

INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES
CURSO DE PROMOÇÃO A OFICIAL GENERAL

2011/2012



TRABALHO DE INVESTIGAÇÃO INDIVIDUAL
(versão provisória)

**A SEGURANÇA COOPERATIVA NO ÍNDICO OCIDENTAL:
O PAPEL DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE**

DOCUMENTO DE TRABALHO

O TEXTO CORRESPONDE AO TRABALHO FEITO DURANTE A FREQUÊNCIA DO CURSO NO IESM, SENDO DA RESPONSABILIDADE DO SEU AUTOR, NÃO CONSTITUINDO ASSIM, DOUTRINA OFICIAL DAS FORÇAS ARMADAS DE DEFESA DE MOÇAMBIQUE

JOAQUIM MANGRASSE
COMODORO FZ



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A SEGURANÇA COOPERATIVA NO ÍNDICO
OCIDENTAL: O PAPEL DA MARINHA DE GUERRA DE
MOÇAMBIQUE**

Joaquim Mangrassse

Comodoro FZ

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2011/12

Lisboa, 27 de Abril de 2012



INSTITUTO DE ESTUDOS SUPERIORES MILITARES

**A SEGURANÇA COOPERATIVA NO INDICO
OCIDENTAL:
O PAPEL DA MARINHA DE GUERRA DE MOÇAMBIQUE**

Joaquim Mangrassse

Comodoro FZ

Trabalho de Investigação Individual do CPOG 2011/12

Orientador:

CMG Vladimiro Neves Coelho

Lisboa, 27 de Abril de 2012



AGRADECIMENTOS	iii
RESUMO	iv
ABSTRACT	v
PALAVRAS-CHAVE	vi
KEY WORDS	vi
Introdução	1
1. Caracterização da segurança cooperativa no Índico ocidental	9
a. Contextualização das ameaças	9
b. A resposta internacional ao combate às novas ameaças	11
c. Estratégia da África Austral contra as ameaças	14
d. Síntese Conclusiva.....	20
2. O papel de Moçambique na segurança cooperativa do Índico ocidental	21
a. Enquadramento geopolítico e geoestratégico de Moçambique.	21
b. Os novos desafios no CM	24
c. Atual contributo de Moçambique no quadro da segurança cooperativa	26
(1) MGM	26
(2) Protocolos assinados no âmbito da segurança marítima	27
d. Futuro contributo de Moçambique no quadro da segurança cooperativa - A reorganização da MGM	28
e. Síntese Conclusiva	32
3. A geração de produto operacional por parte da MGM no combate às ameaças no Índico Ocidental	33
a. O aproveitamento de sinergias resultantes da criação do Sistema de Autoridade Marítima	33
b. A criação de capacidades de fiscalização costeira e oceânica das águas jurisdicionais do Estado Moçambicano.	37
(1) Futuras capacidades.....	37
(2) Nível de ambição ou pilares de reorganização e reequipamento.....	41
c. Síntese Conclusiva	42
Conclusões	44
Propostas	46
Bibliografia	48



Índice de Ilustrações

Ilustração 1: Países da SADC	14
Ilustração 2: Rotas Tradicionais do Tráfego Marítimo, em trânsito no Canal de Moçambique.....	16
Ilustração 3: Linhas de ação e Pilares da estratégia marítima da SADC	18
Ilustração 4: Organizações Regionais na África Subsariana.	25
Ilustração 5: Orgaização do Sistema de Autoridade Marítima.	36
Ilustração 6: Relações Funcionais do CEOPMAR	36
Ilustração 7: Teatros de Operações Navais.....	38
Ilustração 8 : Organograma proposta da MGM	40

Índice de Apêndices

APÊNDICE Nº 1: Diagrama de validação das Hipoteses.....	Apd 1 -1
--	-----------------



AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador, o CMG Vladimiro Neves Coelho, pelas sugestões pontuais e incansável revisão deste Trabalho, fazendo com que, no fim, terminasse com êxito.

Aos camaradas do CPOG 2011/2012 que, com espírito de corpo, dedicação e profissionalismo, direta ou indiretamente, contribuíram na troca de ideias, esclarecimentos e indicação da fonte bibliográfica necessária para o enriquecimento do presente Trabalho.

À minha neta, Videlina, que com saudades, se viu privada dos cuidados e carinho do avô, ausente em busca de conhecimentos que contribuam para o bem da Nação moçambicana.

A todos, o meu muito obrigado..



RESUMO

O presente trabalho de investigação, apresenta um estudo sobre as capacidades e potencialidades que Moçambique deverá possuir para melhor contribuir para a operacionalização da Segurança Cooperativa no Índico Ocidental.

Este tema, cuja abrangência não se circunscreve a Moçambique, como país diretamente interessado por via da sua ligação ao mar, inclui também várias referências a outros Estados com vínculo a este espaço marítimo.

Recentemente, Moçambique e outros países da região esboçaram estratégias para garantir a segurança marítima e mitigar as ameaças associadas aos espaços marítimos, em particular as ações dos piratas, vindos da costa da Somália. As referidas ameaças dificultam a livre circulação do tráfego marítimo, com impacto evidente na atividade económica associada ao mar.

Além destas iniciativas regionais, diversas organizações internacionais, nomeadamente as Nações Unidas (NU), a União Europeia (UE) e a Organização do Tratado do Atlântico Norte (OTAN), aprovaram e implementaram medidas para garantir a segurança marítima aos operadores que têm o mar como espaço de interesse económico, aproveitando as capacidades, os meios, *know how* e estratégias que algumas nações já possuem sobre a segurança no mar.

Os esforços desenvolvidos por Moçambique em dar o seu contributo como parceiro ativo nestas iniciativas, o que justifica este estudo incluem a cooperação com os países da região, em especial com a África do Sul e Tanzânia, e mais recentemente com a Índia, para além do seu contributo na esfera da estratégia de segurança marítima no âmbito da *South African Development Community* (SADC).

Ao nível internacional, há ainda a destacar os acordos assinados com outras organizações regionais da África Subsariana, com destaque para a *Economic Community of West African States* (ECOWAS), União Económica e Monetária para África Ocidental (UEMOA) e Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP). Convém enfatizar que a CPLP passou a incluir nos últimos acordos para a cooperação militar, uma componente importante para garantir a segurança marítima.

Moçambique não se encontra ainda capacitado para exercer um papel autónomo e com o adequado relevo na Segurança Cooperativa no Índico Ocidental, embora participe já em iniciativas regionais, pelo que este trabalho procurará identificar possíveis linhas de acção, que a serem implementadas, levarão o Estado Moçambicano a afirmar-se como parceiro credível no esforço colaborativo para o aumento da segurança marítima na região.



ABSTRACT

The present research work, entitled "Cooperative Maritime Security in the Western Indian Ocean: the role of the Mozambique Navy," presents a study on the capabilities and potential that Mozambique should have to be a reliable contributor for the operationalization of Cooperative Security in the Western Indian Ocean. This theme is not limited to Mozambique, as a country directly involved and connected to the sea, but will also survey the roles of other states and organizations with ties to this maritime space.

Recently, Mozambique and other countries of the region outlined strategies to ensure maritime safety and mitigate the threats, mainly those provoked by the sea pirates off the coast of Somalia. These threats hinder the free movement of maritime traffic, with obvious impact on the associated economic maritime activity.

Besides the regional initiatives, various international organizations, including the United Nations (UN), the European Union (EU) and the North Atlantic Treaty (NATO) approved and implemented measures to ensure maritime safety to operators who have the sea as their place of economic interest, leveraging the capabilities, resources, expertise and strategies that some nations already have to offer on safety and security at sea.

The efforts made by Mozambique to be a full partner in the whole effort are mostly limited to cooperation with countries in the region, particularly with South Africa and Tanzania, and more recently, with India, so to comply with the strategy for maritime security within the South African Development Community (SADC).

The international agreements signed with other regional organizations in sub-Saharan Africa should be will be overviewed, specially the Economic Community of West African States (ECOWAS), Economic and Monetary Union for West Africa (UEMOA) and the Community of Portuguese Language Countries (CPLP). It is worth emphasizing that the CPLP has included, in recent agreements, military cooperation, which represents from the Mozambique perspective, an important step to raise maritime safety and security.

Mozambique is not yet able to play a relevant role in the Cooperative Security in the Western Indian Ocean although it is already involved in regional initiatives.

This study will pursue the identification of those possible measures that, if implemented, may foster the Mozambican state to reach the status of a reliable partner in the collective effort aimed to raise the level of security and safety in the region's seas.



PALAVRAS-CHAVE

Segurança

Cooperativa

Marinha de Guerra de Moçambique

Índico Ocidental

Ameaças

Tráfico

KEY WORDS

Security

Cooperative

Mozambique Navy

Western Indian Ocean

Threats

Traffic



LISTA DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

AIS	Automatic Identification System
C2	Comando e Controle
CCD	Código de Conduta de Djibouti
CCIM	Centro de Coordenação de Informação Marítima
CCMI	Câmara de Comercio Marítimo Internacional
CCN	Conselho Coordenador Nacional
CEMAC	Comunidade Economica e Monetaria de África Ocidental
CEMGFA	Chefe do Estado-Maior General das Forças Armadas
CEOPMAR	Centro de Operações da Marinha
CF	Comando de Fuzileiros
CM	Canal de Moçambique
CMDT/PRM	Comandante Geral da Policia da Republica de Moçambique
CMP	Comité Marítimo Permanente
CN	Comando Naval
COMESA	Common Market for Eastern and Southern Africa
COORD. OP	Coordenador Operacional
CPLP	Comunidade de Países de Língua Portuguesa
CRM	Constituição da Republica de Moçambique
CSM	Comité de Segurança Marítima
CTM	Cooperação Técnico Militar
DINTUR	Direcção Nacional do Turismo
ECOWAS	Economic Community of West African States
EUA	Estados Unidos da America
EUNAVFOR	European Union Naval Force
FADM	Forças Armadas de Defesa de Moçambique
FAM	Força Aérea de Moçambique
FFAA	Forças Armadas
IMA	Instituto de Mar e Fronteira
IMO	Internacional Maritime Organization
INAHINA	Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação
LDG	Lanchas de Desembarque Grande
LDM	Lancha de Desembarque Média
LDP	Lancha de Desembarque Pequena



LF	Lancha de Fiscalização
MDN	Ministerio de Defesa Nacional
MF	Ministerio das Finanças
MGM	Marinha de Guerra de Moçambique
MICOA	Ministerio de Cooderdenação Ambiental
MINEC	Ministerio dos Negocios Estrangeiros e Cooperação
MINT	Ministerio do Interior
MITUR	Ministerio de Turismo
MJ	Ministerio da Justiça
MPESCAS	Ministerio de Pescas
MTC	Ministerio de Transporte e Comunicações
NU	Nações Unidas
OCO	Órgão de Coordenação Operacional
PO	Patrulha Oceanica
SADC	South African Development Community
SAFMAR	Serviço Nacional de Adminstração e Fiscalização Marítima
SAM	Sistema de Autoridade Marítima
SAR	Search and Rescue
SCIO	Segurança Cooperativa do Índico Ocidental
SISE	Serviço de Informações de Segurança do Estado
TON	Teatros de Operações Navais
ZEE	Zona Económica Exclusiva



Introdução

“Em geral, na relação entre amigos ambos devem assumir uma atitude de humildade de um para com outro, pois tal beneficia a sua relação. Se um demonstrar arrogantemente ser superior ao outro, ou recrimina-lo aberta e publicamente, a sua relação será definitivamente prejudicada.”

Wang Yangming¹

A nova realidade das ameaças à segurança marítima deve ser vista como fator negativo, provocando impacto direto nas economias e no bem-estar das regiões diretamente atingidas pelas ameaças, o que exige, além de uma reflexão cooperativa, o desenvolvimento de estratégias marítima regionais, e, o estabelecimento de metas e objetivos precisos, para que, em conjunto, seja garantida a estabilidade e a segurança internacional marítimas (CEEI/ISRI, 2011) (Cajarabile, 2010) (Indian Navy, 2011)

Observa-se, a este propósito, a relevância da Carta das Nações Unidas, no que diz respeito aos acordos regionais mencionados no Capítulo VIII²:

1. (...) *Nada na presente Carta impede a existência de acordos ou de organizações regionais destinados a tratar dos assuntos relativos à manutenção da paz e da segurança internacionais que forem susceptíveis de uma ação regional, desde que tais acordos ou organizações regionais e suas atividades sejam compatíveis com os objetivos e princípios das Nações Unidas.* (Diário da República, 1991).

2. (...) *Os membros das Nações Unidas que forem parte em tais acordos ou que constituírem tais organizações empregarão todos os esforços para chegar a uma solução pacífica das controvérsias locais por meio desses acordos e organizações regionais, antes de as submeter ao Conselho de Segurança...*” (Diário da República, 1991).

A Marinha de Guerra de Moçambique (MGM), sendo até agora o agente principal de que o Estado moçambicano dispõe para contribuir para a Segurança Cooperativa no Índico Ocidental (SCIO), mais concretamente no Canal de Moçambique (CM), tem responsabilidade acrescida nesta tarefa, quando se trata da fiscalização das próprias águas sob jurisdição do Estado Moçambicano.

Esta tarefa vem sendo executada de forma empenhada mas pouco eficaz, devido às limitações existentes, que implicam a necessidade de aquisição e criação de capacidades próprias, quer na vertente de meios de fiscalização, quer na vertente de promoção de um

¹ Filósofo Idealista Chinês, general, educador, tendo sido considerado o mais importante pensador neo-confucionista depois de Zhu Xi

² Carta das Nações Unidas Capítulo VIII, artigo 52º -Acordos Regionais



ambiente colaborativo interno entre as instituições de Defesa e Segurança e outros organismos do Estado, além da própria reorganização na área de defesa que necessita de privilegiar a componente operacional da Marinha como Ramo das Forças Armadas de Defesa de Moçambique (FADM) (MDN, 2011).

As medidas que o Estado Moçambicano tem vindo a adotar no sentido de combater com mais eficácia as ameaças marítimas, sobretudo por parte dos piratas somalis nas águas da jurisdição moçambicana, passam necessariamente pela criação de um Sistema de Autoridade Marítima (SAM) e pelo estabelecimento de uma nova Estrutura Orgânica das FADM, como se verá adiante.

Estes órgãos legais da defesa da soberania do Estado Moçambicano, permitem perspetivar que a conseqüente organização da MGM e a criação das capacidades operacionais próprias, vão permitir num futuro próximo que a MGM venha a desempenhar um papel mais interventivo e operacionalmente relevante no âmbito da SCIO, com especial enfoque no CM.

Para a execução desta missão, a criação das capacidades internas e operativas necessárias implica um dispêndio colossal de verbas que têm que ser alocadas numa perspetiva e visão clara de prioridades, já que têm de ser compatíveis com o imperativo de fomentar a paz e coesão nacionais, devendo centrar-se em ações viradas para a formação de pessoal qualificado, e na aquisição de meios para a MGM e outras instituições legalmente envolvidas (Militar, 2011).

É através da organização de uma Marinha de Guerra virada para atuar no mar, (recolhendo sinergias da criação do SAM) e da criação de um Centro de Operações da Marinha (CEOPMAR), que se pode aumentar duma forma contínua e permanente a capacidade de resposta, nas vertentes do conhecimento situacional do mar e de fiscalização marítima, possibilitando desta forma o incremento do papel da MGM no contexto da SCIO e mais concretamente, no CM.

A manifestação de novas ameaças no mar, como sejam o tráfico de drogas e de substâncias radioativas e poluentes, contrabando de vários produtos, pesca ilegal, poluição marítima, e imigração clandestina no Índico Ocidental, e em especial a pirataria, vêm assumindo expressão significativa, prejudicando as economias dos países da região, desde meados de 2008, e constituindo perigo para as pessoas e bens, desde o Golfo de Áden até à latitude média do CM (IMO, 2009).

Atendendo à dimensão destas ameaças, só o estabelecimento de ações no âmbito de Segurança Cooperativa Marítima permite minimizar a sua expressão, muito em



consequência da vastidão da zona de intervenção da M G M.

De acordo com a estratégia de segurança marítima da SADC, as águas africanas possuem diversos recursos vivos e não vivos, que já foram alvo das ameaças acima identificadas. A segurança dessas águas é, pois, de extrema importância para todos os países ribeirinhos e outras nações com interesses neste continente (SADC, 2011), nomeadamente por causa das rotas marítimas.

A segurança do ambiente marítimo deve ser assim garantida, para permitir que as nações africanas, e não só, possam usufruir pacificamente dos seus recursos, garantindo igualmente a livre circulação de mercadorias e, ainda, de modo a impedir que África se torne um espaço disponível e vulnerável para atos de terrorismo, pirataria ou de exploração ilegal das riquezas marinhas (Vidigal, 2009).

Como se sabe, os países africanos não dispõem isoladamente de recursos para desenvolver esta luta numa forma autónoma, com vista a garantir uma boa segurança das suas águas, pelo que é inevitável passar-se pelo desenvolvimento de um arranjo e estratégia coletivos de segurança marítima, no conceito da Segurança Cooperativas através uma cooperação internacional e regional sólidas, de forma a tornar esta tarefa mais fácil e eficaz (Revista da Escola de Guerra Naval, 2009).

É nesse âmbito que Moçambique, através de uma ação combinada com a vizinha África do Sul, está a efetuar e a desenvolver várias ações de fiscalização da costa moçambicana, com vista a fazer face às ameaças até agora identificadas.

No caso da SADC, já foram levadas a cabo várias ações multilaterais, de âmbito militar, visando o combate às várias ameaças no mar, com enfoque no CM (Defenceweb.co.za, 2010).

Na região do Índico ocidental, que é uma via fundamental de passagem diária de navios de transporte de matérias-primas, estão atualmente a ocorrer atos de pirataria marítima, contrabando de produtos, imigração e pesca ilegal, de poluição marítima, (Defenceweb.co.za, 2012) fenómenos a que, pela sua localização geográfica, Moçambique está também vulnerável.

Com vista ao combate destas ameaças, estão em curso esforços para a concretização do conceito Segurança Cooperativa Marítima nesta região. Assim, 16 países assinaram, a 24 de Novembro de 2004, um Acordo Regional sobre o combate à pirataria e assaltos à mão armada contra as embarcações que usam estas águas para a transação das suas economias (Revista Militar, 2007).

É neste âmbito que a comunidade internacional lançou, recentemente, várias



operações com a finalidade de fazer face às ameaças da pirataria, sendo de destacar:

- Operação ATLANTA – União Europeia - desde Dezembro de 2008;
- Força Tarefa Combinada 151 – EUA e outros – desde Janeiro de 2009;
- Operação OCEAN SHIELD – OTAN – aprovada pelo Conselho do Atlântico Norte, em 17 de Agosto de 2009 e foi prorrogada até o final de 2012;

Para além da fiscalização combinada entre Moçambique e África do Sul, em Fevereiro de 2012, foi também assinado um acordo em que a Tanzânia passou a fazer parte deste eixo de defesa do espaço marítimo (Jornal de Notícias, 2012), assinado meses depois de negociações com vista a viabilizar a participação deste país no triângulo de Segurança Cooperativa Marítima do Índico Ocidental. (Coastweek.com, 2010)

Em Fevereiro de 2011, e com as mesmas intenções, foi assinado um outro acordo entre Moçambique e a Índia, no âmbito da segurança marítima no Oceano Índico (Indian Navy, 2011). Estes esforços demonstram o interesse e o envolvimento das nações com interesses no Oceano Índico, em concretizar o conceito de SCM.

A cooperação regional, em todas as suas vertentes, é um fator muito importante no contexto das nações. No caso militar, esta materializa-se na proteção dos seus vários tipos de interesses, e no caso em estudo, no combate às ameaças marítimas, a saber: terrorismo, contrabando de mercadorias, tráfico de drogas e outros produtos, imigração ilegal, pesca ilegal ou excessiva, atuações ilegais em áreas protegidas ou reservas naturais, extração ilegal dos recursos naturais marítimos, transporte de substâncias com riscos para a poluição marítima, pirataria (Vieira, 2011) .

Para além do combate às ameaças acima identificadas, a cooperação regional permite a fiscalização de outras ações ilícitas que dificultam a normal circulação de navios de carga e de turismo. Para isso, desenvolvem-se ações no âmbito da vigilância e fiscalização da náutica de recreio, desportos náuticos e cruzeiros turísticos, controlo naval do tráfego marítimo e na garantia da Busca e o Salvamento Marítimo.

A *International Maritime Organization* (IMO) tem estado a trabalhar com os países da Região, a sul do Golfo de Áden, para reforçar a segurança marítima. Esta região, já adotou um memorando, denominado Código de Conduta de Djibouti (CCD), que é um instrumento destinado a facilitar a cooperação regional em questões ligadas ao combate à pirataria (International Maritime Organization, 2011).

Este código, de entre outras prioridades, aponta como objetivos: facilitar a comunicação entre os Estados; melhorar as condições dos Estados para que eles estejam melhor preparados para deter as ações dos piratas; prender e processar os piratas; garantir



uma consciência marítima nos estados onde existe um grande número de piratas; melhorar a capacidade das guardas costeiras (Idem).

Apesar de Moçambique ainda não ter aderido formalmente a este CCD, tem estado a desempenhar um papel importante com os seus parceiros que historicamente aderiram a este código, criando condições para que, em breve, possa aderir a este instrumento:

“Moçambique é um dos cinco países da Região do Oceano Índico Ocidental e do Golfo de Adén que ainda não assinou o Código de Djibuti, o documento que determina medidas específicas, como a revisão dos sistemas legais para ser possível deter e processar piratas, poderes para a interdição de barcos usados na atividade, partilha de informações e a condução de operações conjuntas, nomeadamente no resgate de navios, pessoas e propriedades vítimas de pirataria. Países como Moçambique, para que controlem melhor o que se passa nas suas águas territoriais, não só para combater a pirataria marítima mas o tráfico de droga e pessoas, proteger o ambiente e desenvolver a economia, é preciso que se junte aos esforços internacionais já existentes para garantir a segurança da sua costa” (LUSA, 2011).

O teor do acordo aponta para a necessidade de potenciar e responsabilizar os três países, para uma eficaz segurança na área comum das águas do Índico.

“Os governos de Moçambique, da África do Sul e da Tanzânia estabeleceram uma plataforma que vai coordenar e reforçar as ações de fiscalização, controlo e combate às atividades ilícitas no espaço marítimo entre os três países. (...). O memorando está inserido nos esforços conjuntos, visando incrementar a segurança marítima no CM e dos espaços marítimos dos outros dois países signatários. Através do memorando, promover-se-á igualmente a paz, estabilidade e bem-estar entre os povos dos países signatários e a integridade territorial. Os três países cooperam no patrulhamento marítimo combinado que tem estado a contribuir para a segurança e a navegação marítima, exercício das atividades económicas e proteção dos recursos marítimos no CM (Jornal notícias, 2012).

O memorando vai melhorar os níveis de segurança nas águas dos três países que não estão isentos das crescentes ameaças da pirataria, traduzidas em ataques aos navios da marinha mercantil, embarcações de singulares que se aventuram para o alto-mar por mero lazer. (...)” (LUSA, 2011).

“ Como saldo da pirataria somali, o “Vega 5”, uma embarcação da empresa Efripel, Lda, operada pela Pescamar, Lda., na cidade da Beira, província central de Sofala, desapareceu em Dezembro de 2010, ao largo da Costa da província meridional de Inhambane, com 24 tripulantes a bordo, dos quais 19 moçambicanos. Na ocasião, a



Marinha de Guerra da Índia resgatou 13 tripulantes que eram mantidos reféns a bordo do “Vega 5”, no Mar Árábico, a 600 milhas náuticas (cerca de 1111 Quilómetros) a Oeste da costa indiana” (Defenceweb.co.za)

Atento a tudo quanto se referiu, tem-se por certo que a segurança cooperativa é a melhor forma de enfrentar as ameaças prevalecentes no CM. E Moçambique, enquanto parte interessada, não se pode eximir às responsabilidades que tal acarreta, devendo através de medidas legislativas e organizativas, quer no seio do ambiente colaborativo interno, quer a nível da MGM, procurar ter uma posição mais assertiva no âmbito da ação de fiscalização das águas jurisdicionais, sobretudo através da capacitação da sua Marinha de Guerra.

No processo de delimitação deste trabalho, vamos abordar os aspetos relacionados com o estabelecimento de uma estrutura militar operacional que viabilize o conhecimento situacional do mar e os meios de atuação necessários à imposição da lei e à defesa da soberania do Estado Moçambicano.

O objetivo principal da nossa investigação está centrado em propostas concretas, com vista a contribuir para a melhoria do modo como o Estado Moçambicano deverá fazer face às ameaças que estão presentes nas águas sob a sua jurisdição, e concomitantemente, o papel operativo e outras formas de contribuição que a MGM pode dar para a SCIO, mais concretamente no CM.

Tendo presente os objetivos acima anunciados e a delimitação do estudo, a pesquisa vai desenvolver-se em torno da seguinte questão central:

- **QC - Como poderá a MGM desempenhar cabalmente um papel ativo na Segurança Cooperativa no Índico Ocidental?**

Desta questão central, são deduzidas as questões seguintes:

- **QD 1** – Como se caracteriza a Segurança Cooperativa no Índico Ocidental?
- **QD 2** – Deverá Moçambique, como um Estado soberano e costeiro do Índico ocidental, ter um papel importante para a Segurança Cooperativa, em complementaridade com os países costeiros do Índico Ocidental?
- **QD 3** – Em que medida pode a MGM gerar produto operacional que se traduza num contributo relevante para o combate às ameaças prevalecentes no Índico Ocidental?

Assim, para responder às questões derivadas levantaram-se as seguintes hipóteses:



- **HIP 1:** A Segurança Cooperativa no Índico Ocidental caracteriza-se pela adoção de modelos de cooperação militar, no âmbito da segurança marítima, com as marinhas dos países costeiros, com interesse no CM.
- **HIP 2:** A participação de Moçambique deve ser relevante para a Segurança Cooperativa, sustentada em capacidades próprias que permitam a complementaridade com os países costeiros da região e parceiros internacionais com interesses no Índico Ocidental.
- **HIP 3:** A MGM pode gerar produto operacional não negligenciável quando dispuser do investimento que permita desenvolver uma capacidade autónoma de fiscalização das suas águas territoriais.

A metodologia adotada para este trabalho, está baseada na consulta e leitura de documentação recolhida de diversas fontes, bem como a análise e o estudo da bibliografia relevante e especializada disponível na internet, e ainda de trabalhos publicados sobre esta matéria.

Para além destes métodos, vamos igualmente analisar casos existentes e identificados na atualidade, conjugando também com os relatos e opiniões de agentes especializados que participaram ou participam diretamente em missões relacionadas com o tema em análise

Após a definição da questão central, bem como das questões derivadas e das hipóteses subjacentes, o estudo será desenvolvido com base no método hipotético – dedutivo, de acordo com o Manual de Investigação em Ciências Sociais, “*Raymond Quivy e Luc Van Campenhoudt*, na obra do Manual de Investigação em Ciências Sociais 2003” (Quivy, 2003)

Depois desta introdução, vamos abordar a caracterização do conceito de Segurança Cooperativa no Índico Ocidental e observar a sua aplicabilidade e operacionalização. Pretende-se assim, contextualizar e enquadrar as ameaças e as medidas para o seu combate, mencionando as novas formas e as estratégias já existentes nos países costeiros do Índico Ocidental, e também na África Austral.

No segundo capítulo deste estudo, iremos evidenciar o papel de Moçambique na Segurança Cooperativa, em complementaridade com os países costeiros do Índico Ocidental, com base no enquadramento geopolítico de Moçambique, relevando os novos desafios no CM e relatando o seu atual contributo no quadro da SCIO. Iremos igualmente abordar as linhas gerais da reorganização da MGM, com vista a uma mais eficaz operacionalidade, em particular neste contexto.



Já no terceiro capítulo deste trabalho, será abordada a conceção do Produto Operacional da MGM no combate às ameaças no Índico Ocidental, na vertente do aproveitamento das sinergias resultantes da criação do SAM, e da dotação da MGM com as necessárias capacidades de fiscalização costeira e oceânica.

A investigação terminará com as conclusões, sumarizando a perceção geral do conceito sobre a SCIO, as potencialidades da MGM para desempenhar um papel importante e ativo na SCIO e avançando possíveis contributos nesta matéria, dentro do quadro cooperativo regional.



1. Caracterização da segurança cooperativa no Índico ocidental

a. Contextualização das ameaças

Dada a situação provocada por várias conjuturas das quais emerge como principal a globalização, a comunidade internacional está à procura da possibilidade de consolidar e construir um novo paradigma de preservação da paz e cooperação entre os povos.

Este paradigma procura evitar os conflitos armados e incentivar o progresso social e económico. A história demonstra que o *“progresso das nações somente pode ser sustentado se tiver incorporado elementos que produzam comportamentos responsáveis e orientados para o âmbito internacional, livre de pretensões de domínio ou exploração inescrupulosa”* (Taylor, 2007)

Ainda segundo Taylor, estas novas ameaças podem ser categorizadas como *“comuns “ ou “únicas”* de acordo com contextos e situações políticas de cada nação (Perspectivas sobre Estratégia Marítima, 2007). Na ótica do autor temos atualmente:

- Terrorismo - um tipo de ameaça de âmbito internacional, de origem e com operações transnacionais, sem uma nacionalidade em particular, mas motivadas por questões de ideologia, religião, consciência étnica e conceitos de liberalização (Idem).
- Tráfico de drogas - atividade encontrada hoje em quase todo o mundo, com tendência para aumentar e integrar redes de terrorismo internacional. Em décadas recentes, o transporte aéreo foi o preferido para este tipo de atividade (Idem). Hoje, o volume maior de drogas que pode ser transportado pelo mar, faz com que o tráfico de drogas por via marítima seja uma atividade em ascensão (Africa Partner Ship, 2010)
- Transporte de substâncias poluentes - um assunto de importância cada vez maior, desde os fins dos anos 80. Incluem o controlo e abastecimento de materiais nucleares e radioativos para centrais nucleares e envolve tanto o país que produz este material, quanto a larga cadeia que realiza a sua comercialização e transporte (Taylor, 2007). O principal perigo que envolve a produção e o transporte de materiais nucleares é a possibilidade de proliferação de armas nucleares por países, grupos terroristas ou traficantes deste tipo de armas de destruição maciça (Idem).
- Imigração ilegal- também denominada por ‘imigração clandestina’, refere-se à imigração para além das fronteiras nacionais, com a violação de leis de



imigração do país de destino (Idem). Este tipo de ameaça não é só um problema para Moçambique, mas também para África do Sul.

- Pirataria - Uma prática criminosa tão antiga quanto a navegação, que não se limita aos assaltos aos navios em alto mar. Muitas vezes, estas atividades criminosas são realizadas em instalações portuárias ou fundeadouros, embora aqui tenha outros contornos legais. As áreas de maior atividade serão as adjacentes aos países que não têm o verdadeiro controlo das suas áreas de jurisdição (Idem).
- Contrabando de mercadorias - A entrada e saída de mercadorias, sem pagamento de direitos alfandegários, defraudam o tesouro e a economia nacional. No contexto marítimo, este tipo de atividade ilícita é mais comum quando os navios estão no porto, existindo a possibilidade de detetar, interceptar e confiscar tal mercadoria em águas jurisdicionais próprias, quando se dispõe de informações fidedignas e oportunas (Idem).

Para além daquelas, são também consideradas:

- Ameaças Contra Áreas Marinhas Protegidas e Reservas Naturais - Desrespeito pelo uso e atividades que possam constituir ameaças à sustentabilidade de habitats ou espécies marítimas (Simposio do Poder do Mar para Africa, 2007).
- Transgressões na extração dos recursos naturais marítimos - extração desregulada de minérios, petróleo, gás, areias entre outros (Idem).
- Pesca ilegal ou excessiva - um fenómeno que se tornou um desafio de dimensões mundiais. A pesca excessiva não é apenas uma ameaça à existência de espécies, mas tem também um potencial devastador para o ecossistema marinho. Em alguns casos, apesar das regulamentações dos governos e das organizações internacionais, as operações de pesca superam a capacidade reprodutiva de algumas espécies, colocando-as em risco de extinção e tornando a pesca comercial e as indústrias derivadas atividades insustentáveis (Taylor, 2007).

Para além das ameaças destacadas, podemos ainda considerar outras, que também se constituem em fator de preocupação para os estados ribeirinhos, como sejam os acidentes náuticos e poluição do mar, sobretudo por hidrocarbonetos.



b. A resposta internacional ao combate às novas ameaças

Como vimos anteriormente, África é completamente cercada pelo mar. Os seus três pontos estratégicos de interesse relevante são o estreito de Gibraltar, o canal de Suez e o cabo da Boa Esperança. O Golfo da Guiné está também a transformar-se atualmente num centro económico importante, dentro do ambiente marítimo africano (Revista da Escola de Guerra Naval, 2009).

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.

A segurança dessas águas é pois de extrema importância para todos os países africanos que têm interesse no mar, e nesta região em concreto, com bens para os países que têm ligações históricas, a geográficas e comerciais com estas águas.

Desta forma, a segurança do ambiente marítimo deve ser garantida para permitir às nações africanas, e não só, a possibilidade de usufruírem pacificamente de todos os recursos a seu dispor. É preciso manter seguro esse ambiente, com vista a viabilizar e fomentar a actividade económica. Para isso, não se deve permitir que esta zona se torne num espaço sem lei, propício a ações terroristas, piratas e atividades de exploradores ilegais, situação típica da ausência da autoridade dos estados costeiros.

Como se sabe, a maioria dos países africanos, por questões históricas e económicas, não dispõe de recursos para garantir essa segurança numa forma isolada; daí decorre a necessidade de uma boa estratégia económica e militar para concretizar esta tarefa, com vista a ter um desenvolvimento baseado no entendimento coletivo para uma segurança marítima eficaz.

Dos estudos feitos sobre esta matéria, esta tarefa afigura-se bastante difícil ou impossível de se realizar individualmente, mas que, quando coletivamente encarada através de uma cooperação internacional e regional sólida, pode ter uma expressão de segurança mais eficaz, como se pretende (Taylor, 2007). (Ulf, 2010)

É nesse contexto, que em Novembro de 2004, 16 países³ com forte ligação e dependência do mar assinaram o Acordo Regional de Cooperação sobre o Combate à pirataria e aos assaltos à mão armada, contra navios na Ásia (RECAAP). Cada país

³ Bangladesh, Brunei Darussalam, Cambodia, China, India, Indonesia, Japan, Korea, Lao, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, SriLanka, Thailand e Viet Nam.



signatário, instalou no seu território um gabinete de coordenação e um Centro de Compartilhamento de Informações, para permitir a partilha de informações entre os Estados participantes no acordo (Renato, 2010) (Recaap, 2009).

Sobre esta matéria, o professor Till afirma que “*o mar deve ser pensado como um sistema global caracterizado por inúmeras interconexões em que uma perturbação em qualquer componente pode afetar todos os outros*” (Seapower. *Aguide for the twenty-first century*, 2004, pp. 337-338).

Sendo assim, as principais ações da IMO são no sentido de assegurar e garantir uma maior consciencialização marítima. A IMO contribui para essa “*mentalidade marítima*”, implementando uma série de medidas de reforço da segurança, das quais um exemplo desta importante ação são um conjunto de conselhos a observar pelos navegantes e a criação e manutenção de um registo estatístico fiável sobre todos os ataques ou tentativas de ataques a navios relatados na região e em todo o Mundo (Vidigal, 2009)

Embora tenham sido muito bem-vindas pela comunidade marítima regional e até internacional, estas iniciativas de carácter operativo não foram suficientes para responder a necessidade da segurança que se almeja. Isto porque, a adesão é facultativa e o comércio marítimo internacional está sujeito a uma significativa variedade de legislações nacionais e internacionais que regulam esta atividade. Desta forma, o caminho encontrado foi elaborar uma ação com medidas interdisciplinares, que possam envolver todos os setores dos governos úteis para esta questão. (IMO, 2010)

A primeira ação do Conselho de Segurança da ONU, concentrou-se exclusivamente sobre pirataria e assalto à mão armada no mar, por meio da Resolução 1816 de 02 de Junho de 2008 (Famílias, 2009); seguiu-se uma outra, a Resolução 1838, de 07 de Outubro de 2008, pedindo aos Estados para posicionarem os seus navios e aviões militares “*no alto mar ao largo da costa da Somália*”, assim como exortando-os para que “*continuem a tomar medidas para proteger os comboios marítimos do Programa Mundial de Alimentação, vitais para levar assistência humanitária às populações afetadas na Somália*” (UNPOS, 2010).

Além disso, a IMO solicitou aos Estados membros para que orientassem os seus navios, sobre “*as medidas cautelares adequadas que devem tomar para se protegerem de ataques ou das ações dos piratas que devem ser tomadas quando atacados durante a navegação nas águas ao largo da Costa da Somália*”. (Idem)

As ações tomadas para combater a pirataria tiveram várias origens, representando uma quebra de paradigma quando o assunto é a condução de ações multilaterais que



envolve a segurança de bens e pessoas. Datado, neste âmbito, observa-se a ação concertada de diversos Estados, organizações internacionais e associações de Comércio Internacional, num movimento de combate a um problema de segurança, sem a liderança exclusiva hegemónica dos Estados Unidos, como tem vindo a acontecer em vários casos onde a questão de fundo se prende com a sua assunção do papel de polícia internacional. (IMO, 2009).

Observa-se também a ação de diversas organizações internacionais, como as da Câmara do Comércio Marítimo Internacional (CCMI), do Gabinete Marítimo Internacional, que manifestaram as suas preocupações com a escalada do problema, afirmando que, para dar continuidade às suas ações de combate à pirataria, seria imprescindível o emprego de escoltas militares aos diversos navios mercantes.

A IMO e outros órgãos, como a CCMI, desenvolveram a partir destas medidas instruções detalhadas e recomendações para os governos e navios mercantes, que procuram prevenir, impedir e responder a ataques dos piratas. (Idem).

Para além destas medidas, o IMB também criou um centro de informações que funciona 24 horas, em Kuala Lumpur, na Malásia para garantir o fluxo e o processamento de informações necessárias para à dopção de medidas imediatas.

Este centro pretende servir como porta de acesso principal para denúncias de pirataria e distribuição de informações contra a ameaça de pirataria para os navios comerciais. O IMB também trabalha com outros centros de informação regional para coletar e disseminar informações e divulgar alertas.

Em Junho de 2008 foi enviada uma carta pelo Governo Federal de Transição da Somália ao presidente do Conselho de Segurança das Nações Unidas, solicitando ajuda da Comunidade Internacional nos seus esforços para combater os atos da pirataria e assaltos armados cometidos contra navios na costa daquele país africano (Euro-Defense-Portugal, 2012).

Foi esta importante declaração, que autorizou as nações interessadas a fazer acordos com o Governo Federal de Transição e a entrar em águas territoriais somalis para combater as atividades dos piratas (Idem). Na circunstância, este instrumento foi aprovado por unanimidade.

Vários países e organizações internacionais estão ativamente empenhados na região onde as ações dos piratas têm mais consequências dramáticas. Em 2009 estavam ativas três missões de marinhas no Golfo de Áden: a Combined Task Force 151 (CFT – 151), liderada pelos EUA, A “Operação Atlanta”, da Força Naval da União Europeia (UE NAVFOR) e



operação “Ocean Shield”, da OTAN.

Além disso, em momentos diferentes, vários países enviaram navios de guerra em apoio às missões em curso; dentre elas podem-se destacar o envolvimento da China, Japão, Irão, Índia e a Rússia. Ao todo, em 2009, cerca de 40 navios de guerra de vários Estados estiveram envolvidos na luta contra a pirataria na Costa de Somália.

c. Estratégia da África Austral contra as ameaças

A importância do comércio marítimo para o desenvolvimento económico e a integração regional não podem ser desprezadas. Aproximadamente 90% do comércio total de África é de origem marítima. Além disso, 30% das provisões de petróleo mundial atravessa anualmente o CM.

O mapa abaixo mostra os países da África Austral que são os principais atores desta estratégia.



Ilustração 1- Países da SADC⁴

A região da SADC, para além de outras ameaças, enfrenta agora a ameaça da pirataria marítima, que se tem deslocado para sul. Tal assumiu as primeiras expressões com o assalto à mão armada aos portos e águas interiores da Tanzânia, em outubro de 2006 e no sequestro de uma embarcação de pesca moçambicana, o “Vega 5”, por piratas Somalis, em 27 de dezembro de 2010, ao largo da costa moçambicana. Recentemente, em dezembro de 2011, um navio de pesca de Taiwan, foi sequestrado no canal de Moçambique, área por onde os piratas normalmente atuam. Tais ameaças de pirataria são de preocupação particular para a SADC, já que o litoral e as rotas de navegação na área em apreço são extremamente vulneráveis (SADC, 2011).

⁴ Fonte : Trabalho de Investigação em Grupo do CPOG 2011/2012 As relações de poder na África Austral



Foi esta a perspectiva que os países membros da SADC manifestaram em Luanda, a 15 de Agosto de 2011, numa reunião extraordinária do Sub-Comité Conjunto da Defesa e Segurança de Estados (JDSSSC) do Sub-Comité da Defesa e Segurança Marítima para combater o crime marítimo na região.

Nesta Reunião Extraordinária (Ministerial, 2011) do Comité Ministerial do Órgão de Cooperação nas Áreas de Política, Defesa e Segurança, foram identificadas algumas vulnerabilidades que caracterizam os países da SADC, a saber:

- Patrulhamento aéreo e marítimo limitados, favorecendo a ação dos prevericadores e criminosos;
- Capacidade limitada de vigilância avançada e sistemas de apoio;
- Disponibilidade limitada de tecnologia de detecção avançada;
- Coordenação limitada de esforços entre os estados- membros da região;
- Compartilha limitada de informações e aviso prévio entre membros da região;
- Limitações de recursos financeiros;
- Falta de capacidade jurídica e instalações para julgar os crimes ligados às ameaças;
- Vulnerabilidade às ameaças económica e comercial;
- Incapacidade na aplicação das leis dentro das águas territoriais dos Estados Membros da SADC.

Depois do sequestro do navio de pesca moçambicano Vega 5, a região da SADC está agora a enfrentar, de forma dramática, as ameaças de pirataria que têm origem na Somália (SADC, 2011).

As águas da África Austral estão a tornar-se numa alternativa muito atraente para os piratas somalis, que se aperceberam que há grandes zonas áreas marítimas desprotegidas do Oceano Índico, extremamente lucrativas e que oferecerem elevadas possibilidades de êxito para as suas ações.

O aumento da insegurança marítima ao largo do Corno de África e águas de SADC afeta o comércio e a economia dos países da região. Como uma comunidade económica, a SADC está a procurar a consolidação do Acordo de livre-câmbio para promover facilidades de comércio e remover barreiras tarifárias, procurando igualmente a consolidação dos seus mercados regionais.

É nesta ótica que a segurança marítima desta área constitui uma grande preocupação dos países desta região. Os Estados litorais e o interland da SADC, também



muito dependentes do comércio marítimo, clamam por uma ação mais eficaz.

Além disso, a SADC não é só dependente da segurança marítima para o comércio, mas também para outros aspetos importantes das suas economias, como a pesca, o turismo e a prospeção de hidrocarbonetos.

Também é importante realçar que os atos de pirataria e roubos no alto mar e em instalações portuárias não só custam aos países afetados em termos de perda direta de rendimento no turismo, investimentos diretos estrangeiros, exportação de hidrocarbonetos e pesca, mas também indiretamente, por aumento de custos de transporte e de investimento na segurança das infraestruturas portuárias.

É provável que a pirataria marítima irá continuar a extorquir valor ao comércio internacional, através de aumento de custos operacionais e custos das seguradoras⁵ e da segurança dos estados litorais, a menos que vários passos sejam dados para aumentar a eficiência da campanha anti-pirataria. O mapa abaixo ilustra as principais rotas do tráfego marítimo, principalmente de navios petroleiros.

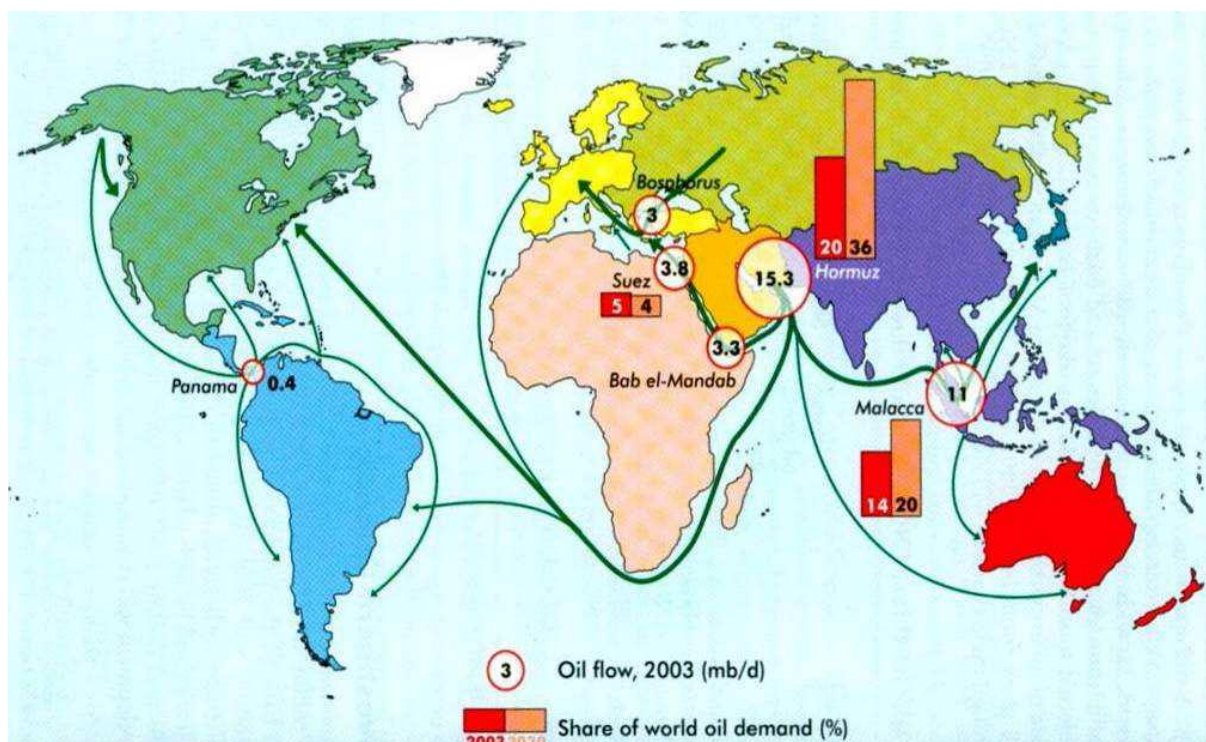


Ilustração 2 – Rotas Tradicionais do Tráfego Marítimo, em trânsito no Canal de Moçambique⁶.

As medidas de longo prazo a serem adotadas, com vista a pôr termo à pirataria, deverão assentar no reforço da cooperação da comunidade internacional e organizações

⁵ Seguradoras de transportes marítimos de mercadorias.

⁶ Fonte: www.anadarko.com



como a ONU, a UA, a EU e a NATO.

No nosso entender, a SADC deve apoiar a UA no seu empenhamento contra as fontes de insegurança na Somália, através de mecanismos criados por esta organização e, dessa forma, investir na melhoria da paz e segurança a longo prazo. A SADC deve ainda apoiar os esforços relacionados com as transformações na Somália e resolver os focos de conflito nesta região do Índico ocidental.

A estratégia da segurança marítima da SADC focaliza os seus eixos de atuação em negar aos piratas a oportunidade para operar na sua região de interesse, duplicando esforços em aumentar níveis de segurança marítima, através da vigilância e controlo do espaço marítimo, com ligação a parceiros para financiar as atividades ligadas ao patrulhamento combinado e incorporando as demais linhas gerais de ação necessárias, focalizadas nos seguintes objetivos (SADC, 2011):

- Prevenir ataques de pirataria no mar, reduzindo a vulnerabilidade do domínio de ameaças;
- Interromper e combater atos de pirataria, através de meios consistentes com o Direito Internacional, isto incluirá o apoio para a criação um Centro Regional de Coordenação contra pirataria, destruição de barcos piratas e equipamentos relacionados e uma presença persistente capaz de interditar a pirataria;
- Assegurar que aqueles que cometem atos de pirataria sejam responsabilizados pelas respetivas ações. No domínio militar, isto poderá significar a presença da polícia/autoridade marítima e oficiais judiciais em navios e a consequente e indispensável integração no sistema criminal em terra⁷.

Na estratégia marítima da SADC, se identificam três linhas de ação na vertente militar (prevenção, combate e ação jurídica), sendo asseguradas por sete pilares, a saber: informações, observação, legalidade, parcerias, segurança, recursos e relações públicas.

Estes pilares demonstram a vontade política da SADC de se envolve diretamente na busca de soluções para as ameaças, usando para o efeito as capacidades regionais disponíveis, como é o caso da SADC Brigade, por forma a explorar as componentes civis, policiais e jurídicas que irão cobrir o vazio existente nas operações em curso (Universidade Autónoma de Lisboa, 2010) (SADC, 2011).

Linhas de Ação

⁷ Reuniões Extraordinária do Comité Ministerial do Órgão de Cooperação nas Áreas de Política, Defesa e Segurança, Luanda, Angola, 15 de Agosto de 2011.



- A prevenção: visa prevenir ataques de pirataria e melhorar o apoio da informações para detetar com antecedência as ações de pirataria, através de vigilância.
- Combate: consiste em dedicar esforços por meio de operações de inteligência e reconhecimento às zonas de influência em terra e no mar, num processo de cooperação bilateral e regional.
- Ação jurídica: destina-se a assegurar que os piratas do mar sejam punidos pelas infracções e crimes cometidos. Isto poderá implicar, consoante o quadro legal de cada país, que se deve poder embarcar nos navios, polícias e oficiais de justiça, bem como integrá-los no sistema de justiça criminal em terra.

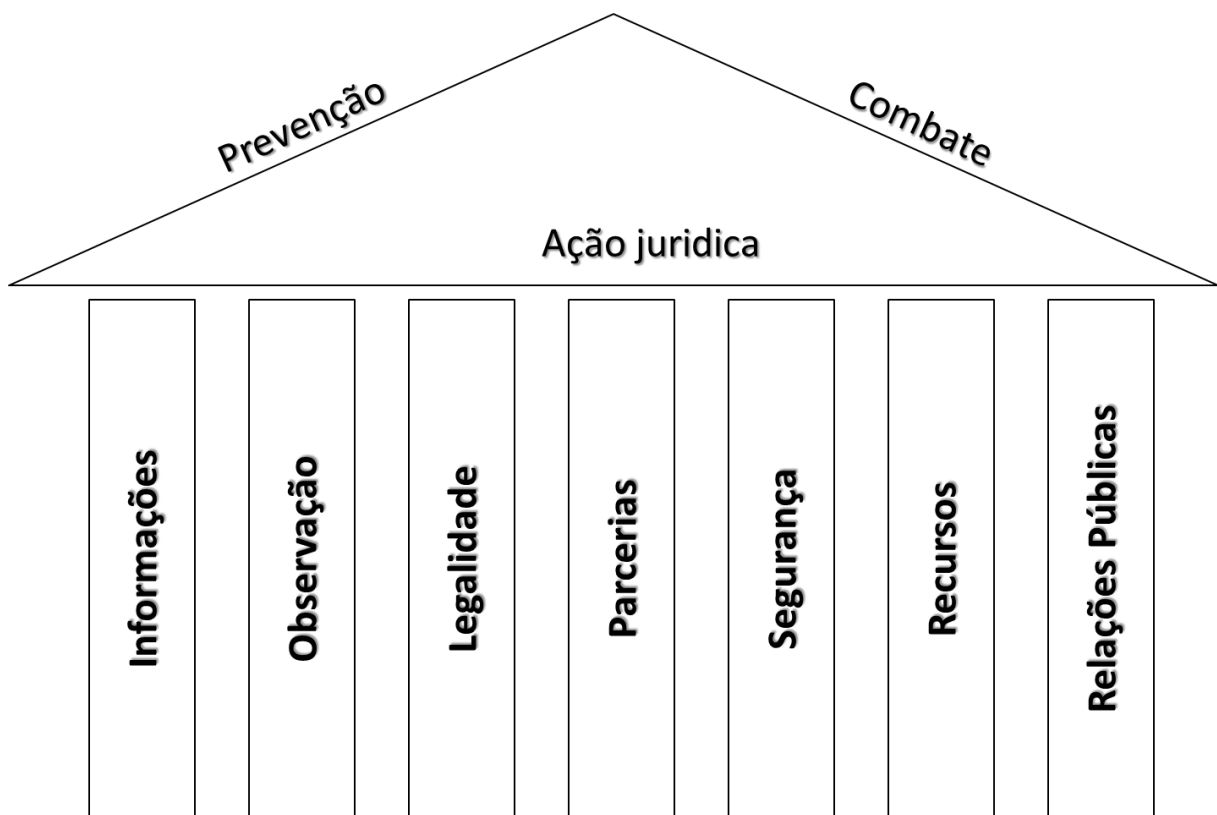


Ilustração 3: Linhas de ação e Pilares da estratégia marítima da SADC

Sobre os Pilares de Apoio

- **Informações:** tem por objetivo melhorar o apoio de informação com vista a contrariar as ações de pirataria no espaço do Canal de Moçambique, com destaque para a vigilância da Informação humana e uso de TIC's.
- **Observação:** é uma atividade destinada a garantir a identificação de presumíveis piratas ou seus colaboradores na área de operações, que abrange a zona da terra e da costa, as ilhas, o litoral e o CM, usando os dispositivos



militares e civis, com vista a usar os recursos terrestres e marinhos para a vigilância.

- **Legalidade:** ato que visa criar estruturas destinadas a uniformizar os procedimentos doutrinários nacionais e regionais, em matéria da produção de legislação necessária para o julgamento de crimes de pirataria marítima, bem assim como o processo da sua repatriação.
- **Parcerias:** atividade orientada para desencorajar os financiadores e vendedores de diferentes equipamentos bélicos a piratas.
- **Segurança:** atividade que tem por finalidade a fortificação das capacidades de autodefesa ou fornecimento de escolta de navios comerciais.
- **Recursos:** sistema que garante a busca de apoios que assegurem a edificação de capacidades de defesa no âmbito da cooperação regional entre os Estados-membros da SADC e outros parceiros, visando o seu emprego nas operações contra a pirataria marítima.
- **Relações Públicas:** finalmente, as Relações Públicas visam exercer influência junto de diferentes atores e da opinião pública nacional e internacional, com vista a desencorajar a prática de atos de pirataria

O combate às ameaças não é linear nem tão pouco uniforme, porque todas as ameaças têm as suas particularidades em relação às suas motivações, dinâmicas e objetivos. Assim, com a escolha de estratégia a adotar, como tal se apresenta na SADC, espera-se a médio prazo alcançar resultados vantajosos, que possam contribuir de forma significativa para melhorar a segurança cooperativa a longo prazo.

A experiência em todo o mundo tem demonstrado que o combate a ameaças por via de cooperação é um processo gradual e longo, que deve produzir mudanças estruturais e de atitude nas partes envolvidas.

Os poucos recursos financeiros, materiais e humanos, devem ser tomados em conta porque vão continuar a configurar um desafio permanente na região da SADC.

A estratégia marítima da SADC, promete impulsionar o combate às ameaças, mas a sua exequibilidade e eficácia dependerá de recursos para sustentar as operações de fiscalização, patrulhamento e vigilância.

Os líderes da região da SADC, inspirados pela determinação comum de promover a paz, segurança e estabilidade no espaço marítimo da região, aprovaram a nova estratégia de segurança marítima da área do Oceano Índico.



O memorando tripartido das Republicas da Africa do Sul (RSA), Tanzânia e Moçambique, constitui uma das principais iniciativas essencialmente destinadas a operacionalizar a segurança cooperativa no Canal de Moçambique, com enfoque para o combate à pirataria.

O Comité Marítimo Permanente⁸ (CMP) da SADC, o seu objetivo fundamental é incentivar os países membros com o litoral, no sentido de a autoridade nacional nos respetivos espaços marítimos sob a sua jurisdição, fazer respeitar a segurança marítima em geral, e no intercâmbio de informações para o combate às ameaças em particular.

d. Síntese Conclusiva

Com base no que atrás se demonstrou, podemos concluir que a cooperação com os outros Estados é o modelo que, num quadro de cooperação internacional alargada, melhor responde às necessidades de contribuir para a normalidade da circulação marítima, potenciando assim o esforço do sistema internacional no combate às ameaças atrás referidas, com vantagens para todos.

Face ao exposto, e no contexto regional, a SCIO é um imperativo indispensável para os interesses estratégicos de todos os países que têm interesses nesta área marítima, e em particular no CM, perante as ameaças pervalecentes e, em especial, as provenientes da Costa da Somália.

Para a concretização deste desiderato, é importante que os países da SADC e outros estados ribeirinhos procurem implementar estratégias operativas, para além de instrumentos legais que ativem esforços conjuntos para garantir o fluxo do comércio internacional e possam assim reduzir os prejuízos economicos, enquanto contribuem para a segurança das pessoas e dos seus bens.

Fica assim provada a Hipótese 1, “*A segurança cooperativa no Indico Ocidental carateriiza-se pela adoção de parecerias de cooperação militar, no ambito da segurança maritima com as marinhas dos paises costeiros, com interesse no CM*” subjacente à Questão Derivada 1, “*como se carateriiza a segurança cooperativa no Indico Ocidental?*”

⁸ O Comité Marítimo Permanente é um órgão da SADC, subordinado ao comoté inter Estatal de Defesa e Segurança, foi criado em 1994



2. O papel de Moçambique na segurança cooperativa do Índico ocidental

a. Enquadramento geopolítico e geoestratégico de Moçambique.

Para um melhor entendimento das questões abordadas neste capítulo, torna-se importante saber o que descreve o quadro normativo moçambicano para a área da defesa e segurança. Assim, podemos observar que o Estado Moçambicano tem como objetivos fundamentais: “...o estabelecimento e desenvolvimento das relações de amizade e cooperação com outros povos e Estados...” (Portal do Governo de Moçambique, 2004). “...A República de Moçambique preconiza a transformação do Oceano Índico em Zona desnuclearizada e de paz...” (Idem). “...A Política de Defesa e Segurança do Estado visa defender a independência nacional, preservar a soberania e integridade do país e garantir o funcionamento normal das instituições e a segurança dos cidadãos, contra qualquer agressão armada...” (Idem). “...A Política de Defesa e Segurança é o conjunto de princípios objetivos e diretrizes, que visa defender a independência nacional, preservar a soberania e integridade do país e garantir o funcionamento normal das instituições e a segurança dos cidadãos...” (Boletim da Republica, 1997).

“...A defesa nacional é a atividade desenvolvida pelo Estado e pelos cidadãos que visa defender a independência nacional, preservar a soberania, a unidade e a integridade do país e garantir o funcionamento normal das instituições e a segurança dos cidadãos contra qualquer ameaça ou agressão armada... (Idem)”.

“...A defesa nacional é igualmente exercida no quadro dos compromissos bilaterais, regionais e internacionais assumidos pelo país...” (Idem).

Importa igualmente rever o enquadramento geográfico, notando-se que a República de Moçambique fica situada na costa Oriental de África, possui uma superfície total de 799.380 Km² e tem uma linha de costa de 2.780 km. Limita-se ao Norte pela Republica da Tanzânia e pela Republica da Zâmbia, a Sul pela República da África do Sul e Reino da Suazilândia, a Oeste pelas Republicas do Malawi e Zimbabwe e a Leste pelo Oceânico Índico.

Esta localização faz de Moçambique um país de extrema importância para os países do interior da África Austral e para algumas províncias sul-africanas, que preferem os portos moçambicanos ao porto de Durban.

As ameaças da pirataria, terrorismo, contrabando, imigração, pesca ilegai e a poluição marítima ao longo da costa moçambicana, constituem assim preocupação não só de Moçambique, mas também de todos os outros países dependentes da segurança marítima e portuária da costa moçambicana. A ameaça de imigração ilegal, por exemplo,



não é só problema de Moçambique, visto que o país serve maioritariamente de trânsito da imigração de somális com destino final a África do Sul.

Tendo em conta a localização geoestratégica, tem pois carácter mandatário o estabelecimento de convénios conducentes ao estabelecimento do estatuto de parceiro ativo na segurança ao nível regional.

Quando foi assinada em Julho de 1996, a Declaração Constitutiva da CPLP não inscrevia nas suas preocupações ou objetivos, a cooperação no domínio da Defesa. Contudo, desde cedo, foi sentida a necessidade de colmatar esta lacuna, tendo os Ministros da Defesa daquela Organização aprovado em 1999, um documento sobre a globalização da Cooperação Técnico-Militar e criado um Secretariado Permanente para os Assuntos de Defesa (SPAD) dos Países de Língua Portuguesa, (Revista Militar, 2009).

Na VI Reunião do Conselho de Ministros da CPLP realizada em São Tomé e Príncipe, em Julho de 2001, foi adotada uma revisão dos estatutos que alterou o artigo 3º, passando a incluir, nos objetivos da Comunidade, a cooperação na área da Defesa.

No seguimento desta alteração, na IX Reunião de Ministros da Defesa da CPLP, em Setembro de 2006, na cidade da Praia, os Ministros aprovaram o Protocolo de Cooperação da CPLP no domínio da Defesa. Este Protocolo define princípios gerais de cooperação entre os Estados-Membros da CPLP, tendo como objetivo promover e facilitar, no domínio da Defesa, a sistematização e clarificação das ações a empreender, e em especial: (RM, 1998, pp. 400-405):

- Criar uma plataforma comum de partilha de conhecimentos em matéria de Defesa e Militar;
- Promover uma política comum de cooperação nas esferas da Defesa e Militar;
- Contribuir para o desenvolvimento das capacidades internas, com vista ao fortalecimento das suas Forças Armadas.

Das ações a empreender no domínio da Defesa acima identificadas, afigura-se, salvo melhor opinião, que a última ação “*Contribuir para o desenvolvimento das capacidades internas, com vista ao fortalecimento das suas Forças Armadas*” pode abarcar a possibilidade das Marinhas da CPLP com capacidade de patrulha oceânica (no presente, as Marinhas do Brasil e de Portugal) poderem ajudar a desenvolver as capacidades internas de outros estados-membros, mediante as ações de formação no mar, preparando guarnições para ações de fiscalização e abordagem, atuando assim, de forma indireta, na segurança cooperativa das águas jurisdicionais dos estados-membros e, no caso vertente, no CM (Marcovitch).



É por demais evidente que no presente momento, em que o mundo se encontra numa crise financeira, o envolvimento da CPLP em matérias de segurança cooperativa não se afigura de fácil concretização, porque envolve encargos financeiros de difícil cobertura.

Assim, no tocante ao CM, é mais realista esperar que a segurança cooperativa se edifique com base nas marinhas regionais, sem prejuízo de, num futuro mais ou menos próximo, poder haver o empenhamento de marinhas da CPLP.

A segurança cooperativa é entendida, segundo a OTAN, como uma cooperação mútua em todas as áreas, incluindo as económicas, sociocultural e militar entre os Estados, com a finalidade de prevenção e controlo de conflitos em apoio de um sistema.

Como exemplo, temos a SADC, que como vimos, foi criada com objetivo geral de promover a paz e a segurança da África Austral e dos países membros da organização. No contexto dessa segurança e dos seus objetivos, incluem-se a proteção dos povos e a salvaguarda do desenvolvimento económico contra a instabilidade e outros fatores que constituem entraves para o desenvolvimento dos países da região.

No mesmo âmbito, acresce que a promoção da cooperação política e o desenvolvimento de valores políticos e de instituições comuns, nas áreas de defesa e segurança, bem como a prevenção e resolução de conflitos, por meios pacíficos, é um fator muito importante para a estabilidade e segurança regionais.

Moçambique procura dar uma contribuição válida para a resolução de conflitos, consolidação da paz e das instituições regionais em alguns países com os quais tem laços históricos, culturais ou de amizade. Por outro lado, por esta via, pretende contribuir para o combate à pirataria, ao contrabando, e à criminalidade em geral, adicionando assim valor à segurança e desenvolvimento no Índico Ocidental, com base em relações consubstanciadas num quadro de valores onde constam a liberdade e a democracia e a aplicação de uma rede de interesses que passam necessariamente pela cooperação com os países vizinhos.

Moçambique é um país sensível aos interesses destes parceiros costeiros, mas procura identificar os seus próprios interesses e defendê-los num quadro de parceria e de intercâmbio equitativo. Moçambique é igualmente sensível à importância da segurança e da paz e dá a sua contribuição e colaboração em termos que permitem o diálogo e a harmonização dos conflitos que afetam a zona costeira.

Em geral, o Estado Moçambicano acredita que os países costeiros do Índico Ocidental partilham uma visão sobre interesses mútuos e comuns na resposta aos desafios da estabilidade costeira e acreditam na sua própria capacidade de fazer convergir os seus interesses com os da economia global, militar, política e com as realidades representadas



por vários outros atores internacionais.

Moçambique vai continuar comprometido com os acordos regionais e com a segurança do Canal, enquanto parceiro indispensável no combate ao terrorismo, ao narcotráfico, à criminalidade organizada, apoiando a reforma e modernização das suas Forças Armadas e a promoção de uma verdadeira cultura de uma prevenção de conflitos,

b. Os novos desafios no CM

De entre os maiores desafios atuais mais importantes no CM podem considerar-se sob o ponto de vista nacional e regional, a imigração ilegal e a pirataria, tal como disse o Vice-Ministro da Defesa Nacional de Moçambique Agostinho Mondlane, na reunião anual com Adidos de Defesa Residentes e Não Residentes Acreditados no País, a 9 de Julho de 2011, em que taxativamente afirmou:

(...) relativamente à problemática da imigração ilegal, importa realçar que milhares de estrangeiros entram no nosso país, sem qualquer tipo de documentação e autorização, vindos de diferentes países do continente africano, particularmente, da Região dos Grandes Lagos, outros ainda, em número considerável, do Continente Asiático...

O Vice-Ministro Mondlane acrescentou ainda que *“...Este é um assunto que o nosso país procura, por todos os meios, combater ou reduzir o número de cidadãos de outras nacionalidades, ilegais em Moçambique...”*. Estes e outros fenómenos são considerados ameaças à Segurança Nacional, colocando em perigo a estabilidade, a paz, e os objetivos de desenvolvimento.

Independentemente da magnitude das duas ameaças acima referidas neste âmbito pelo Vice-Ministro da Defesa Moçambicano, a ameaça do terrorismo internacional é omnipresente, e como tal, não pode ser descurada pelo Estado Moçambicano e pelos outros estados com os quais o nosso país tem protocolos de cooperação a nível da defesa, cooperação e desenvolvimento.

Assim, segundo a Resolução aprovada a 5 de Julho de 2011 pelo Conselho de Ministros, a Republica de Moçambique adere ao Protocolo da Convenção da União Africana sobre a Prevenção e Combate ao Terrorismo (Portal do governo de Moçambique, 2011).

Alberto Nkutumula, porta-voz do governo de Moçambique, justifica esta decisão, alegando que o terrorismo constitui uma preocupação crescente em África, incluindo Moçambique.

“...O terrorismo é uma ameaça à paz, segurança, democracia e ao



desenvolvimento internacionais, para além de ser uma violação aos direitos humanos. Estas razões levaram que os estados africanos, e em particular o Estado Moçambicano, tomassem medidas para proteger as suas populações e o seu espaço e uma dessas medidas é a adesão ao protocolo...”, disse Nkutumula.

Como já se referiu, as ameaças marítimas não podem realisticamente ser enfrentadas por um único país, devendo ser combatidas através das organizações regionais e internacionais, justificando-se por isso a necessidade de iniciativas que proporcionem a criação de estratégias comuns de defesa.

A ilustração 2 permite ver as cinco organizações regionais da África Subsariana, a sua constituição, bem como a inserção de alguns PALOP na ECOWAS, SADC e UEMOA.

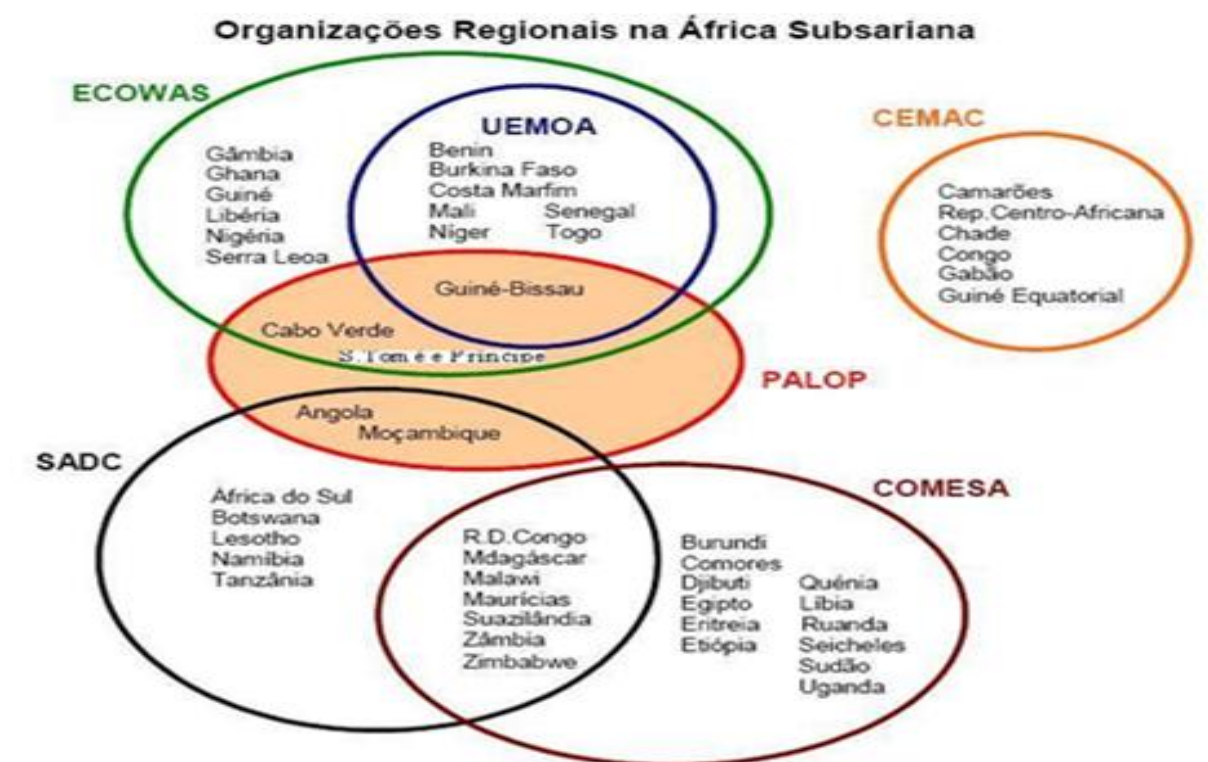


Ilustração 4: Organizações Regionais na África Subsariana⁹.

Nela se identificam:

CEMAC – Comunidade Económica e Monetária da África Ocidental (1994) – Tem por objetivo fortalecer a união entre os povos, promover os mercados nacionais, desenvolver a solidariedade entre os países e criar um verdadeiro mercado comum africano

⁹ Fonte Web: “causa-africana.blogspot.com”



(Ribeiro, 2007).

COMESA – Mercado Comum da África Oriental e Austral (1994) - Visa promover a integração económica regional, adotar políticas macroeconómicas, tendo em vista a elevação do nível de vida das populações e o estreitamento das relações entre os estados membros, promover a paz e a segurança na região,

ECOWAS – Comunidade Económica dos Países da África Ocidental (1975) – Almeja promover a integração económica em todos os campos de atividade económica, em particular na indústria, transportes, telecomunicações, energia, agricultura, recursos naturais, comércio, assuntos monetários e financeiros, matérias sociais e culturais.

SADC – Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (1992). Visa desenvolver valores políticos comuns, sistemas e instituições, promover a paz e a segurança na região, estabelecer complementaridade entre estratégias e programas nacionais e regionais, promover e maximizar a utilização e o emprego sustentável dos recursos da região, fortalecer e consolidar os laços históricos, sociais e culturais entre os povos da região e elevar o nível de vida das populações⁴.

UEMOA – União Económica e Monetária para a África Ocidental (1994) – Tem por objetivo fortalecer a integração regional da zona, incluindo o comércio, legislação, mercado comum e políticas sectoriais para a agricultura, telecomunicações transportes, energia, etc.

c. Atual contributo de Moçambique no quadro da segurança cooperativa

(1) MGM

A Lei nº 41/2011, de 2 de Setembro, define que são funções da MGM: (...) *preparar, aprontar e empregar as forças e meios necessários para garantir a defesa, o controlo e a vigilância da costa marítima e as águas interiores*. Pretende-se com isso que a Marinha contribua substancialmente para a segurança no espaço sob a jurisdição de Moçambique (Decreto 41, 2011).

É uma realidade incontornável que um número significativo das ameaças que impendem sobre a estabilidade e segurança de Moçambique têm a seu espaço de atuação ou propagação no mar, sendo necessários meios aéreos e sobretudo navais para o seu combate, a par de um conhecimento situacional marítimo que permita a otimização do emprego dos escassos recursos disponíveis.

É também um dado adquirido que, no presente, o Estado Moçambicano enfrenta uma situação financeira que não lhe permite criar e manter um dispositivo naval, que por si só, seja capaz de dar resposta cabal ao combate às ameaças identificadas.



Além disso, a actual estrutura de ensino na Marinha, ao nível do Centro de Formação de Fuzileiros e Grupo de Escolas de Formação, está apenas vocacionada para a categoria de praças destinadas às especialidades de bordo. Não existem cursos técnicos de áreas específicas, como por exemplo, técnicos de armamento naval, eletromecânicos, comunicações e operações, entre outras.

Importa, também aqui, reaquistar as áreas de parceria de cooperação em curso, procurando que os países com capacidade para aumentar o seu contributo redirecionem parte do seu esforço, em termos de formadores e apoio de mais equipamento e material formativo.

A contribuição atual resume-se no embarque de oficiais em navios de Marinhas amigas, em missões nas águas territoriais moçambicanas, como ocorre com meios navais da RAS, Portugal, EUA e Índia, sendo que no âmbito do África Partnership Station (APS) se limitam à categoria de Oficiais.

Para realizar as suas tarefas de fiscalização de forma autónoma, a MGM conta com três navios, que são: o CARINA, o Polar e o Aquarius, com capacidade de operar até ao limite da zona contígua. Este dispositivo é complementado com o emprego de semi-rígidas, 2 LDM. A estes meios há que adir uma lancha de fiscalização da classe “DRAGONERA” recentemente adquirida na Espanha.

Uma vez que, no quadro da segurança cooperativa, não pode contribuir com meios navais relevantes, Moçambique disponibiliza os escassos recursos que dispõe facultando a utilização dos seus portos e aeroportos, os quais, pela sua localização privilegiada, se constituem como bases, a partir das quais é possível controlar as águas ocidentais do CM por unidades navais da SADC, mais concretamente pela República da África do Sul e Tanzania.

(2) Protocolos assinados no âmbito da segurança marítima

A MGM tem por missão: (...) *realizar operações Navais de vigilância do Espaço Estratégico de Interesse Nacional e, quando necessário com outros países* (Decreto 41, 2011)

Sobre esta matéria, o Ministro da Defesa Nacional, Filipe Nyusi declarou, à imprensa no dia 4 de abril de 2012 em Luanda, na reunião da SADC do órgão de Defesa e Segurança, que “as atuais ameaças não restringem a um país, sendo elas transversais”. Por outro lado, destacou a necessidade de adoptar estratégias, bem como a conjugação de esforços, forças e recursos para o combate à pirataria marítima, tráfico de seres humanos, imigração ilegal, (Portalango, 2012)



(a) Memorando de Entendimento Tripartido sobre a segurança marítima

O memorando de entendimento sobre a segurança marítima na costa moçambicana e nos espaços marítimos sob a jurisdição dos dois Estados, foi assinado no dia 8 de Fevereiro de 2012, em Dar-es-Salam, na Tanzânia, entre os titulares das pastas de Defesa da República de Moçambique, Filipe Nyusi, da República da África do Sul, Lindiwi Sisulu e da República da Tanzânia, Hussein Mwinvi. Este instrumento, vem materializar um vetor da estratégia de segurança cooperativa no CM e vai proporcionar mais-valia no combate à pirataria e outras ameaças. (Moçambique, 2012).

Além disso, vai aumentar a segurança ao tráfego marítimo e devolver a normalidade da circulação de pessoas e mercadorias, bem como promover a paz, estabilidade e bem-estar entre os respectivos Estados signatários do memorando. Os exercícios combinados configuram igualmente áreas a explorar no documento em apreço.

Desde a assinatura do Memorando de Entendimento Tripartido registavam-se substanciais melhorias de segurança no CM, oferecendo garantias de circulação dos operados marítimos.

(b) Memorando de Entendimento com a Índia sobre a segurança marítima

Relativamente ao Memorando assinado com a Índia, este representa o corolário da cooperação no domínio de Segurança Marítima, consubstanciada no patrulhamento combinado que vigora desde 2006, cobrindo diferentes áreas, nomeadamente o patrulhamento do CM, formação, e reabilitação de infra-estruturas militares. Já em junho 2011, em Nova Deli, foi assinado entre os ministros da Defesa da União Indiana e da República de Moçambique, A.K. Antony e Filipe Nyusi, respetivamente o acordo de combate à pirataria (Cargoedições, 2011). Por outro lado, o memorando visa fundamentalmente transformar o Índico ocidental uma rota segura para o comércio marítimo internacional.

d. Futuro contributo de Moçambique no quadro da segurança cooperativa - A reorganização da MGM

A caracterização das principais ameaças descritas no capítulo 1 permite ter uma ideia clara dos interesses a proteger no mar sob a jurisdição do Estado Moçambicano.

Tal como disse o Vice-almirante Lopo Cajarabille num encontro sobre a matéria integrado no II Simpósio das Marinhas da CPLP, realizado em Luanda, em Julho de 2010(...) *em primeiro lugar, os Estados ribeirinhos têm que cuidar dos espaços marítimos onde têm especiais direitos e deveres. O mar territorial, a Zona Económica Exclusiva (ZEE) e a plataforma continental, de acordo com o regime jurídico respectivo, exigem*



vigilância e controlo, tendo em vista a protecção dos recursos. Por outro lado, é necessário garantir a segurança do tráfego marítimo comercial e o serviço de busca e salvamento nas áreas atribuídas (Cajarabile, 2010).

Torna-se ainda necessário cooperar com os outros Estados para manter a normalidade da circulação marítima e melhorar o sistema internacional de combate às novas ameaças;(Idem)

Acresce que, as Marinhas desempenham a função de apoio à política externa dos Estados, de acordo com as suas possibilidades. Esta missão genérica, que se pode designar por diplomacia naval, percorre todo o espectro das acções de carácter militar ou não militar, que se situem aquém da guerra (Ibdem).

Assim, Moçambique pode e deve incrementar o seu contributo no quadro da segurança cooperativa. Tal contributo, terá que ser faseado, tendo em atenção os constrangimentos financeiros e a escassez de meios com que o país se debate. Afigura-se que tal faseamento deverá ter três etapas, a saber:

- Reorganização da MGM em resultado da adequação da estrutura organizativa das FADM às atuais exigências;
- Criação de um sistema colaborativo dentro do Estado Moçambicano, potenciado pela criação do Sistema de Autoridade Marítima;
- Renovação da Esquadra, com aquisição de novos meios navais

Destas, merece particular atenção a etapa relativa à reorganização da MGM, havendo a considerar que as grandes linhas que presidiram à proposta de reorganização da MGM se encontram plasmadas no Decreto nº 41/2011, de 2 de Setembro, relativo à Estrutura Orgânica das FADM. No que à Marinha diz respeito, aqui se contempla a criação de um Comando Naval e de um Comando de Fuzileiros, novidades que, necessariamente, irão conferir à Marinha uma organização que privilegiará a componente operacional e, concomitantemente, um incremento do seu produto. Para este incremento muito contribuirá também a criação, a breve trecho, de áreas de responsabilidade marítima, que serão denominadas Teatros de Operações Navais (TON) (Imprensa Nacional, 2011).

A criação dos comandos dos TON prevê um total de cinco, com três áreas no CM (Norte, Centro e Sul), uma área no Lago Niassa e outra na área molhada da Albufeira da Barragem de Cahora Bassa. Este arranjo permitirá que a componente operacional do sistema de forças moçambicano pertencente à Marinha passe a dispor de comandos de operações navais de segundo nível, na direta dependência do Comando Naval, enquanto comando de primeiro nível.



Os TON, uma vez criados e implementados, passarão a dispor de capacidades de comando e controlo (C2) que a situação vigente não contempla, por serem as Bases Navais sem meios de comando e controlo a apoiar os organismos responsáveis pela atribuição de missões aos escassos meios navais disponíveis.

Os TONs vão dispor de um pequeno estado-maior com a necessária capacidade de C2 para que a componente naval, como elemento da componente operacional, produza produto realmente operacional, isto é, a garantia da vigilância fiscalização dos espaços marítimos, fluviais e lacustres sob a soberania ou jurisdição do Estado Moçambicano.

Em simultâneo, devem assegurar o funcionamento dos centros de coordenação de busca e salvamento, para além de exercerem o comando de nível operacional das forças e unidades envolvidas em operações e atividades no domínio das ciências e técnicas do mar.

Por outro lado, devem ter um órgão de cúpula que disponha de um estado-maior, como órgão de estudo para o apoio do comandante naval no planeamento, conceção e condução das operações navais e, sobretudo, de um centro de operações da MGM.

Para o planeamento, condução e controlo de operações navais e de segurança marítima é fundamental dispor-se de ferramentas de C2, procedimentos operacionais robustos e conhecimento sobre os espaços marítimos, a fim de assegurar a capacidade de antecipar riscos e ameaças, enquanto simultaneamente se garante a superioridade da informação para o decisor.

Tais ferramentas estão consubstanciadas no correto funcionamento do CEOPMAR, que deverá assentar em quatro capacidades fundamentais (MGM, 2011):

- Capacidade de gerar conhecimento situacional marítimo;
- Capacidade de Comando e Controlo;
- Capacidade de articular, cooperar ou integrar elementos de outros incumbentes nos espaços marítimos, numa ótica de ambiente colaborativo interno, dentro do estado;
- Capacidade de acompanhamento permanente das operações nos espaços marítimos.

Tal CEOPMAR, inserido na estrutura orgânica do Comando Naval, irá constituir-se numa peça importante da estrutura operacional, uma vez que lhe competirá (Idem):

- Assegurar a elaboração, manutenção e disseminação do Conhecimento Situacional Marítimo;



- Assegurar o acompanhamento das operações navais, de segurança marítima e cooperativas;
- Assegurar, em permanência, as atividades do centro de coordenação de busca e salvamento marítimo;
- Apoiar outras entidades com responsabilidades nos espaços marítimos.

Será oportuno referir que este Centro, que em situação normal funciona na dependência do Comando Naval, permitirá, sempre que o Comandante da Marinha o entenda necessário, exercer o seu comando diretamente a partir dele, quer no âmbito militar, quer no âmbito da coordenação do Sistema de Autoridade Marítima.

Esta operacionalidade advém do facto de o mesmo vir a ter ligações com o Centro de Operações Conjunto, com os Comandos dos Teatros de Operações Navais, com o Centro de Coordenação de Informações Marítimas e outras entidades externas, integrantes do Órgão de Coordenação Operacional do Sistema de Autoridade Marítima.

Refira-se que com o aparecimento do Comando Naval foram criadas igualmente as estruturas orgânicas diversificadas que dele dependem ou lhe são inerentes. É o caso da estrutura orgânica a que acima se referiu, a chamada estrutura orgânica interna, a que acrescem ainda a estrutura operacional, onde emergem os Teatros de Operações Navais (TON) a estrutura territorial onde as bases navais e pontos de apoio naval têm expressão, enquanto garantes do apoio logístico aos CTON em si sedeados, bem como às Unidades Navais, Unidades Auxiliares de Marinha e Unidades de Mergulhadores e de Fuzileiros em si baseadas e, finalmente, a estrutura administrativa, com as esquadrilhas de navios que visam promover o aprontamento e o apoio logístico e administrativo das unidades e meios operacionais que lhe estejam atribuídos.

Anteriormente referiu-se que a criação de um Comando Naval e de um Comando de Fuzileiros, eram novidades na estrutura orgânica a edificar-se na MGM e que, necessariamente, iriam conferir ao ramo uma organização que privilegiará a componente operacional e, concomitantemente, um incremento do produto operacional.

Se a criação do Comando Naval tem uma importância crucial para tal incremento, a criação do Comando dos Fuzileiros não tem uma importância menor. Com efeito, os fuzileiros, no presente, malgrado a estrutura organizativa básica ou elementar que caracteriza a sua inserção no seio da MGM, têm vindo a desempenhar um papel de acrescido valor na vistoria a navios e embarcações e ainda na segurança a plataformas instaladas nas águas da jurisdição nacional, sendo tidos, muito justamente, como referência do bom desempenho operacional no seio das FADM.



Com a criação do Comando de Fuzileiros, as ações de segurança e abordagem passam a ser executadas de forma controlada e coordenada pelas estruturas criadas no âmbito deste comando, em íntima colaboração com a estrutura territorial do Comando Naval.

e. Síntese Conclusiva

De tudo quanto foi referido, emerge que, a nível da MGM, está a ser desenvolvida alteração significativa da sua estrutura interna, na busca de uma capacitação que incremente o produto operacional.

Se tal se verificar, e não existem razões objetivas que indiquem que, por ora, tal não venha a suceder, a República de Moçambique, através da sua MGM, estará apta para dar um efetivo contributo para produzir resultados globais no incremento da sua atividade fiscalizadora, no quadro da atividade securitária no CM.

Assim, a participação de Moçambique deverá contribuir para a segurança cooperativa sustentada em capacidades próprias de âmbito organizacional e operacional, em complementaridade com os países costeiros da Região e parceiros internacionais com interesse no Índico Ocidental, o que permite validar a Hipótese 2 “*A participação de Moçambique deverá ser relevante para a segurança cooperativa, sustentada em capacidades próprias em complementaridade com os países costeiros da região e parceiros internacionais com interesses no Índico Ocidental*”, sujacente à Questão Derivada 2 “*Deverá Moçambique ter um papel importante para a segurança cooperativa, em complementaridade com os países costeiros do Índico Ocidental?*”



3. A geração de produto operacional por parte da MGM no combate às ameaças no Índico Ocidental

a. O aproveitamento de sinergias resultantes da criação do Sistema de Autoridade Marítima

A estrutura organizacional do SAM deverá desejavelmente ser coincidente com a estrutura operacional dos Comandos dos TON's, em que o Comandante do TON deverá exercer igualmente as funções de Comandante ou representante do SAM. Este modelo traz economias em termos de recursos humanos e evita a existência de um modelo que possa estabelecer subalternidade de um Comando TON em relação a outro do SAM ou vice-versa, para além de um uso mais racional dos meios e recursos materiais disponíveis, quer em missões de cariz militar, quer em missões de autoridade marítima.

Importa ainda tomar em linha de conta que a operação dos meios navais requer uma estrutura de manutenção, mesmo que ligeira, em terra. Essa capacidade de assistência oficial deverá ser instalada nas bases navais ou pontos de apoio navais, de modo a garantir uma economia de recursos e maior prontidão.

Para uma melhor compreensão e enquadramento desta matéria, importa ter presente a forma como, atualmente, se desenvolve a atividade operacional, cujos aspetos assentam nos conceitos de Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional, Autoridade Marítima e o SAM, tal como o previsto na lei moçambicana.

Assim, a definição legal dos Espaços Marítimos sob Soberania ou Jurisdição Nacional – as águas interiores¹⁰, lacustres e fluviais, o mar territorial e a zona económica exclusiva (ZEE), está contemplada na Lei 4/96, de 4 de Janeiro.

Por outro lado, a Lei do Mar define Autoridade Marítima como um órgão, oficial ou agente público, com competência para superintender, supervisionar e controlar qualquer atividade marítima, de ordem pública e de integridade territorial, de acordo com a legislação aplicável¹¹.

Finalmente, por Sistema de Autoridade Marítima entende-se o quadro institucional formado pelas entidades, órgãos ou serviços de nível central, regional ou local que, com funções de coordenação, executivas, consultivas ou policiais, exercem poderes de Autoridade Marítima¹².

¹⁰ De acordo com a Lei nº 4/96, de 4 de Janeiro - Lei do Mar – “águas interiores” significa águas situadas no interior da linha de base a partir da qual se mede a largura do mar territorial.

¹¹ Lei do Mar – Artigo 1b).

¹² Proposta de Decreto elaborado pela MGM relativo à criação do Sistema de Autoridade Marítima.



Conforme é referido no Plano Estratégico de Desenvolvimento Institucional do Ministério da Defesa Nacional de Moçambique (PEDI), publicado a 22 de Outubro de 2011, “na componente de fiscalização marítima, intervêm múltiplas instituições, cada uma com âmbito diferente, como por exemplo:

- *O Ministério da Defesa Nacional, através da Marinha de Guerra, garante a inviolabilidade da integridade marítima;*
- *O Ministério dos Transportes e Comunicações que assegura a fiscalização no âmbito dos transportes e comunicações e a sinalização das águas nacionais através de SAFMAR e INAHINA, respetivamente;*
- *O Ministério das Pescas, no âmbito da atividade pesqueira nas águas nacionais;*
- *O Ministério do Interior, no âmbito de proteção civil através das Forças Policiais de Proteção Marítima, Fluvial e Lacustre.*

Para fazer face a esta dispersão de esforços e meios, resultante destas múltiplas intervenções, emergiu a necessidade de criar um órgão que coordene as atividades de fiscalização que, no presente, são efetuadas de forma isolada pelos agentes das tutelas acima mencionadas.

De facto, e em boa verdade, existe uma grande pulverização de esforços, muito para além daqueles que o PEDI evidencia na sua estratégia. Com efeito, existem 13 entidades com poder público a ser exercido nos espaços marítimos sob soberania ou jurisdição do Estado moçambicano, traduzido na execução de atos do Estado.

A realidade moçambicana no exercício do poder de autoridade marítima reparte-se assim por entidades tão diversas como a MGM, Força Aérea de Moçambique, Polícia Nacional de Moçambique através da Força de Proteção Marítima, Lacustre e Fluvial, Ministério da Justiça, Instituto do Mar e Fronteiras, Instituto Nacional da Marinha (INAMAR), Instituto Nacional de Hidrografia e Navegação (INAHIMA), Instituto de Aviação Civil de Moçambique, Administração Nacional das Pescas, Serviço de Informações e Segurança do Estado, Direção Nacional de Gestão Ambiental, Direcção-Geral das Alfândegas e Direcção Nacional de Turismo.

Estas 13 entidades exercem o poder de autoridade marítima, sendo mínima ou mesmo inexistente a coordenação das suas atividades em benefício da obtenção de um produto operacional coerente e eficaz, em consequência de a informação não ser partilhada, provocando, por isso, um fluxo deficiente de dados e informação, bem como



déficite claro na unidade de ação.

Se bem que há muito que se viesse sentir a necessidade de o poder de autoridade marítima aumentar a coordenação, os acontecimentos de 27 de Dezembro de 2010, consubstanciados no sequestro da embarcação de pesca moçambicana “VEGA” por piratas somalis, fizeram soar o alarme e conferir maior acuidade à inexistência desses mecanismos de coordenação.

Face a estes acontecimentos de repercussão internacional, porque jamais atos de pirataria haviam sido praticados a latitudes tão meridionais da costa Oriental de África, o Governo Moçambicano decidiu pela criação imediata do SAM. Todavia, fatores externos a esta iniciativa têm vindo a condicionar a sua criação, não obstante os esforços do Ministério da Defesa Nacional, através da MGM, que apresentou diversos projetos que, de proposta em proposta na demanda de consensos conheceu, em princípios de Agosto do ano passado, a versão aparentemente tida como final.

Tal projeto de diploma tem por objeto principal, como já se referiu, a criação do SAM, estabelecendo o seu âmbito, suas funções e uma estrutura orgânica de coordenação, bem como criar a Autoridade Marítima Nacional, como uma estrutura superior para a coordenação dos órgãos e serviços que possuem competências ou que podem desenvolver ações enquadradas no âmbito do SAM, como foi idealizado.

Atenta a realidade de existirem as tais 13 entidades acima descritas com competências por vezes concorrentes, o projeto de decreto prevê ainda a criação, de um Conselho Coordenador Nacional, com as respetivas competências operacionais, que será presidido pelo Ministro da Defesa Nacional (MDN) e constituído por dez entidades. A estas entidades vai se juntar o Diretor-Geral do Sistema de Informações e Segurança do Estado (SISE), Chefe do Estado-Maior-General e Comandante-Geral da Polícia.

Refira-se ainda que o referido projeto de diploma, no que concerne à criação da Autoridade Marítima Nacional (AMN), aponta para que seja chefiada pelo Chefe do Estado-Maior-General das FADM, prevendo a atribuição da responsabilidade de coordenação das atividades de âmbito nacional a um Órgão de Coordenação Operacional (OCO), cujas competências estabelece, observando as orientações definidas pelo já referido Conselho Coordenador Nacional.

O projeto prevê ainda a estrutura do OCO, criando para além dos Coordenadores Operacionais Locais, o Coordenador Operacional da AMN, na pessoa do Comandante da Marinha de Guerra e cria ainda, com carácter de permanência e adstrito ao CEOPMAR, o Centro Coordenador de Informações Marítimas.



Na figura que se segue, procura mostrar a futura dependencia das várias Instituições que intervem no SAM.

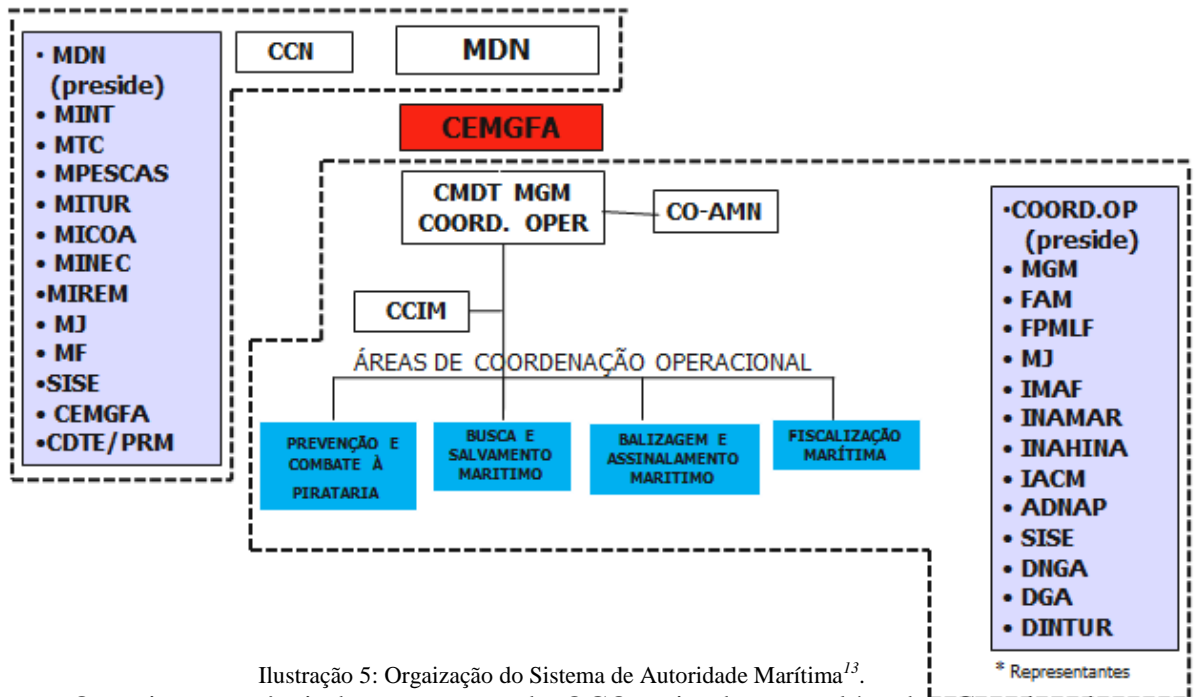


Ilustração 5: Orgaização do Sistema de Autoridade Marítima¹³.

O projeto prevê ainda a estrutura do OCO, criando para além dos Coordenadores Operacionais Locais, o Coordenador Operacional da AMN, na pessoa do Comandante da Marinha de Guerra e cria ainda, com carácter de permanência e adstrito ao CEOPMAR, o Centro Coordenador de Informações Marítimas.

Na Ilustração 4 está patente a organização das relações funcionais do CEOPMAR.

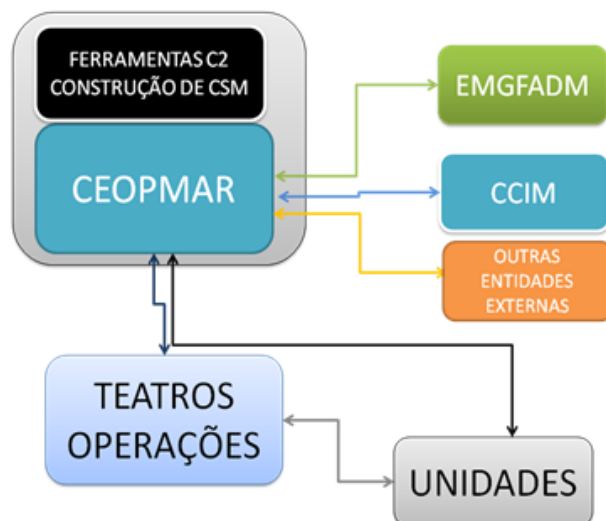


Ilustração 6: Relações Funcionais do CEOPMAR¹⁴

¹³ Fonte: Projecto do SAM 11



Considerando tudo quanto se referiu, fácil é de deduzir que, uma vez aprovado o projeto de decreto relativo à criação do SAM e respetiva estrutura, estarão criadas todas as condições de coordenação e sinergias conducentes à fluidez da informação necessária a ser disponibilizada, otimização de recursos e substancial aumento quantitativo e qualitativo do produto operacional, malgrado estar dependente de uma descomplexada e aberta partilha da informação, em tempo útil, por parte das entidades que compõem o Órgão de Coordenação Operacional.

b.A criação de capacidades de fiscalização costeira e oceânica das águas jurisdicionais do Estado Moçambicano.

(1) Futuras capacidades

O PEDI, como instrumento orientador para a realização da missão do Ministério da Defesa Nacional alude, na página 32, que: *“Na Marinha de Guerra, todos os meios flutuantes e de vigilância costeira estão fora do tempo de serviço sem quaisquer hipóteses de serem recuperados. Os sistemas de defesa e de vigilância marítima são inexistentes. Os meios de transporte de tropas e carga encontram-se inoperacionais.”* Acrescentando ainda na página 74 que *“O Ramo da Marinha de Guerra deve ser capacitado no sentido de assegurar o controlo e fiscalização dos espaços marítimos, fluvial e lacustre de interesse nacional.*

Para o efeito, é premente a provisão de meios navais e de observação costeira que permitam o incremento da capacidade de reconhecimento, fiscalização, combate e desembarque.

Mostra-se, igualmente, necessário a criação duma capacidade de instrução, formação e reciclagem do pessoal navegante, técnico e operadores, para além de uma capacidade de preparação do pessoal assistente para os vários sectores do Ramo.” (MDN, 2011)

Pelo que já foi referido, é de constatar que a situação no tocante aos meios navais disponíveis que atualmente equipam a MGM está longe, mesmo muito longe, de ser adequada, até porque existem constrangimentos financeiros de grande monta, limitadores da elaboração de qualquer plano que se faça para o reequipamento de meios navais, que garantam, a curto prazo, a criação de uma efetiva capacidade de fiscalização oceânica e mesmo costeira, nos limites do mar territorial ou na zona contígua.

¹⁴ Fonte: Projecto do SAM 11



A situação atual, no que concerne a meios navais, não se afigura tão radicalmente desanimadora como pode transparecer do conteúdo do PEDI, pois existem três navios do tipo patrulhas oceânicas com capacidade de operação até ao limite da zona contígua. Este dispositivo é complementado com o emprego de semirígidas, algumas das quais cabinadas, e uma lancha de fiscalização da classe “DRAGONERA” recentemente adquirida à Espanha.

Há que admitir que, para um país dotado de uma costa marítima como Moçambique tem, os meios de fiscalização que dispõe são muito escassos e mal equipados, muito aquém daqueles que se têm como indispensáveis, como mais à frente se referirá.



Ilustração 7: Teatros de Operações Navais¹⁵

As capacidades de fiscalização costeira e oceânica das águas jurisdicionais de Moçambique não se circunscrevem só aos meios navais, porque outras capacidades importa inventariar e edificar, tais como a capacidade de vigilância costeira, a capacidade de sustentação, a indispensável capacidade de comunicações, comando e controlo e a capacidade anfíbia, capacidades que sendo no presente inexistentes ou incipientes, justificam ser contempladas numa aquisição faseada, mais tarde ou mais cedo.

¹⁵ Fonte: adaptada ao RIMAR 11



Moçambique terá assim que encarar este investimento para obstar à delapidação dos seus recursos e conter as ameaças à sua estabilidade e segurança, no quadro nacional e regional podendo desta forma vir a afirmar-se como parceiro credível na região.

Paralelamente à edificação de tais capacidades, é prioritário o desenvolvimento de um sistema de formação que, visando proporcionar a aquisição de competências técnico-navais, se constitua, igualmente, num alfofre de conhecimentos para o país, valorizando aqueles que, após terem servido na Marinha como oficiais, sargentos ou praças, são devolvidos ou optam por se realizarem no seio da sociedade civil.

Para além do desenvolvimento de um sistema de formação, importa criar, através da reorganização da MGM, uma estrutura e uma cultura de treino operacional e concomitante avaliação, a par da estrutura de manutenção preventiva e corretiva dos diversos sistemas e equipamentos, que equipam e virão a equipar os meios navais a adquirir.

No que concerne às capacidades acima identificadas, algumas há que já estão em fase de edificação, como é o caso da capacidade de vigilância costeira e fiscalização, que está a ser desenvolvida ao longo da costa índica, em parceria com Africa do Sul, Tanzânia, Índia e os EUA.

A aquisição de meios navais deverá ser planeada no âmbito dum programa faseado, que contemple o curto prazo (até cinco anos), médio prazo (seis a dez anos) e longo prazo (mais de dez anos). Dentro destes limites temporais, tem-se por conveniente o equipamento da MGM com os seguintes meios:

- No curto prazo
 - Aquisição de um primeiro patrulha oceânico (PO) para patrulha e fiscalização da ZEE e complemento da formação a bordo (a navegar ou atracado) do pessoal formado nos estabelecimentos de ensino da MGM;
 - Aquisição de três lanchas de fiscalização (LF), para, em complemento aos meios atualmente disponíveis, reforçar a fiscalização no mar territorial e zona contígua.
 - Aquisição de quatro Lanchas de Desembarque Médias (LDM) para guarnecer os Teatros de Operações Navais do Norte, Centro, Sul e do Lago Niassa.
 - Conclusão do Sistema de Observação Costeira e edificação de sistemas de comunicações que possibilitem o efetivo comando e controlo dos meios



navais existentes e dos destacamentos de pessoal que neles embarcam, quer por parte dos Centros de Operações dos Comandos dos Teatros de Operações Navais, que por Parte do CEOPMAR, dependente do Comando Naval.

- No médio prazo
 - Aquisição de mais dois PO iguais ao primeiro, de forma a garantir a atribuição de um PO por cada um dos três TON do Índico, bem como mais três LF (uma para cada teatro) e ainda uma Lancha de Desembarque Grande (LDG) a sedear na Base Naval da Beira e oito Lanchas de Desembarque Pequena (LDP), duas para cada um dos TON do Índico e para o TON do Lago Niassa.
- No longo prazo
 - Aquisição de mais três PO, um para cada TON do Índico, duas LDG de forma a garantir uma para cada TON oceânico, três LF, de forma a cada TON oceânico ficar assim com três, garantindo assim padrões de operacionalidade aceitáveis.

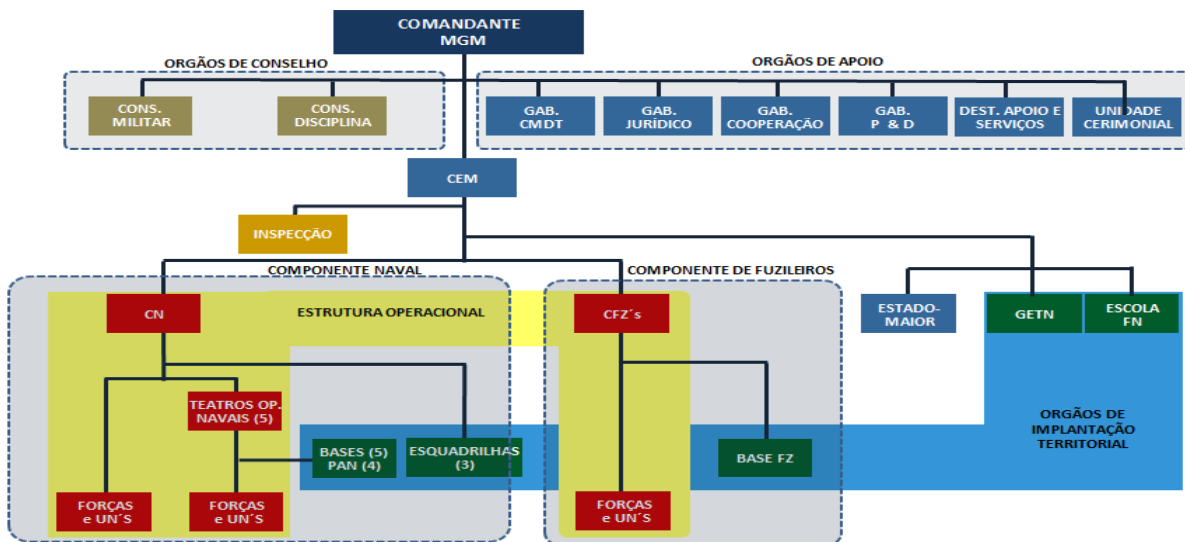


Ilustração 8 :Organograma proposta da MGM¹⁶

O plano de equipamento acima delineado, consubstanciado num conjunto de meios navais que a curto, médio e longo prazo seriam aumentados ao efetivo dos navios da MGM, consubstanciará a edificação de uma efetiva capacidade de fiscalização costeira e

¹⁶ Fonte: adaptada ao RIMAR 11



oceânica das águas sob jurisdição do Estado Moçambicano, bem como a segurança das plataformas de prospecção de hidrocarbonetos que em número crescente vão sendo instaladas nessas águas, muito especial perto do seu limite norte.

Tais capacidades de fiscalização costeira e oceânica, bem como a segurança das plataformas, seriam assim, uma mais-valia de vulto para o desenvolvimento da Segurança Cooperativa no CM, sobretudo no que concerne à capacidade de fiscalização oceânica, nos limites da ZEE, e ainda ao cabal cumprimento das obrigações do Estado Moçambicano, no âmbito da salvaguarda para a vida humana no mar – SAR, atenta a vasta área de responsabilidade.

(2) Nivel de ambição ou pilares de reorganização e reequipamento

O plano de obtenção de meios navais, proposto em b.(1), estabelece um nível de ambição a curto, médio e longo prazos. Os meios referenciados resultam do estudo e análise de vários fatores de ordem geográfica, genética, operacional e, naturalmente, financeira.

O fator de ordem geográfica prende-se, naturalmente, com o meio físico, em que os navios ou embarcações irão operar, seja nas “blue waters”, “brown waters” ou em águas interiores, tendo ainda em conta as características do Oceano Índico e dos portos a praticar.

Os fatores de ordem genética prendem-se com a tipologia das unidades navais que deverão equipar a MGM e que garantam o cumprimento da missão da Marinha no mar. Como indicado, os meios navais propostos são os PO, LF’s, LDG, LDM e nas LDP’s.

O fator de ordem operacional resulta dos requisitos operacionais que o meio naval deve possuir e que garantam o eficaz cumprimento das missões a cumprir.

A tipologia do navio ou da embarcação, dos sistemas de navegação e de propulsão, armas, sensores e capacidade de comando e controlo e de comunicações e sistemas de informação, estabelecerão os requisitos da formação dos elementos da guarnição a embarcar.

Por último, temos o fator financeiro, que é determinante nas opções a fazer. Com já referido anteriormente, o Estado moçambicano enfrenta uma situação financeira que não lhe permite criar e manter uma esquadra que, por si só, seja capaz de dar resposta cabal ao combate às ameaças já identificadas.

No entanto, existem possibilidades excepcionais de cooperação bilateral que importa analisar e explorar. Atualmente, tem-se vindo a constatar o interesse crescente da China, Índia e EUA em incluir a zona no Índico numas das suas esferas de interesses económicos



e políticos. Também aqui o Brasil tem sido um parceiro importante em diferentes áreas sociais e económicas.

O papel da política externa de Moçambique terá aqui uma ação decisiva, na procura e estabelecimento de parcerias que permitam a obtenção dos meios navais identificados e no posterior apoio na formação do pessoal, capacidade de operação e manutenção, incluindo a aquisição de sobressalentes.

O esforço necessário para se edificar uma maior capacidade naval, que permita gerar contributos para a segurança do Índico Ocidental na defesa dos interesses económicos e riquezas da plataforma continental da Nação Moçambicana, para além de garantir a liberdade de movimentos no mar, deverá ser encarada como um objetivo nacional, congregando-se esforços, iniciativas e negociações que permitam atingir este desiderato nacional.

No entanto, todo este esforço deve ser antecedido pela aprovação dos diplomas legais que estabeleçam de forma clara e inequívoca as competências das diversas instituições na defesa da soberania e dos interesses económicos no mar, segundo os princípios da racionalidade, para que não haja duplicação de meios e estruturas em diferentes ministérios, e seja possível um emprego mais eficaz dos recursos disponíveis.

A entrada em serviço dos meios navais deverá ser antecedita de uma adequada formação e treino das guarnições, e de uma garantida capacidade mínima de C2, em termos das comunicações navio-terra, a par de estrutura em terra apta para garantir as necessidades de manutenção e de apoio logístico às operações no mar, ao que acresce, necessariamente, a existência de instalações portuárias seguras.

c. Síntese Conclusiva

A implementação de vários instrumentos legais internos, dos quais se evidencia a criação de um Sistema de Autoridade Marítima, que possibilitem que as FADM, em coordenação com outras instituições nacionais, desenvolvam a operacionalização de um Plano Central sobre a Segurança Cooperativa Marítima no Índico Ocidental, constitui um marco determinante na edificação das capacidades que possibilitará à República de Moçambique afirmar-se como ator pleno no âmbito regional.

Para além da implementação das medidas legais a que se aludiu no parágrafo anterior, importa reter também um conjunto de ideias tendentes a facultar à MGM a criação de um plano de aquisição de meios que facultem a possibilidade de vir a dispor de uma efetiva capacidade de fiscalização costeira e oceânica, das águas sob jurisdição do Estado Moçambicano, bem como de segurança das plataformas que em número crescente vão



sendo instaladas nessas águas, muito especial perto do seu limite norte. Logo que implementada a reorganização da MGM, com a posterior edificação de capacidades conforme se descrevem neste capítulo, a MGM pode gerar produto operacional credível que se traduzirá igualmente em contributo de relevo em matéria de segurança cooperativa no combate às ameaças no Índico Ocidental.

Consideramos, assim, validada a terceira hipótese, “*A MGM pode gerar produto operacional não negligenciável quando dispuser do investimento que permita desenvolver uma capacidade autónoma de fiscalização das suas águas territoriais*”. Subjacente à Questão Derivada 3, “*em que medida pode a Marinha de Guerra de Moçambique gerar produto operacional que se traduza num contributo relevante para ao combate às ameaças prevaletentes no Indico Ocidental?*”.



Conclusões

O Índico Ocidental reveste-se duma importância singular, decorrente dos recursos naturais que alberga e por se constituir numa rota onde flui um enorme volume de tráfego marítimo internacional.

A segurança marítima representa um dos desafios mais críticos enfrentados pelos governos e povos do Índico Ocidental, desde o início do século XXI.

As ameaças prevaletentes constituem um fator perturbador para o ambiente de segurança marítimo, exigindo de todos os estados costeiros da região, de forma autónoma e em cooperação o esforço adequado na implementação de medidas de vigilância e o controlo das áreas jurisdicionais.

A pirataria, pesca ilegal, o tráfego de pessoas, narcóticos e outras ameaças marítimas têm causado consequências graves para o desenvolvimento económico da região, exigindo uma abordagem cooperativa, por forma a contribuir para a segurança marítima.

Neste enquadramento da Segurança Cooperativa Marítima destaca-se a criação da SADCC, atual SADC, uma organização regional que tem como um dos objetivos a defesa da soberania dos seus membros, em que a paz e segurança no mar é componente importante para o desenvolvimento das suas economias

Os blocos regionais (SADC e CMESA) têm desempenhado um papel relevante através de instituições e valores políticos comuns, promovendo a estabilidade e segurança na região e também o estabelecimento da complementaridade entre estratégias e programas nacionais e regionais, servindo de ligação entre a comunidade e o resto do mundo.

O conceito da Segurança Cooperativa Marítima está subjacente aos principais objetivos da segurança marítima não só internacional como também interna, entre várias instituições com conhecimento, tarefa e capacidade para o operacionalizar.

Nestes termos, a Segurança Cooperativa no Índico Ocidental caracteriza-se pela adopção de modelos de cooperação militar, no âmbito da segurança marítima com as marinhas dos países costeiros, com interesse no CM, conforme se demonstrou no primeiro capítulo.

No seundo capítulo, constatou-se que em Moçambique, desde a independência nacional em 1975, a Segurança Cooperativa Marítima foi tida como um elemento principal para garantir a paz no CM, através da criação da MGM, como o terceiro ramo das suas Forças Armadas.

Atualmente, os debates estratégicos em torno desta tarefa da defesa da soberania marítima em Moçambique ganharam outras formas, porque foram envolvidas outras



nações que não da SADC.

As iniciativas regionais e internacionais passaram a configurar a real estratégia dos países da África Oriental sobre o conceito da Segurança Cooperativa Marítima. A nível internacional, a partir das ameaças e ações concretizadas dos piratas nas águas da Somália, foram constituídos vários blocos da segurança marítima para fazer frente às ações dos piratas no mar, o que nos leva a concluir que a necessidade de unir esforços para a defesa do espaço marítimo é uma evidência de extrema importância para todas as nações do mundo.

Assim, no respeito destas iniciativas foi formalizado na região, pela Organização Marítima Internacional (que tem estado a trabalhar com os países desde o Golfo de Áden para Sul, o conhecido CCD) um instrumento que visa facilitar a cooperação regional em questões ligadas ao combate à pirataria.

Apesar de Moçambique ainda não ter aderido a este código, vê-o como um instrumento importante para a Segurança Cooperativa Marítima, estando em curso avaliações de que maneira pode dar o seu contributo, na expectativa da sua adesão nos próximos tempos.

Também no âmbito da segurança cooperativa marítima, Moçambique tem estado a disponibilizar os escassos recursos que dispõe, facultando a utilização dos seus portos, que são os preferidos para operar em missões de controlo das águas ocidentais do CM, por unidades navais da SADC nos quais o embarque de pessoal da MGM em alguns desses navios, o que configura também uma forma de dar corpo à cooperação em apreço.

Confirmamos que a participação de Moçambique poderá ser relevante para a Segurança Cooperativa, logo que melhor sustentada em capacidades próprias, o que permitirá operar em complementaridade e de forma credível com os países costeiros da região e parceiros internacionais com interesses no Índico Ocidental.

Internamente, Moçambique está a passar por um processo de transformação de modo a criar condições para a participação articulada de outros intervenientes do mar, com a criação do SAM o que gerará sinergias que vão requerer uma Marinha devidamente capacitada.

Enquanto parceiro indispensável no combate ao terrorismo, ao narcotráfico, ao crime organizado, Moçambique vai continuar comprometido com os acordos regionais, no âmbito da Segurança Cooperativa Marítima, e com o esforço de reestruturação interno que se encontra a desenvolver, implementando à reforma e modernização das suas FFAA e à promoção de uma verdadeira cultura de prevenção de conflitos,.



É a nossa percepção de que a paz e estabilidade no mar e não só, depende dos esforços de todas as nações, estejam ou não geograficamente ligadas ao mar. A segurança cooperativa é uma estratégia que passa, a curto prazo, se for bem operacionalizada, por mitigar a possibilidade de ocorrência das ações dos piratas do mar e aumentar a segurança, para que possa fluir o comércio internacional, fator importante para o desenvolvimento das nações.

Esta reforma permitirá à MGM poder gerar produto operacional não negligenciável logo que dispuser do investimento que permita desenvolver uma capacidade autónoma de fiscalização das suas águas territoriais, o que, para além dos requisitos próprios da sua condição de estado soberano, lhe permitirão também dar um contributo de relevo em matéria de segurança cooperativa no Índico Ocidental, o que constitui a resposta à questão central.

Propostas

Como corolário do trabalho de investigação, apresentam-se seguidamente as principais linhas mestras e vetores de atuação, que poderão representar valor acrescentado para que a MGM possa dar contributos para a segurança marítima no Índico Ocidental:

- Implementar a reorganização nos moldes previstos no projeto do RIMAR, contidas no Projeto de Regulamento Interno da Marinha, estabelecendo a sua estrutura funcional, desde o Comando da Marinha, Comando Naval (estado-maior e estrutura dos Comandos dos TON's), e Comando dos Fuzileiros, Estabelecimentos de Ensino da Marinha, bases navais e pontos de apoio navais, constituem um marco importante na edificação de novas capacidades operacionais a adquirir;
- Materializar a criação efetiva do SAM, através da aprovação do diploma referente à implementação do SAM, fundamental, principalmente se ele vier a confirmar o Comandante da MGM como o Coordenador Operacional da AMN.
- Reforçar o desenvolvimento e credibilização da formação técnico-naval, contemplando, em futuros programas de aquisição de meios navais, ou outros conducentes à sua obtenção, a formação de pessoal destinado às primeiras guarnições, junto do país fabricante, ou através de "mobile teams", que acompanharão os navios e darão a formação e treino nas áreas da navegação, operação e manutenção. A actual estrutura de ensino na Marinha, deverá ser melhorada em termos de aumento de cursos técnicos de áreas específicas,



como por exemplo, técnicos de armamento naval, eletromecânicos, comunicações e operações, entre outras.

- Rever as parcerias de cooperação em vigor de forma a identificar, quais os países com capacidade para aumentar o seu contributo, em termos de formadores e apoio de mais equipamento e material formativo que possam suportar o novo sistema de ensino.
- Dotar a MGM com meios navais adequados, a curto, médio e longo prazo conforme o plano de equipamento da MGM apresentado, com meios navais, dotados de capacidades operacionais adequados, que garantam uma resposta eficiente perante os desafios dos teatros de operações e para um eficaz cumprimento da missão de soberania no mar.



Bibliografia

- Defenceweb.co.za. (2010). Obtido em 18 de Dezembro de 2011, de Piracy a Major Threat to Security- Defence Minister: www.defenceweb.co.za
- Africa Partner Ship. (2010). *Marinha APS 2010*. Obtido em 25 de Fevereiro de 2012, de <http://ebookbrowse.com/africa-partnershipstation-pdf-d133549212>
- Boletim da Republica. (7 de Outubro de 1997). 3º Suplemento. *Imprensa Nacional de Moçambique*.
- Cajarabile, V. (1 de julho de 2010). A Utilidade das Marimhas no Mundo. *Revista Militar*.
- Cargoedicões. (6 de Julho de 2011). [/site/Default.aspx?tabid=380&id=5785&area=Cargo](http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=5785&area=Cargo). Obtido em 12 de Abril de 2012, de [/site/Default.aspx?tabid=380&id=5785&area=Cargo](http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=5785&area=Cargo): <http://www.cargoedicoes.pt/site/Default.aspx?tabid=380&id=5785&area=Cargo>
- CEEI/ISRI. (2011). Relatório do Seminário sobre Ameaças Marítimo e seu impacto em Moçambique. In Secretariado (Ed.), *CEEI/ISRI*. Maputo.
- Centro de notícias da ONU. (2008). *Somália: partes no conflito assinam acordo de paz em Jibuti*. Obtido em 13 de Março de 2012, de <http://www.onu.fr--www.onu.fr/pt/paz-e-seguranca-novedades/18900>: <http://www.onu.fr--www.onu.fr/pt/paz-e-seguranca-novedades/18900>
- Coastweek.com. (2010). www.coastweek.com/3445-piracy.htm. Obtido em 24 de Dezembro de 2011
- Combined Maritime Forces. (2009). *combined task forces150*. Obtido em 16 de Janeiro de 2012, de [ctf-150-maritime-security](http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/): <http://combinedmaritimeforces.com/ctf-150-maritime-security/>
- Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar. (2010). Obtido em 13 de Março de 2012, de [htt://pt.scribd.com/doc/3842917/solas](http://pt.scribd.com/doc/3842917/solas)
- Decreto 41. (2011). Estrutura ,Organização e atribuições das FADM. *Boletim da Republica*.
- Defenceweb.co.za. (2012). *Defence and security commission stressed the need to involve Tanzania in anti-piracy patrol*. Obtido em 8 de Março de 2012, de www.defenceweb.co.za
- Diário da República. (1991). *Carta das Nações Unidas*. Obtido em 8 de Março de 2012, de [/CI/CEE/pm/Tratados/carta-onu.htm](http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/pm/Tratados/carta-onu.htm): <http://www.fd.uc.pt/CI/CEE/pm/Tratados/carta-onu.htm>
- Euro-Defense-Portugal. (1 de Janeiro de 2012). [/irj/go/km/docs/eurodefense/ass_eur.htm](http://irj.go/km/docs/eurodefense/ass_eur.htm). Obtido em 23 de Abril de 2012, de [/irj/go/km/docs/eurodefense/ass_eur.htm](http://irj.go/km/docs/eurodefense/ass_eur.htm):



<http://www.aip.ptl>

- Famílias, J. d. (2009). *Ambito juridico.com.br*. Obtido em 20 de Março de 2012, de O ataque dos piratas a Somalia: www.ambito-juridico.com.br
- IESM,. (2007/2008). *A OTAN E A UE CONTRIBUTOS PARA A SEGURANÇA COOPERATIVA*. (IESM, Ed.) Lisboa: IESM.
- IMO. (2009). *Comité de Segurança Marítima*. Obtido de www.imo.org/circulars/mainframe.asp?topic_id=327.
- IMO. (2010). *Security Piracy Armed Robbery*. Obtido em 7 de Fevereiro de 2012, de www.imo.org/aurwork/security/piracyarmedrobbery/pages/default.aspx
- IMO,2011. (2011). *Maritime Safety Committee (MSC), 89th session: 11 to 20 May 2011*. Obtido em 14 de Março de 2012, de Interim guidance on use of privately contracted armed security personnel on board ships agreed by IMO Maritime Safety meeting: <http://www.imo.org/mediacentre/pressbriefings/pages/27-msc-89-piracy.aspx>
- Imprensa Nacional. (2 de Setembro de 2011). Boletim da Republica. *Boletim da Republica de Moçambique*.
- Indian Navy. (2011). *Indian Navy assumes responsibility for security of Islands nations in Indian Ocean Region*. Obtido em 24 de Dezembro de 2011, de www.defencenow.com/news/329/
- International Maritime Organization. (2011). *www.piratariamaritima.blogs.com*. Obtido em 23 de dezembro de 2011, de International-maritime-organization.htm.
- Jornal de Notícias. (2011). Obtido em 14 de Dezembro de 2011, de <http://noticias.sapo.mz/aim/artigo/152029062011185611.html>
- Jornal de Notícias. (2012). Obtido em 14 de Fevereiro de 2012, de <http://noticias.sapo.mz/aim/artigo/152029062011185611.html>
- Jornal noticias. (2012). Moçambique,Africa do Sul e a Tanzania reforçam a segurança marítima. *www.jornalnoticias.co.mz*(Segurança Marítima), 1.
- LUSA. (2011). *Organização Marítima Intenacional confiante na adesão de Moçambique a acordo regional*. Obtido em 21 de Novembro de 2011, de www.noticias.sapo.ao/lusa/artigo.
- Marcovitch, J. (s.d.). *Cooperação Internacional: Estratégia e gestão*. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo.
- MDN. (2011). *PEDI*. (MND, Ed.) Maputo: MND.
- MDN/2012. (3 de Janeiro de 2012). Directiva nº Q1/MDN/2012. *Directiva Ministerial*.



- MGM. (2011). *Plano inicial de desenvolvimento do CEOPMAR*. (CTM-Marinha, Ed.) Maputo: CTM-Marinha.
- Militar, R. (Abril de 2011). Autilidade das Marinhas no Mundo Moderno. pp. 421-430.
- Ministerial, R. E. (2011). Comitê Ministerial do órgão de Política, Defesa e Segurança. *Reunião Extraordinária do comitê Ministerial do órgão de cooperação nas áreas de política, Defesa, Segurança*. Angola.
- Moçambique, D. d. (7 de Fevereiro de 2012). [/index.php?option=com_content&view=article&id=16640:mocambique-rsa-e-tanzania-reforcam-seguranca-maritima&catid=43:ultimas&Itemid=69](#). Obtido em 12 de Abril de 2012, de [/index.php?option=com_content&view=article&id=16640:mocambique-rsa-e-tanzania-reforcam-seguranca-maritima&catid=43:ultimas&Itemid=69](#): <http://www.diariomoz.com>
- Portal do Governo de Moçambique. (2004). *Constituição da República de Moçambique*. Obtido em 9 de Março de 2012, de Portal do Governo.gov.mz/legislação/constituição_republica: www.portaldogoverno.gov.mz
- Portal do governo de Moçambique. (2011). *Conselho de Ministros*. Obtido em 7 de Março de 2012, de Comunicados: www.portaldogoverno.gov.mz
- Portalangop. (4 de Fevereiro de 2012). *estrategias-para-reforco-seguranca-maritima,07a702d0-00d6-460b-8402-ff27b9f4e03f.html*. Obtido em 12 de abril de 2012, de http://www.portalangop.co.ao/motix/pt_pt/noticias/politica/2011/7/32/Paises-devem-tracar-
- Quivy, R. &. (2003). *Manual de Investigação em Ciências Sociais*. Lisboa: Gradiva.
- Recaap. (Novembro de 2009). <http://www.recaap.org/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf>. Obtido em 24 de Abril de 2012, de [/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf](http://www.recaap.org/Portals/0/docs/About%20ReCAAP%20ISC/ReCAAP%20Agreement.pdf): <http://www.recaap.org>
- Renato, P. (2010). Obtido em 10 de Março de 2012, de www.bdm.bce.unb.br/bitstream/10483/1083/1/2010_ranatopecinrodriguessiva.pdf
- Revista da Escola de Guerra Naval, R. d. (Dezembro de 2009). A competição no Oceano Índico à luz do emergente triângulo Estratégico. pp. 123-153.
- Revista Militar. (2007). [modules/articles/article.php?id=650](#). Obtido em 8 de Março de



- 2012, de Pirataria no Oceano Índico, algumas questões jurídicas: www.revistamilitar.pt
- Revista Militar. (Agosto/Setembro de 2009). O Centro de Análise Estratégica para Assunto de Defesa da CPLP Outra perspectivas, Novos Rumos. pp. 1079-1097.
- Ribeiro, E. (22 de Julho de 2007). Papel da União Europeia e União Africana na Prevenção e gestão de conflitos em África. *Cadernos Navais*.
- RM. (01 de Novembro de 1998). Lei 17/98 de 01 de Novembro. *Boletim da República*, pp. 400-450.
- SADC. (2011). Estratégia de Segurança Marítima da SADC. SADC.
- Simposio do Poder do Mar para África. (2007). A Cooperação e Desenvolvimento para realce em África. *Siposio do Poder do Mar para África, Nigéria*.
- Taylor, P. (2007). *Perspectivas sobre Estratégia Marítima*. Lisboa.
- TAYLOR, P.D. (2009). *Perspectivas sobre estratégia Marítima*. Obtido em 23 de Novembro de 2011, de [http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-\(1\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-(1)): [http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-\(1\)](http://www.usnwc.edu/getattachment/72712d53-8ef1-4784-925b-93c765c94e89/Perspectivas-sobre-Estrategia-Maritima-(1))
- Till, G. (2004). *Seapower. A guide for the twenty-first century*. London: Frank Cass publishers.
- Ulf, J. e. (2010). *Africa's New Peace and Security Architecture*. (B. L. Data, Ed.) Surry: Ashgate Publishing Limited.
- União Europeia. (2008). *Are militar*. Obtido em 12 de Março de 2012, de [/noticias/noticias.aspx?nrnot=707](http://www.are militar.net/noticias/noticias.aspx?nrnot=707): <http://www.are militar.net/noticias/noticias.aspx?nrnot=707>
- Universidade Autónoma de Lisboa. (2010). *Janus 2010*. Lisboa: Publico Comunicação Social, SA.
- UNPOS. (2010). *ONUBR*. Obtido em 19 de Março de 2012, de <http://www.onu.org.br/escritorio-politico-das-nacoes-unidas-para-a-somalia-se-restabelece-no-pais/>
- Vidigal, A. (2009). *Amazonia Azul- o mar que nos pertence* (1 ed.). Rio de Janeiro: Record.
- Vieira, R. (2011). *OTAN 2020-Reforço da Defesa Colectiva e Afirmação da segurança cooperativa*. (R. militar, Ed.) Lisboa.



APÊNDICE Nº 1

Diagrama de validação das Hipoteses

Questão Central	Questões Derivadas	Hipoteses	Validação
Como poderá a MGM desempenhar cabalmente o papel ativo na Segurança Cooperativa no Índico Ocidental?	1. Como se caracteriza a Segurança Cooperativa no Índico Ocidental?	1. A Segurança Cooperativa no Índico Ocidental caracteriza-se pela adoção de parcerias de cooperação militar, no âmbito da segurança marítima com as marinhas dos países costeiros, com interesse no CM.	
	2. Deverá Moçambique, como um Estado soberano e costeiro do Índico Ocidental, ter um papel importante para a Segurança Cooperativa, em complementaridade com os países do Índico Ocidental?	2. A participação de Moçambique deve ser relevante para a Segurança Cooperativa, sustentada em capacidades próprias em complementaridade com os países costeiros da região e parceiros internacionais com interesses no Índico Ocidental.	
	3. Em que medida pode a MGM gerar produto operacional que se traduza num contributo relevante para o combate às ameaças prevaletentes no Índico Ocidental?	3. A MGM pode gerar produto operacional não negligenciável se dispuser do investimento que permita desenvolver uma capacidade autónoma de fiscalização das suas águas territoriais.	