- Cossa, C. M. C. (2023). *Desafios da Coordenação multisectorial no âmbito do exercício da Autoridade do Estado no Mar*. Pedrouços: IUM.
- Cossa, C. M. C. (2023). *O Papel da Marinha de Guerra de Moçambique na Estratégia Contra o Terrorismo*. Lisboa: IUM.
- Couto, A. C. (2020). *Elementos de Estratégia- Apontamentos para um curso*. Alfragide- Portugal: Leya, SA.
- Decreto n.º 71/2016, de 30 de dezembro (2016). *Aprova a Estrutura das Forças Armadas de Defesa de Moçambique*. Boletim da República, 1ª Série, 1, 1-8. Maputo: Conselho de Ministros.
- Fortes, G. M. D. F. (2014). *A Dimensão Marítima da Segurança Nacional: Desafios do Arquipélago de Cabo Verde*. Lisboa: FCSH.
- Freixo, M. J. V. (2011). *Metodologia Científica: Fundamentos, Métodos e Técnicas*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Governo de Moçambique. (2015). Portal do Governo. Portal do Governo de Moçambique. Retirado em 16/dezembro/2022 de



<https://www.portaldogoverno.gov.mz/por/Mocambique/Geografia-de-Mocambique>.

Habibe, S., Forquilha, S., & Pereira, J. (2019). *Radicalização Islâmica no Norte de Moçambique. O Caso de Mocímboa da Praia*. Maputo: IESE.

Haysom, S. (2018). *Where Crime Compounds Conflict: understanding northern Mozambique's vulnerabilities*. Global Initiative Against Transnational Organized Crime. Geneva.

Janus.NET, e-journal of International Relations e-ISSN: 1647-7251 Vol. 11, Nº. 2 (Novembro 2020-Abril 2021), pp. 164-186 "*O impacto da cyber segurança no quadro jurídico regulatório da segurança marítima*" Duarte Lynce de Faria.

Lei n.º 18/2019, de 24 de setembro (2019). *Lei da Defesa Nacional e das Forças Armadas de Defesa de Moçambique*. Boletim da República, 1, Maputo: Assembleia da República.

Lei n.º 20/2019, de 8 de novembro (2019). *Lei de Revisão da Lei n.º 4/96, de 4 de janeiro, Lei do Mar*. Boletim da República, I Série, 216. Imprensa Nacional de Moçambique: Assembleia da República.

Lourenço, A. J. D. C. P. (2012). *Segurança Marítima Cooperativa: Prespetivas Face as Novas Ameaças*. Lisboa: Universidade Lusíada.

Mangrassse, J. (2012). *A Segurança Cooperativa no Índico Ocidental: O Papel da Marinha de Guerra de Moçambique*. Lisboa: IESM.

Matias, N. V., 2010. *A geopolítica do Atlântico Sul*, II Congresso os Mares da Lusofonia. Cascais, [online] disponível em: <http://www.maresdalusofonia.net>

Min, J. H. (2010). *A Importância dos Portos Marítimos de Moçambique Numa Prespectiva Estratégica*. Lisboa : Instituto de Estudos Superiores Militares.

Monteiro, L. N. D. C. S. (2011). *A economia do Mar e a Segurança Marítima*. Lisboa: Escola Naval.

Nuvunga, A. (2020, 10 de julho). *The Hiden face of the war i Cabo Delgado*. *CDD Guardiã da Democracia* , p. 35.

Paiva, J.F.L.Z. (2016). *A Segurança Marítima no Golfo da Guiné, a Segurança Energética da Europa e o Papel Potencial da NATO e Portugal*. Universidade Lisboa: Lusíadas.

Pereira, L.C.S. (2018). *A segurança marítima e a vontade para agir em conjunto. Relações Internacionais*. Retirado de <https://www.google.com/url?sa=t&source=web&rct=j&opi=89978449&url=htt>



[ps://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art07_LCPS.pdf&ved=2ahUKEwiA3PvRpIaGAXUyUKQEHfrBBtgQFnoECCoQAQ&usg=AOvVaw1CAgAz_q0YihYIqYCwUZnW](https://ipri.unl.pt/images/publicacoes/revista_ri/pdf/ri57/RI57_art07_LCPS.pdf&ved=2ahUKEwiA3PvRpIaGAXUyUKQEHfrBBtgQFnoECCoQAQ&usg=AOvVaw1CAgAz_q0YihYIqYCwUZnW)

Resolução n.º 9/2012, de 15 de março (2012). *Estatuto Orgânico do Instituto Nacional de Marinha. Boletim da República*, 1ª Série, 1, 1-8. Maputo: Comissão Interministerial da Função Pública.

Resolução n.º 43/2006, de 26 de dezembro (2006). *Conceito Estratégico de Defesa Nacional. Boletim da República*. 1ª Série, Maputo: Conselho de Ministros.

Ribeiro, A. S., & Pinto, S. D. S. (2022). *O Processo de Gestão Estratégica : No Estado-Maior General das Forças Armadas*. Lisboa: IUM. ISBN 978-989-54940-9-5.

Santos, L. A. B. D., & Lima, J. M. M. D. V. (2019). *Orientações Metodológicas para Elaboração de Trabalhos de Investigação*. Lisboa: IUM-CIDIUM.

Werner, G. C. (2009). *O Crime Organizado transnacional e as redes criminosas: presença e influência nas relações Internacionais Contemporâneas*. São Paulo: Universidade de São Paulo.



Anexo A — Poder nos espaços marítimos

Quadro 2 – Poder nos espaços marítimos⁷

Espaços marítimos	Tipo de infrações	Quem pode autorizar ações de controlo da aplicação do direito do mar
Águas interiores	<ol style="list-style-type: none">1. Infrações penais2. Outras infrações de natureza administrativa3. Algumas ações de natureza civil4. Ações em navios de guerra ou em outras embarcações autorizadas	<ol style="list-style-type: none">1. Estado costeiro2. Estado costeiro3. Estado costeiro4. Estado de bandeira
Mar territorial/águas arquipelágicas (geralmente 0-12 MN e dentro das linhas de base arquipelágicas)	<ol style="list-style-type: none">1. Infrações penais confinadas à embarcação2. Infrações penais cujas consequências se estendam ao Estado costeiro / afetam a paz, a ordem ou a segurança do Estado costeiro3. Assuntos regidos por um regime obrigatório do Conselho de Segurança das Nações Unidas nos termos do capítulo VII da Carta	<ol style="list-style-type: none">1. Estado de bandeira2. Estado costeiro3. Estado autorizado (i.e terceiro Estado/Estado vizinho)
Zona contígua fora do mar territorial (geralmente 12 MN adicionais fora do mar territorial: 12-24 MN)	<ol style="list-style-type: none">1. Matérias relacionadas com legislação fiscal, de emigração, sanitária e aduaneira2. Outros assuntos	<ol style="list-style-type: none">1. Estado costeiro2. Estado de bandeira
Zona económica exclusiva fora do mar territorial (geralmente 188 MN adicionais, além do limite exterior do mar territorial)	<ol style="list-style-type: none">1. Questões de recursos naturais2. Outros	<ol style="list-style-type: none">1. Estado costeiro2. Estado de bandeira
Alto mar/águas internacionais (geralmente todas as águas além dos mares territoriais; além das 12 MN)	<ol style="list-style-type: none">1. Situações do artigo 1102. Matérias regidas por um regime obrigatório do Conselho de Segurança das Nações Unidas nos termos do capítulo VII da Carta3. Outros assuntos	<ol style="list-style-type: none">1. Estado autorizado2. Estado autorizado3. Estado de bandeira

⁷ De acordo com McLaughlin (2020)



Apêndice A — Corpo de Conceitos

Ambiente externo- é composto pelo conjunto de fatores que influenciam a atividade e o desempenho da organização, agrupados em envolvente externa geral e em envolvente externa específica. A classificação dos fatores externos nesses dois grupos é feita de acordo com a forma como a sua influência se exerce sobre a organização (Ribeiro & Pinto, 2022, p. 39).

Ambiente interno- é composto pelo conjunto dos fatores que influenciam a atividade e o desempenho da organização, em termos das suas circunstâncias particulares. Estes fatores agrupam-se em potencialidades e em vulnerabilidades (Ribeiro & Pinto, 2022, p. 42).

Ameaça- é um ato ofensivo, uma antecâmara da agressão, portanto uma realidade estratégica sem ser ainda guerra, que não desaparece quando a agressão é efetivada (Nogueira, 2005, p. 18).

Crime organizado transnacional- é a associação estratégica de indivíduos que, atuando de forma supranacional, têm por meta a obtenção de um ganho ilícito (Werner, 2009).

Conhecimento Situacional Marítimo- Compreensão das atividades desenroladas no domínio marítimo e circunstâncias ambientais envolventes, para apoiar a tomada de decisão atempada no âmbito da segurança marítima (*The wise Pen Team*, citado por Monteiro, 2020, p. 89).

Espaços Marítimos- espaço que se estende desde a linha de base até ao limite exterior da plataforma continental para além das 200 milhas marítimas (Política e Estratégia do Mar, 2018, p. 109).

Estratégia estrutural- tem por objetivo a deteção e análise das vulnerabilidades (ou pontos fracos) e das potencialidades das estruturas existentes, com vista à definição das medidas mais adequadas, incluindo a criação de novas estruturas, que conduzam à eliminação ou atenuação das vulnerabilidades, a um reforço das potencialidades e, em última análise, a um melhor rendimento dos meios ou recursos (Couto, 2020, p. 251).

Estratégia genética (ou logística) - tem por objetivo a invenção, construção ou obtenção de novos meios, a colocar à disposição da estratégia operacional, no momento adequado, e que *servam o conceito estratégico adaptado* e tendo em atenção a evolução previsível da conjuntura (Couto, 2020, p. 250).

Estratégia operacional – trata da conceção e execução da manobra estratégica ao nível dos grandes subordinados (caso, na estratégia militar, dos responsáveis pelos teatros de guerra e teatros de operações). Em cada domínio, é seu objeto, não só conciliar os objetivos a atingir com as possibilidades proporcionadas pelas táticas e técnicas do domínio considerado, mas também orientar a evolução daquelas de forma a adaptá-las às necessidades da estratégia (Couto, 2020, p. 249).

Linhas de ação- constituem uma desagregação dos objetivos estratégicos em termos das grandes prioridades de transformação evolutiva (Ribeiro & Pinto, 2022, p. 20).

Mar territorial- é a largura do mar territorial de 12 milhas náuticas medido a partir da linha base, nos termos do n.º 2 do artigo 4 da Lei n.º 4/96, de 4 de janeiro, Lei do mar.

Organização- Correspondente ao enquadramento formal que estabelece a missão e as funções, bem como o número autorizado de pessoal e/ou quantidade de equipamentos importantes numa organização (NATO, 2018, p. 121).

Pirataria marítima- todo o ato ilícito de violência de detenção, ou todo o ato de depredação (pilhagem) cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados... (Cajarabille, 2012, p. 70).



Plataforma continental- a faixa que se estende para além do mar territorial e compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas em toda a extensão do prolongamento natural do território terrestre, até uma distância de 200 milhas marítimas da linha de base ou até ao bordo exterior da margem continental, nos casos em que este não atinja aquela distância (Política e Estratégia do Mar, 2018, p. 109).

Riscos- é uma ação não diretamente intencional e eventualmente sem caráter intrinsecamente hostil... (Nogueira, 2005, p. 19).

Segurança Marítima- é tudo aquilo que cria, mantém ou melhora a utilização segura das vias marítimas africanas e das infraestruturas que suportam essas vias (Brenthurst, 2010, p. 10).

Terrorismo- e qualquer tipo de ação violenta cometida com o intuito de intimidar, ferir ou matar cidadãos para garantir a defesa de uma causa, seja ela política, econômica ou religiosa. (rasilescola.uol.com.br)

Zona Contígua- é a faixa do mar adjacente ao mar territorial, a qual se estende até 24 milhas náuticas medidos a partir da linha base, onde estado exerce o controlo necessário a prevenção da violação das leis e regulamentos aduaneiros, fiscais, migração, sanitários e prevenção do meio ambiente marinho, estabelecida nos termos do artigo n.º 8 da Lei do Mar.

Zona Económica Exclusiva- compreende a faixa do mar desde a linha de base até a distância de 200 milhas náuticas. Nesta zona o outro estado tem a liberdade de navegação, sobrevoo, colocação de cabos e ductos submarinos bem como de outros usos lícitos do mar relativos a tal liberdade (artigo n.º 9 da Lei do Mar).



Apêndice B — Personalidades entrevistadas

Quadro 3 - Personalidades entrevistadas

Identificação	Funções desempenhadas	Procedimento
Almirante Henrique Gouveia e Melo	Chefe do Estado-Maior da Armada e Autoridade Marítima Nacional Portuguesa	Presencial 29.02.24, Lisboa.
Comodoro Inácio Vaz	Chefe de Estado-Maior do ramo da MGM	Telemática, 20.02.24, MOZ.
Comodoro Fz Martins de Brito	Comandante da EUTM MOZ e da Operação Atlanta	Presencial, 22.02.24, Lisboa.
Capitão-de-mar-e-guerra M Carlos Cossa	Comandante da Base Naval de Pemba	Telemática 06.04.24, MOZ.
Capitão-de-mar-e-guerra M Augusto Bata	Chefe da Repartição de Navegação e Hidrografia	Telemática, 28.02.24, MOZ.
Capitão-de-mar-e-guerra M Marcelo Correia	Diretor do Centro de Instrução de Tática Naval da Marinha Portuguesa e Comandante da Força Naval da Operação Atlanta	Presencial, 16.02.24, Lisboa
Capitão-de-fragata Bruno José Vaz	Chefe da Divisão de Operações do Comando Naval	Presencial, 20.02.24, Lisboa
Leonid Chimarizene	Administrador Executivo do Instituto Nacional do Mar	Telemática, 02.03.24, MOZ.
PhD António Gonçalves Alexandre	Investigador integrado no IPRI – NOVA e investigador associado no CIDIUM	Telemática, 08.03.24, Lisboa.
Dr Calton Cadeado	Docente de Relações Internacionais, estudos de segurança e estudos de paz e conflitos.	Telemática, 12.03.24, MOZ.



Apêndice C — Instituições que desempenham funções no mar

Quadro 4 - Instituições que desempenham funções no mar (adaptado da Constituição da República de Moçambique)

Instituição	INAMAR	MGM	FAM	PCLF	SISE	SERNIC	SERNAM	SENSAP	AM	PGR	ITRANSMAR	ANAC	IrOM	INP	INAM	MIREME
Exercício da autoridade do Estado no mar.	IPR	IPR	IAp	IAp							IAp					
Defesa, controlo e vigilância do espaço aéreo nacional.	IAp	IAp	IPR												IAp	
Garantir a ordem, segurança e tranquilidade públicas.		IAp		IPR		IAp										
Policiamento e segurança de pessoas e bens.	IAp	IPR	IAp	IPR											IAp	
Execução de atividades relativas a reafirmação e delimitação das fronteiras.	IAp	IAp							IPR							
Busca e salvamento de pessoas e bens.	IAp	IAp	IAp	IPR				IPR			IAp				IAp	
Controlar o movimento migratório.		IAp	IAp	IAp		IAp	IPR									
Fiscalizar a atividade de prevenção de risco, socorro e salvação de pessoas e bens.	IAp	IAp	IAp	IAp	IPR	IAp		IPR			IAp					
Prevenir e investigar atos de natureza criminal.	IAp	IAp	IAp	IAp		IPR										
Prevenção e repressão do contrabando.	IAp	IAp				IAp			IPR	IPR	IAp					
Transporte e sinalização marítimos.		IAp	IAp								IPR					
Gestão, conservação e exploração sustentável dos recursos biológicos e aquáticos.										IAp		IPR				
Assegurar a implementação de medidas de proteção ambiental e do ecossistema marinho.												IPR	IAp			



Licenciamento e fiscalização ambiental de projetos de desenvolvimento.	IAp													IAp	IPR		
Vigilância meteorológica e climática.														IAp		IPR	
Desenvolvimento de atividades relacionadas com a investigação geológica.	IAp													IAp			IPR

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> a) INAMAR- Instituto Nacional do Mar; b) MGM- Marinha de Guerra de Moçambique; c) FAM- Força Aérea de Moçambique; d) PCLF- Polícia Costeira, Lacustre e Fluvial; e) SISE- Serviço de Informações e Segurança do Estado f) SERNIC- Serviço Nacional de Investigação Criminal; g) SERNAM- Serviço Nacional de Migração; h) SENSAP- Serviço Nacional de Salvação Pública; i) AM- Alfândegas de Moçambique; | <ul style="list-style-type: none"> j) PGR- Procuradoria da República junto ao Tribunal Marítimo k) ITRANSMAR- Instituto do Transporte Marítimo; l) ANAC- Administração Nacional de Áreas de Conservação; m) InOM- Instituto Oceanográfico de Moçambique n) INP- Instituto Nacional de Petróleo; o) INAM- Instituto Nacional de Meteorologia; p) MIREME- Ministério dos Recursos Minerais e Energia; q) IPR- Instituição Primariamente Responsável; r) IAp- Instituição Apoiantes. |
|---|--|



Apêndice D — Análise do conteúdo das entrevistas

Quadro 5 – Análise das entrevistas de Portugal

Perguntas	Chefe do Estado-Maior da Armada (Almirante Henrique Gouveia e Melo)	Comandante da EUTM+MOZ e da Operação Atlanta (Comodoro Martins de Brito)	Comandante da Força Naval da Operação Atlanta (CMG Marcelo Correia)	Chefe da Divisão de Operações do Comando Naval (Cfr. Cabrita)	Investigador integrado no IPRI – NOVA e investigador associado no CIDIUM (CMG António Gonçalves Alexandre)
Em sua opinião, quais são os tipos de ameaças mais frequentes nos espaços marítimos sob jurisdição de Moçambique?	Ameaças naturais e Ameaças provocadas pelo ser humano que podem ser não intencionais e intencionais. Também há ameaça à pertença da água, à estruturação em segurança da área e científica ao conhecimento.	- Terrorismo, - Narcotráfico e, - Pesca Ilegal.	-Terrorismo marítimo; -Tráfico de droga; -Pesca ilegal; -Poluição no mar; -Imigração ilegal.	-A exploração ilegal e predatória dos minérios e de combustíveis e a pesca ilegal de pescado. -A criminalidade transfronteiriça, a pirataria, as atividades ilícitas de contrabando e de tráfico de seres humanos e terrorismo.	-Pirataria marítima e; -Os assaltos armados no mar contra navios.
Como é que os demais intervenientes legais com interesse no mar cooperam com a marinha no âmbito da segurança marítima?	A melhor solução face aos recursos e face ao desafio que o CM representa apostaria [...] agrupar o conhecimento marítimo numa única entidade que coordenaria com as demais, tendo sinergias e um efeito de escala muito importante. Saindo isso tudo muito mais racional e barato do que o outro modelo qualquer.	-Criação de um Sistema de Autoridade Marítima que fará com que a Marinha tenha poder de exercício de fiscalização marítima; -Uma Marinha capaz de interligar os vários intervenientes no mar.	Em razão da matéria cooperam sob coordenação da entidade primariamente responsável	[...] a Polícia Judiciária, a Marinha coopera com estas entidades para o cumprimento das suas missões. A troca de cooperação é mútua, de forma a que o sistema seja eficiente.	O que é relevante é [...] garantir a segurança dos espaços marítimos de soberania e jurisdição de Moçambique, como é o caso da marinha, se mostrem disponíveis para implementar bons sistemas de obtenção, fusão e partilha de informação entre eles.



<p>Quais as implicações da falta do estabelecimento de uma entidade responsável pela coordenação do SAMN?</p>	<p>Incumprimento da missão. E as suas funções de Estado costeiro, Estado do Porto e de gestão de bandeira são de tal maneira confusas que no fim, quando quiser encontrar um responsável por qualquer coisa, nunca encontra um.</p>	<p>Falta de comprometimento por parte dos intervenientes, assim sendo, todos farão e/ou ninguém fará, consequentemente notar-se-á continuidade de ocorrência de atos ilícitos ou impunidade dos infratores.</p>	<p>Duplicação de esforços e consequente falta de eficiência no empenhamento dos meios.</p>	<p>Descoordenação [...] riscos para a soberania do Estado, dispersão e má racionalização na utilização dos meios do Estado que serão sempre escassos para fazer face à multiplicidade de ameaças e espaço para exploração ilícita.</p>	<p>Se não tiver estabelecida uma entidade que coordene essas ações, é natural que os objetivos definidos não sejam totalmente alcançados.</p>
<p>No domínio da cooperação e coordenação, qual é a melhor forma para um Centro de Operações Marítimas partilhar a informação recolhida nos espaços marítimos sob jurisdição nacional?</p>	<p>Criar um Centro de Fusão e Distribuição da Informação com poderes para receber a informação dos diferentes setores que trabalham no mar e através deste fundir a informação criando uma imagem única da atividade marítima e por fim difundir essa imagem aos outros centros. Este Centro deve ser dirigido pela Entidade mais isenta (de interesses comerciais) e mais capaz (detentora de mais meios), neste caso a Marinha.</p>	<p>A nível regional é importante que a MGM esteja interligada com dois grandes centros, nomeadamente, o Centro de Operações de Coordenação Regional (RCOC) das Seychelles que coordena operações conjuntas de aplicação da lei no mar e com o Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas com sede em Madagáscar, que partilha informação marítima com os países membros e alerta o RCOC sobre atividade suspeita no mar. [...]</p>	<p>-Integração da informação dos sistemas de vigilância das entidades intervenientes; -Capacitação dos centros de operações para integrarem a informação dos sistemas de vigilância [...]; -Estabelecimento de uma estrutura de troca e partilha de informação; -Estabelecimento de um panorama marítimo comum entre as entidades intervenientes com meios para atuar nos espaços marítimos.</p>	<p>Abordagem interagência e interdepartamental, a nível nacional e internacional responsável por fundir os dados que coexistem em diferentes redes de informações militares e não-militares que potenciam a cooperação e coordenação dos diversos departamentos do Estado com responsabilidades de atuação nos espaços marítimos sob soberania, jurisdição ou responsabilidade nacional.</p>	<p>[...]estar munido de mecanismos que permitam obter com rapidez a informação relativa a tudo o que se passa à superfície do mar em cada momento. Isso é conhecido como “White picture”. [...]. Deve ter, por fim, bons sistemas de comunicações por voz e dados que permitam fazer chegar, com rapidez, essa informação “tratada” a quem dela precisa, sobretudo aos decisores políticos e militares.</p>



<p>Que ações deverão ser desenvolvidas no âmbito da formação, treino e organização para capacitar o pessoal que cumpre as missões de segurança marítima?</p>	<p>Buscar conhecimento com outros países com domínio na matéria e criar escolas que vão replicar [...] e passar a produzir o seu próprio conhecimento. Esta produção do conhecimento é tida por quem anda no mar. A estrutura portuguesa tem: pessoal (forma e afeta na estrutura operacional), material (repara e mantém os navios prontos para o mar) e operacional (recolhe informação, distribui informação e opera no mar). E depois tem uma macroestrutura (administrativa).</p>	<p>Pedir a extensão da EUTM MOZ de modo a incluir a formação de mais quadros da Marinha [...], associada a Operação Atlanta que está em curso e que pela sua extensão ao Sul (vai até Nacala), faria com que as operações marítimas se estendam ao longo do CM. Engajamento dos principais líderes e construção da capacidade marítima local que contribuiria na criação do SAMN.</p>	<p>-Procurar junto de marinhas de referência, apoio na formação e treino associado às funções de guarda costeira, acautelando numa primeira fase a formação de formadores; - [...] edificar uma estrutura operacional com mecanismos de coordenação com diversas entidades, criar um Comando Naval, Corpo de Fuzileiros e criação de Comandos de Zonas Marítimas de acordo com as regiões e outros pontos julgados estratégicos.</p>	<p>-Formação em sistemas de Global Maritime Distress Safety System, Planeamento de Operações SAR e Fiscalização Marítima, Navegação, Socorrismo e Direito do Mar/Direito Internacional Marítimo. -Desenvolver um plano de treino com contextos de fiscalização marítima e treinar ações de busca e salvamento. -Desenvolver a legislação e os normativos marítimos.</p>	<p>Para além da operação de sistemas e conhecimento da legislação em vigor, devem ter valências na operação de meios navais e, sobretudo, devem estar capacitados para atuarem no ambiente marítimo em segurança (isso requer, entre outras condições, boa preparação física, adaptação ao meio marinho, bons conhecimentos da plataforma em que forem embarcar e bons conhecimentos de navegação).</p>
<p>Que tipos de meios marítimos considera ideais para uma Marinha mais presente no mar de modo a combater os variados ilícitos que ocorrem no mar?</p>	<p>A MGM precisa de navios oceânicos devido a violência do mar e extensão da Costa e outros navios Costeiros para estar a operar muito junto a Costa. Introdução do serviço de cabotagem (navios de pequena dimensão que andam de Porto em Porto)</p>	<p>-Aeronaves de Patrulhamento aéreo. Unidades de superfície para aumentar o patrulhamento na Zona Económica Exclusiva (ex. Lanchas de Patrulha e de Fiscalização). -Sistemas de Controlo Costeiro.</p>	<p>-Lanchas Rápidas tipo LFR (Autonomia de 3 a 5 dias); -Embarcação de Alta Velocidade (Intercepção Rápida); -Botes tipo III- apoio ações FZ.</p>	<p>-Lanchas Rápidas de Fiscalização; -Lanchas de Fiscalização Costeira; -Patrulhas Oceânicos.</p>	<p>[...] (do tipo patrulhas oceânicos) que permitam um maior raio de ação e estender a sua intervenção até ao limite da ZEE. [...] (patrulhas costeiras e lanchas), mais rápidas, que permitam fiscalizar adequadamente as águas territoriais e até águas interiores. [...]</p>



Quais são os sistemas de vigilância marítima determinantes para auxiliar na segurança marítima?	Drones, porque tem uma grande mobilidade, é difícil ser detectado e consegue vigiar grandes áreas.	Radares para monitorizar a aproximação de embarcações, câmeras de vigilância noturna e térmicas.	-Monitorização AIS; -Estações fixas radar/electro-óptico, conectadas aos Centros de Operações; -Viaturas radar/electro-óptico móveis, distribuídas aos Comandos de Zona Marítima.	Sistemas electro-ópticos; sistemas de monitorização Vessel Track System (VTS); AIS e AIS Satélite; sistemas de C2 como o sistema de gestão Overseer, [...]; sistemas de comunicações e rádio ajudas GMDSS [...].	Radares costeiros ao longo da costa. Bons sistemas de comunicações por voz (MF/HF/VHF/SHF), e dados (por satélite) que permitam manter atualizado o panorama de superfície entre os Centros de Operações Marítimas, em terra, e os meios navais, no mar.
Quais são os outros contributos para a marinha melhorar a sua ação na segurança marítima?	Estar focado, pronto e ser útil. Uma Marinha pouco presente no mar vale zero. Só começa a ter uma marinha quando tiver mais de 100 dias de mar por ano.	Investir na formação de quadros, Criar um Sistema de Autoridade Marítima e atribuir competências à Marinha que cooperando com Portugal se beneficiaria da formação dos seus quadros nesta área.	Incrementar os mecanismos de coordenação/cooperação com outras entidades.	-Desenvolver doutrina ajustada às missões e tarefas; -Organização orientada, claramente definida e ciclicamente avaliada. -Meios acompanhados de Treino e Formação, especificamente alinhados com a capacidade de recrutar futuras pessoas que possuam competências em diversas áreas de interesse.	Nada a referir.



Quadro 6 - Análise das entrevistas de Moçambique

Perguntas	Chefe do Estado-Maior da MGM (COM Inácio Vaz	Comandante da Base Naval de Pemba (CMG Carlos Cossa)	Chefe da Rep. Navegação e Hidrografia (CMG Bata)	Administrador Executivo do Instituto Nacional do Mar (Leonid Chimarizene)	Docente e Investigador (Calton Cadeado)
Em sua opinião, quais são os tipos de ameaças mais frequentes nos espaços marítimos sob jurisdição de Moçambique?	-Imigração ilegal; -Tráfico de seres humanos e de drogas; -Contrabando de espécies marinhas e; -Poluição marítima.	- Tráfico de Drogas, tráfico de seres Humanos, contrabando de mercadorias, terrorismo e contrabando de espécies proibidas.	Ciclones, poluição marinha, o aumento da temperatura dos oceanos devido ao aquecimento global, pilhagem de recursos pesqueiros.	-Pirataria; -Contrabando; -Tráfico de droga; -Pesca ilegal; -Terrorismo e; -Imigração.	-Ameaças não militares, nomeadamente tráfico de droga, pesca ilegal não regulamentada e poluição ambiental. -Ameaças militares, concretamente terrorismo e pirataria marítima esporádica. -Ameaças de natureza geopolítica.
Como é que os demais intervenientes legais com interesse no mar cooperam com a MGM no âmbito da segurança marítima?	Existência de uma plataforma de partilha de informações de interesse mútuo.	Não têm um mecanismo de coordenação formal para a partilha de informações relativas ao conhecimento situacional marítimo esta informação esta dispersa num conjunto alargado de entidades com interesse no mar e não partilham esta informação. Daí a necessidade de se estabelecer um sistema de Autoridade marítima em Moçambique. Em linhas gerais não existe uma boa coordenação entre a MGM e	A cooperação no âmbito da segurança marítima, com os intervenientes legais com interesses no mar e boa, porém haja ocultação na partilha de informação.	[...] cada instituição tem feito as suas atividades de forma individualizada. Notando-se que as instituições que fazem a fiscalização marítima não estão devidamente alinhadas, isto é, há falta de cooperação e de articulação interinstitucional.	A cooperação é feita através de troca de informações sobre atividades ilícitas que ocorrem no mar. A título de exemplo, empresas privadas e públicas providenciam imagens que complementam o trabalho de vigilância marítima efetuada através de sistema de radares do Estado.



		os restantes intervenientes.			
Quais as implicações da falta do estabelecimento de uma entidade responsável pela coordenação do SAMN?	Dispersão de poucos recursos existentes que de certo modo, poderiam constituir mais-valia se estivessem alocados a uma única instituição.	Tem implicações imensuráveis na segurança marítima e podem gerar um produto operacional não qualitativo e intangível. O que pode trazer custos elevados para a segurança marítima em Moçambique. Outrossim, pode criar danos elevados a economia nacional e regional.	Alto custo do Orçamento do Estado, dificuldades na difusão de informação de interesse da soberania.	As implicações são negativas, pois uma instituição isoladamente no mar não estará em condições de intervir em todos os ilícitos que for a detetar no mar e pode ser tarde a solicitação para a intervenção de uma outra instituição específica.	-Há mais competição do que cooperação entre as entidades que intervêm na segurança marítima. -Duplicação de esforços, isto é, muitas instituições a fazer as mesmas coisas, sem conhecimento mútuo e, por vezes, de forma conflitante. -Uso pouco irracional de recursos escassos na prevenção e no combate contra ameaças [...].
No domínio da cooperação e coordenação, qual é a melhor forma para um Centro de Operações Marítimas partilhar a informação recolhida nos espaços marítimos?	Uso de uma plataforma que vai permitir a interoperabilidade de vários setores com interesse no mar.	A cooperação internacional é um fator de promoção de segurança, não se faz segurança marítima sem cooperação internacional. Os centros de operações devem partilhar em tempo real todos os incidentes que ocorrerem no mar. Os centros de operações devem funcionar de forma interoperável.	É via rádio de comunicação.	Regulamentação do Centro de Operações Marítimas e ter um representante de cada instituição com interesse no mar que servirá de ponto focal para partilha da informação.	- Nada a referir.
Que ações deverão ser desenvolvidas no	Desenhar um programa-quadro de formação e treino contínuo que vise elevar o	Os militares devem ser dotados em matérias de aplicação da Lei no mar,	-A Marinha deve capacitar os recursos humanos em formações académicas assim	Assunto do mar requer formações e capacitações contínuas e periódicas	- Formação de quadros em função dos interesses nacionais [...]. -Realização de exercícios militares



<p>âmbito da formação, treino e organização para capacitar o pessoal que cumpre as missões de segurança marítima?</p>	<p>nível de conhecimento situacional marítimo.</p>	<p>melhorar o treino nas operações de interdição e abordagem. Outro aspeto a considerar na organização da MGM é devolver os comandos Naval e comando de fuzileiros para tornar as operações de segurança marítima mais eficientes e eficazes.</p>	<p>como profissionais, em cursos ou matérias com aplicabilidade no mar; -Implementação da política de investimento e apetrechamento nos meios, matérias e equipamentos de alta qualidade.</p>	<p>direcionadas para todas as instituições envolvidas, porque o Estado deve tratar situações do mar com observância as convenções internacionais onde pode haver atualizações, novos procedimentos e regras.</p>	<p>regulares a nível doméstico e internacional sobre ações ofensivas e defensivas no mar. -Criação de bases militares navais no “verdadeiro” sentido e modernizar os comandos regionais [...], com meios e poder efetivo de realizar operações ofensivas e defensivas. Ainda sobre a organização.</p>
<p>Que tipos de meios marítimos considera ideais para uma marinha mais presente no mar de modo a combater os ilícitos que ocorrem no mar?</p>	<p>Unidades navais de superfície offshore e Onshore.</p>	<p>Moçambique deve ter navios patrulhas oceânicos que possam permanecer por longos períodos no mar em operação, lanchas de intersecção e melhorar o estado técnico dos centros de operações marítimas no mar.</p>	<p>Meios velozes, de alta qualidade e capazes de percorrer vários quilómetros em poucas horas e com capacidade de dar cobertura quase toda faixa marítima sem que tenha nenhuma avaria ou seja, problemas mecânicos.</p>	<p>Meios marítimos suficientes que se complementem.</p>	<p>- Primeiro, são os meios modernos de <u>vigilância</u> e de <u>comunicação</u> via satélite; -Segundo, embarcações de reação rápida; navios de guerra e aeronaves para dissuasão.</p>
<p>Quais são os sistemas de vigilância marítima determinantes para auxiliar na segurança</p>	<p>-Sistemas de radares costeiros; -Sistema de identificação automática (AIS); -SEA VISION.</p>	<p>Os sistemas adequados são os que respondam os requisitos técnicos e operacionais no mar e que possam ter um conhecimento situacional abrangente. Também devem ser integrados os sistemas que</p>	<p>Sistema de Controlo do Tráfego Marítimo (VTS) costeiro e portuário, (AIS), Sistema de Identificação e Localização de Longo Alcance (LRIT), Sistema Integrado de Vigilância,</p>	<p>Meios aéreos (uso da avioneta, satélite e drones).</p>	<p>- <i>Vessel Traffic Service</i> (VTS) é o básico e importante; - Sistemas de radar é igualmente básico; - Sistema integrado de vigilância marítima tecnológica, envolvendo atores estatais e não estatais;</p>



marítima?		monitoraram os navios de pesca.	Comando e Controlo (SIVICC), Drones, etc.		- <i>Geographic Information System</i> (GIS).
Quais são os outros contributos para a marinha melhorar a sua ação na segurança marítima?	O desenvolvimento contínuo de capacidades humanas, tecnológicas e de equipamentos.	Deve se melhorar os aspectos doutrinários para tornar a MGM eficiente e eficaz. As técnicas e procedimentos nas operações de segurança marítima devem ser revistos e adequados recorrendo a cooperação com outros estados costeiros. Para terminar, deve-se melhorar as infraestruturas das bases navais e sub-bases.	Intensificar a fiscalização marítima e [...] penalização rija de forma a desencorajar aos demais que pretendem invadir estas zonas de proteção exclusivas.	Seguir e implementar o estabelecido na Lei do Mar pois estão bem identificadas as atribuições, haver sincronização entre as instituições e por último respeito às convenções internacionais.	Dissuasão.



Apêndice E — Análise SWOT

Quadro 7 – Matriz SWOT

Ambiente Externo	Ambiente Interno
<p style="text-align: center;">Oportunidades</p> <ol style="list-style-type: none">1. Cooperação e coordenação nacional com outras instituições intervenientes com interesse no mar;2. Apoio internacional de Portugal e EUTM MOZ na formação, treino e organização.3. Cooperação com países amigos como Seicheles e Madagáscar na utilização do Centro de partilha e difusão de informação marítima;4. Revisão da estrutura operacional;5. Operação Atlanta.	<p style="text-align: center;">Potencialidades</p> <ol style="list-style-type: none">1. Existência de força com capacidade para a segurança marítima;2. Força de Fuzileiros treinada e equipada com meios coletivos e individuais.3. Alto sentido de responsabilidade no cumprimento do dever;4. Utilização do Centro de Operações Marítimas;5. Capacidade de cooperar com outras instituições com atribuições no mar.
<p style="text-align: center;">Ameaças</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uso da força contra a soberania, a integridade territorial ou a independência política de um Estado;2. Pirataria e assalto à mão armada no mar;3. Crimes transnacionais organizados, como por exemplo, o contrabando de migrantes, narcóticos;4. Ameaças à segurança de recursos, como por exemplo, a pesca ilegal, não regulamentada e não declarada;5. Ameaças ambientais, nomeadamente o derrame de petróleo.6. Maior extensão marítima desprotegida.	<p style="text-align: center;">Vulnerabilidades</p> <ol style="list-style-type: none">1. Estrutura Operacional muito complexa e inadequada;2. Exiguidade dos meios;3. Falta de sustentação dos meios;4. Utilização de equipamento desatualizado e muito diferenciado;5. Falta de uma entidade responsável pela coordenação do sistema de autoridade marítima;6. Fraca partilha da informação recolhida nos espaços marítimos sob jurisdição nacional;7. Centro de Operações Marítimas com pouco equipamento e sistemas limitados;8. Poucos sistemas de vigilância marítima para auxiliar na segurança marítima.



Apêndice F — Dedução de linhas de ação estratégica

Quadro 8 – Linhas de ação estratégica

		Ambiente Interno	
		Potencialidades (P)	Vulnerabilidades (V)
Ambiente Externo	Oportunidades (O)	<p align="center">Linhas de Ação Estratégica (LAE)</p> <p>LAE1. Extensão da Missão de Treino da União Europeia em Moçambique e que para além de treinar as Forças Especiais (Comandos e Fuzileiros) pode treinar efetivos em outras áreas da Segurança Marítima. (P1, P2) *(O2)</p> <p>LAE2. Cooperação Regional com Seicheles, Madagáscar e outros na exploração do Centro de Operações de Coordenação Regional e Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas. (V6, V7) *(O3)</p> <p>LAE3. Operacionalização do Centro de Coordenação de Operações de Fiscalização Marítima, que vai integrar as instituições com atribuições no mar em Moçambique. (V5) *(O1)</p> <p>LAE4. Criação de Zonas de Defesa Marítimas com atribuições específicas da faixa de responsabilidade para cada Comando da Zona, com meios (humanos e materiais) ao seu dispor. (P1) *(A1, A7)</p> <p>LAE5. Operação Atlanta é uma das operações marítimas militares executivas da União Europeia, que a pedido de Moçambique para além de terminar em Nacala as suas operações marítimas poderiam ser estendidas ao longo do Canal de Moçambique. (O5) *(A2, A3)</p> <p>LAE6. União de esforço entre as instituições com atribuições no mar de modo a atuarem de forma conjunta, a partir dos meios que cada um possui até a execução das atividades pois o fim último é a salvaguarda dos interesses do Estado. (P5) *(A4, A5)</p> <p>LAE7. Reativação do Comando Naval e de Fuzileiros e implementar a organização em Zonas de Defesa Marítima, cada uma delas com um Centro de Operações Marítimas. (V1) *(O4)</p>	
	Ameaças (A)		

**Apêndice G — Medidas genéticas, estruturais e operacionais****Quadro 9 – Medidas genéticas, estruturais e operacionais**

LAE	Medidas Genéticas (MG)	Medidas Estruturais (ME)	Medidas Operacionais (MO)
LAE1. Extensão da Missão de Treino da União Europeia em Moçambique e que para além de treinar as Forças Especiais (Comandos e Fuzileiros) pode treinar efetivos em outras áreas da Segurança Marítima. (P1, P2) *(O2)	MG1. Solicitar extensão da missão e alargamento do pacote de formação; MG2. Identificar Unidades que vão acolher a formação e treino; MG3. Organizar os meios que estarão envolvidos neste processo;	ME1. Reabilitar e equipar as Unidades que vão acolher a formação;	MO1. Elevar a prontidão do pessoal para combater as ameaças que ocorrem nos espaços marítimos;
LAE2. Cooperação Regional com Seicheles, Madagáscar e outros na exploração do Centro de Operações de Coordenação Regional e Centro Regional de Fusão de Informações Marítimas. (V6, V7) *(O3)	MG4. Entrosamento com parceiros internacionais; MG5. Investimento em Capacitação e Tecnologia;	ME2. Requalificar o Centro de Operações Marítimas;	MO2. Dominar o mar para o combate antecipado dos ilícitos que ocorrem no mar;
LAE3. Operacionalização do Centro de Coordenação de Operações de Fiscalização Marítima, que vai integrar as instituições com atribuições no mar em Moçambique. (V5) *(O1)	MG6. Cooperar com outros setores no âmbito da Fiscalização Marítima;	ME3. Criar um sistema de partilha de informações entre os setores envolvidos;	MO3. Impulsionar a cooperação e troca de informações entre as instituições;
LAE4. Criação de Zonas de Defesa Marítimas com atribuições específicas da faixa de responsabilidade para cada Comando da Zona, com meios (humanos e materiais) ao seu dispor. (P1) *(A1, A7)	MG8. Regulamentar o funcionamento das Zonas de Defesa Marítima; MG9. Aquisição de meios operacionais por afetar em cada Zona;	ME4. Remodelar algumas Unidades já existentes e criação de outras para funcionamento das Zonas;	MO4. Rapidez na intervenção e aumento da presença da força nas águas jurisdicionais;
LAE5. Operação Atlanta é uma das operações marítimas militares executivas da União Europeia, que a pedido de Moçambique para além de terminar em Nacala as suas operações marítimas poderiam ser estendidas ao longo do Canal de Moçambique. (O5) *(A2, A3)	MG10. Efetuar pedido a União Europeia para extensão das suas Operações Marítimas ao longo do Canal de Moçambique;	ME5. Fortalecimento da Cooperação Interinstitucional;	MO5. Incrementar as operações de combate ao tráfico de drogas, terrorismo e suas fontes de financiamento, pirataria e assalto à mão armada;
LAE6. União de esforço entre as	MG11. Adquirir meios	ME6. Políticas	MO6. Cumprir as



instituições com atribuições no mar de modo a atuarem de forma conjunta, a partir dos meios que cada um possui até a execução das atividades pois o fim último é a salvaguarda dos interesses do Estado. (P5) *(A4, A5)	navais; MG12. Adestrar o pessoal que vai operar os meios navais;	Públicas e Legislação.	atividades marítimas de forma conjunta para o combate aos ilícitos que ocorrem no mar;
LAE7. Reativação do Comando Naval e de Fuzileiros e implementar a organização em Zonas de Defesa Marítima, cada uma delas com um Centro de Operações Marítimas. (V1) *(O4)	MG13. Incrementar o Comando e Controlo próprios.	ME7. Rever a estrutura operacional da MGM.	MO7. Melhorar a organização operacional e dinamismo no tratamento de assuntos de cada especialidade.