

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CMG FRANCISCO DANTAS DE ALMEIDA FILHO

BRASIL E OS PAÍSES DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA
NO ATLÂNTICO SUL.

Ações conjuntas entre o Brasil, Angola, Namíbia e África do Sul em prol da segurança
marítima no Atlântico Sul.

Rio de Janeiro

2015

CMG FRANCISCO DANTAS DE ALMEIDA FILHO

BRASIL E OS PAÍSES DA COSTA OESTE AFRICANA E A SEGURANÇA MARÍTIMA
NO ATLÂNTICO SUL.

Ações conjuntas entre o Brasil, Angola, Namíbia e África do Sul em prol da segurança
marítima no Atlântico Sul.

Monografia apresentada à Escola de guerra
Naval, como requisito parcial para conclusão
do Curso de Política e Estratégia Marítimas.

Orientador: CF(RM1) Marcos Valle Machado
da Silva

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2015

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pelo dom da vida e pelas graças alcançadas. Aos meus subordinados pelas lealdade, sinceridade e disponibilidade a mim dedicadas. Aos meus Comandantes que, ao longo da minha carreira, contribuíram para a minha formação e aperfeiçoamento profissional e moral. A minha querida esposa Jaqueline e minha amada filha Danielle pelo amor incondicional e pela compreensão em virtude do tempo destinado à produção deste trabalho. Aos meus pais Francisco e Mirian pela atenta educação e cuidadosa formação moral. Ao meu orientador, CF Valle, pela paciência e pelas pertinentes e preciosas correções e informações.

A todos que me ajudaram direta ou indiretamente, o meu muito obrigado.

RESUMO

O Atlântico Sul constitui-se em um oceano de suma importância para os países litorâneos, integrantes das costas oriental da América do Sul e Ocidental da África. Em termos econômicos, é uma fonte de recursos energéticos como o petróleo e o gás natural e fonte de alimentos, provenientes da pesca. Em termos político-estratégicos, é o principal corredor de exportação e importação da grande maioria dos mesmos países litorâneos, via comercial marítima para o restante do mundo, portanto. Essa vasta região azul, comum aos dois continentes que, outrora, já foram unidos fisicamente, requer uma atenção e uma preocupação especial dos Estados “litorâneos”, no tocante às questões ambientais, jurídicas e da defesa e da segurança. O presente trabalho está pautado nessa última questão, precisamente na segurança marítima do Atlântico Sul. Para tal, é realizado, em um capítulo, um exame teórico a respeito do assunto no âmbito internacional e no âmbito do Brasil e de mais três Estados austrais e limítrofes da África: Angola, Namíbia e África do Sul. Essa delimitação se deve ao fato da existência do grande número de Estados na costa oeste daquele continente, 22 no total. O exame passa também pelas instituições internacionais que tratam diretamente do tema – *International Maritime Organisation (IMO)* e *International Maritime Bureau* –, pelas convenções subordinadas à IMO e pelo conceito da Boa Ordem no Mar apresentado por Geoffrey Till em *Seapower: A Guide for the twenty-first century*. Os interesses de ordem política, econômica e estratégica do Brasil pelo Atlântico Sul são levantados em outro capítulo, em que são verificados: a importância dos recursos atlânticos; o andamento da delimitação da plataforma continental brasileira; e as políticas e estratégias adotadas em relação ao entorno estratégico brasileiro. Em seguida, são identificados e avaliados os fóruns, acordos de cooperação e operações militares envolvendo os quatro Estados, total ou parcialmente. Nesse ponto observa-se a projeção do Brasil em direção ao continente africano, visando, dentre outros aspectos, o incremento da segurança marítima, com destaque para Angola e Namíbia, sem prescindir, no entanto, do bom relacionamento que vem mantendo com a África do Sul. Porém, ressalta-se a presença de potências globais na região, tais como: os EUA, com o seu poderio militar; o Reino Unido, com o seu “colar de pérolas”; e a China com o seu “neocolonialismo”. Por fim, este autor conclui com uma avaliação das ações conjuntas realizadas por Brasil, Angola, Namíbia e África do Sul em prol da segurança marítima do Atlântico Sul.

Palavras-chave: África do Sul, África Ocidental, Angola, Atlântico Sul, Brasil, Namíbia, Segurança Marítima.

ABSTRACT

The South Atlantic is an ocean of paramount importance to the bordering countries, constituting the eastern coasts of South America and West Africa. In economic terms, it is a source of energy resources such as oil and natural gas and source of food, from fishing. In political and strategic terms, it is the main way of export and import of the vast majority of them bordering countries, maritime trade path for the rest of the world, therefore. This vast blue region common to two continents which once have been physically united, requires attention and a special concern of States "riparian" with regard to environmental, legal and defense and security questions. This work is guided on the latter question, precisely on maritime security in the South Atlantic. To this end, it is performed in a chapter, a theoretical exam on the subject at the international level and in the context of Brazil and three southern and neighboring African states: Angola, Namibia and South Africa. This limitation is due to the existence of the large number of states on the west coast of the continent, 22 in total. The examination also includes the international institutions that deal directly theme - International Maritime Organisation and International Maritime Bureau -, by the conventions subject to the IMO and the concept of Good Order at Sea presented by Geoffrey Till on "Seapower: A Guide for the twenty-first century". The Brazil's interests of political, economic and strategic nature for the South Atlantic are raised in another chapter, where they are checked: the importance of the Atlantic resources; the progress of delimitation of the continental shelf; and the policies and strategies adopted in relation to the Brazilian strategic surroundings. This way, the forums, agreements and military operations involving the four States, in whole or in part, are identified and assessed. At this point the projection of Brazil towards Africa is observed, aiming the increase of maritime security, among other things, notably Angola and Namibia, without giving up, however, the good relationship it has held with South Africa. However, it emphasizes the presence of global powers in the region such as: USA, with its military might; the United Kingdom, with its "string of pearls"; and China with its "neo-colonialism". Finally, the author concludes with an evaluation of the joint actions carried out by Brazil, Angola, Namibia and South Africa on maritime security in the South Atlantic.

Keywords: South Africa, West Africa, Angola, the South Atlantic, Brazil, Namibia, Maritime Security.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AFRICOM	- <i>United States Africa Command</i>
AJB	- Águas Jurisdicionais Brasileiras
AM	- Autoridade Marítima Brasileira
AS	- Atlântico Sul
CDRL	- Centro de Dados Regional do LRIT
C-PEM	- Curso de Política e Estratégia Marítimas
CGG	- Comissão do Golfo da Guiné
CIRM	- Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CLPC	- Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas
CNTM	- Controle Naval do Tráfego Marítimo
CNUDM	- Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
COLREG	- <i>Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea</i> - Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar
COMCONTRAM	- Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo
CPLP	- Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
DHN	- Diretoria de Hidrografia e Navegação
DPC	- Diretoria de Portos e Costas
EGN	- Escola de Guerra Naval
EMA	- Estado-Maior da Armada
END	- Estratégia Nacional de Defesa
EUA	- Estados Unidos da América
IBAS	- Fórum de Diálogo Índia - Brasil - África do Sul
ICC	- <i>International Chamber of Commerce</i> - Câmara de Comércio Internacional
IMB	- <i>International Maritime Bureau</i> - Bureau Marítimo Internacional
IMO	- <i>International Maritime Organisation</i> - Organização Marítima Internacional
IPEA	- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

ISPS Code	- <i>International Ship and Port Facility Security Code</i> - Código de Segurança Internacional de Navios e Instalações Portuárias
LBDN	- Livro Branco de Defesa Nacional
LEPLAC	- Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira
LPa	- Lancha-Patrolha
LRIT	- <i>Long-Range Identification and Tracking of Ships</i> - Sistema de Identificação e Acompanhamento a Longa Distância
MARPOL	- <i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i> - Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios
MB	- Marinha do Brasil
MN	- Milha náutica
MSC	- <i>Maritime Security Commitee</i> - Comitê de Segurança Marítima
OM	- Organização Militar
ONU	- Organização das Nações Unidas
OPEP	- Organização dos Países Exportadores de Petróleo
PC	- Plataforma Continental
PDN	- Política Nacional de Defesa
PIB	- Produto Interno Bruto
PREPS	- Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite
PROMAR	- Programa de Mentalidade Marítima
SADC	- Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral
SAMSA	- <i>South African Maritime Safety Authority</i> - Autoridade Sul-Africana de Segurança Marítima
SAR	- <i>International Convention on Maritime Search and Rescue</i> - Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos
SASAR	- <i>South African Search and Rescue Organisation</i> - Organização Sul-Africana de SAR
SINAVIM	- Sistema Nacional de Vigilância Marítima
SisGAAz	- Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul®

- SOLAS - *International Convention for the Safety of Life at Sea* - Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar
- URSS - União das Repúblicas Socialistas Soviéticas
- ZEE - Zona Econômica Exclusiva
- ZOPACAS - Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	12
2 SEGURANÇA MARÍTIMA - DEFINIÇÃO E CONCEITO.....	15
2.1 SIGNIFICADO E ETIMOLOGIA.....	15
2.2 INSTITUIÇÕES INTERNACIONAIS RELATIVAS À SEGURANÇA MARÍTIMA.....	17
2.2.1 A Organização Marítima Internacional.....	17
2.2.2 O Bureau Marítimo Internacional.....	18
2.3 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS RELATIVAS À SEGURANÇA MARÍTIMA.....	19
2.3.1 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar.....	19
2.3.2 A Convenção SOLAS.....	21
2.3.3 A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios	22
2.3.4 O Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar	22
2.3.5 A Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos.....	23
2.3.6 O ISPS CODE.....	23
2.4 O SISTEMA LRIT.....	25
2.5 A SEGURANÇA MARÍTIMA E A BOA ORDEM NO MAR.....	26
2.5.1 O Mar como Recurso.....	28
2.5.2 O Mar como Meio de Transporte.....	30
2.5.2.1 Ameaças deliberadas ao transporte marítimo.....	30
2.5.3 O Mar como um Meio de Obter e Trocar Informações.....	33
2.5.4 O Mar como uma Área de Domínio.....	34
2.5.5 A Necessidade de uma Boa Ordem no Mar.....	35
2.5.6 O Incremento da Mentalidade Marítima.....	36
2.6 A SEGURANÇA MARITIMA NO ÂMBITO DOS QUATRO ESTADOS.....	37
2.6.1 A Segurança Marítima em Angola.....	37
2.6.2 A Segurança Marítima na África do Sul.....	39
2.6.3 A Segurança Marítima na Namíbia.....	42
2.6.4 A Segurança Marítima no Brasil.....	43
2.7 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	46
3 OS INTERESSES POLÍTICOS, ECONÔMICOS E ESTRATÉGICOS DO BRASIL PELO ATLÂNTICO SUL.....	47
3.1 RECURSOS ATLÂNTICOS.....	47
3.1.1 O Petróleo e o Pré-sal.....	47

3.1.2 Principal Corredor para as Linhas Comerciais.....	49
3.1.3 A Pesca.....	50
3.4 O PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA.....	51
3.5 DOCUMENTOS DE ALTO NÍVEL POLÍTICO-ESTRATÉGICO RELACIONADOS AO AS.....	53
3.5.1 A PND.....	53
3.5.2 A END.....	54
3.5.3 O LBDN.....	55
3.5.4 O Plano Brasil 2022.....	56
3.6 SISTEMAS PARA MONITORAMENTO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE DO ATLÂNTICO SUL.....	57
3.6.1 O SisGAaz.....	57
3.6.2 O sistema PRESP.....	58
3.7 O PROGRAMA DE MENTALIDADE MARÍTIMA.....	59
3.8 PALESTRAS E PRONUNCIAMENTOS IMPORTANTES.....	60
3.9 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	60
4 ACORDOS FIRMADOS ENTRE O BRASIL, A ÁFRICA DO SUL, NAMÍBIA E ANGOLA.....	62
4.1 PRINCIPAIS FÓRUNS, ACORDOS E OPERAÇÕES MILITARES EM CONJUNTO ENVOLVENDO OS QUATRO ESTADOS.....	64
4.1.1 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul.....	64
4.1.2 A Comissão do Golfo da Guiné.....	67
4.1.3 A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa.....	68
4.1.4 O Acordo do Brasil com a Namíbia.....	70
4.1.5 Termo de Cooperação entre Brasil e Angola.....	71
4.1.6 O Fórum de Diálogo Índia, Brasil e África do Sul.....	72
4.1.7 A Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral.....	73
4.1.8 Operação Obangame Express.....	73
4.2 PALESTRAS E PRONUNCIAMENTOS IMPORTANTES.....	74
4.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....	75
5 CONCLUSÃO.....	77
REFERÊNCIAS.....	80
ANEXO A.....	86

ANEXO B.....	91
ANEXO C.....	95
ANEXO D.....	100

1 INTRODUÇÃO

[...]não um mar qualquer mas o oceano mais vivificado do mundo, caminho sem igual das civilizações modernas, que nos liga aos centros de produção e de cultura do hemisfério norte, de onde nos vêm e virão os impulsos mais fortes de renovação e de progresso (apud FREITAS, 1999, p.135).

Golbery do Couto e Silva¹

O presente trabalho tem como objeto de estudo a segurança marítima do Atlântico Sul (AS), oceano comum entre o Brasil e os países da costa oeste da África. Importante via para o comércio exterior do Brasil e dos 22 Estados localizados na costa ocidental africana, sendo o principal corredor de exportação e importação de vários desses Estados, esse oceano tem crucial relevância política, econômica e estratégica. Em relação às riquezas naturais, são inúmeras as oferecidas aos Estados banhados por suas águas. Palco, outrora, das grandes navegações, o AS cresce cada vez mais em importância e vem sendo motivador de uma maior preocupação no tocante à defesa ambiental, ao conhecimento científico e à defesa e segurança marítimas. Haja vista o grande número de Estados limítrofes ao referido oceano, no lado africano, este trabalho, além do Brasil, se restringirá a abordar três deles: África do Sul, Namíbia e Angola, historicamente parceiros políticos e comerciais. A identificação e análise das ações realizadas por esses Estados, individualmente, em proveito da segurança de suas águas jurisdicionais, e conjuntamente, no intuito de incrementar a segurança marítima do AS, serão o objetivo principal deste trabalho.

Para atingir o referido objetivo, o conceito de segurança marítima, no âmbito internacional e dos quatro Estados, será analisado, no Capítulo 2, aplicando-se os seguintes métodos: cartesiano, ao efetuar as fases de evidência, análise, síntese e enumeração; e comparativo analítico, por estudar individualmente as partes do assunto como um todo e, em seguida, realizar uma comparação. O embasamento teórico que norteou a elaboração do

¹ General e geopolítico brasileiro (1911-1987).

Capítulo foi o livro *Seapower: A Guide for the twenty-first century*, de Geoffrey Till. O autor é um renomado historiador britânico, professor de Estudos Marítimos do Departamento de Estudos de Defesa do *King's College London*, e já escreveu uma extensa literatura sobre história e estratégia marítimas. É, atualmente, um escritor internacionalmente consagrado sobre o assunto. A referida obra apresenta como hipótese a noção de que o mar é essencial para a prosperidade e a segurança de todas as nações, ainda mais com o surgimento de um sistema de comércio mundial cada vez mais globalizado. Além disso, Till procura argumentar que o destino das nações está intimamente ligado ao mar, importante fonte de recursos, via de transporte, de intercâmbio de informações e de dominação estratégica em todo desenvolvimento humano. Portanto, a teoria apresentada pela referida obra servirá de apoio para a análise e avaliação das ações conjuntas dos quatro Estados em prol da segurança marítima no AS, objetivo geral deste trabalho.

Em relação aos interesses políticos, econômicos e estratégicos do Brasil pelo AS, o Capítulo 3 evidenciará e analisará tais aspectos, também utilizando o método cartesiano (fases de evidência, análise, síntese e enumeração). Esse Capítulo abordará sobre as principais riquezas advindas do Oceano Atlântico, de fundamental interesse do Brasil, em especial os recursos energéticos – petróleo e gás natural. Observará também as políticas e estratégias adotadas em relação ao oceano, no que diz respeito ao entorno estratégico brasileiro e a dimensão legal para exploração e exploração dos recursos vivos e não vivos. Estudará a questão da determinação da área oceânica compreendida além da Zona Econômica Exclusiva (ZEE), sobre a qual o Brasil exercerá os direitos exclusivos de soberania para a exploração e o aproveitamento dos recursos naturais do leito e do subsolo de sua plataforma continental, conforme estabelecido na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM).

O Capítulo 4 identificará e analisará os fóruns, acordos e parcerias relativos à segurança marítima do AS, entre o Brasil, África do Sul, Namíbia e Angola, por meio de

Estudo de Caso detalhado que permita o conhecimento sobre as ações dos quatro Estados, individual e conjuntamente, em prol da segurança marítima. As atividades militares realizadas em prol da cooperação e da segurança da navegação também serão destacadas pelo Capítulo.

A Conclusão do trabalho, com inferências deste autor, fará parte do Capítulo 5.

2 SEGURANÇA MARÍTIMA – DEFINIÇÃO E CONCEITO

Este capítulo tem por fim identificar e analisar o conceito de segurança marítima nos âmbitos internacional e dos quatro Estados – Brasil, Angola, Namíbia e África do Sul; e examinar a participação de instituições e organizações precipuamente afetas ao assunto; e a teoria do livro *Seapower: A Guide for the twenty-first century*, de Geoffrey Till, no tocante ao tema.

2.1 SIGNIFICADO E ETIMOLOGIA

Primeiramente, verificou-se no vernáculo o significado do termo “segurança²”:

1 Ato ou efeito de segurar; 2 Estado do que se acha seguro, garantia; 3 Proteção; 4 Certeza, confiança, firmeza; 5 Força ou firmeza nos movimentos; e 6 Confiança em si, firmeza de ânimo, resolução. Etimologicamente, o adjetivo seguro origina-se do termo latim *securus*³, formado pelo prefixo *se* e a raiz do substantivo *curas* que gerou diversos outros verbos e substantivos, tais como cura, curar, curioso, seguridade, procurar.

O termo “marítimo”, por sua vez, significa⁴:

1 Marinho; 2 Que vive no mar ou à beira-mar; 3 Próximo do mar; 4 Dedicado à navegação por mar; e 5 Naval.

Conclui-se, portanto, que a língua portuguesa oferece várias definições para a expressão “segurança marítima”. Tomando-se como base a língua inglesa, observa-se que dois termos distintos, ao serem traduzidos para a língua portuguesa, possuem o mesmo

² SEGURANÇA. In: Dicionário da Língua Portuguesa Michaelis. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2008.

³ SECURUS. In: Dicionário Etimológico. Disponível em: <<http://etimologias.dechile.net/?seguro>>. Acesso em: 30 abril 2015.

⁴ MARÍTIMO. In: Dicionário da Língua Portuguesa Michaelis. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2008.

significado, quais sejam *safety* e *security*. Ambos traduzem-se para a palavra segurança, em português. O termo *safety* tem um sentido mais individualizado, voltado à segurança pessoal, integridade física, da saúde e de condições higiênicas das pessoas. Voltando-se para a área marítima, tem como principal arcabouço teórico a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (em inglês: *Safety of Life at Sea – SOLAS*) que é o mais importante tratado sobre a segurança da marinha mercante. O termo *security* está mais relacionado à segurança patrimonial, além da segurança individual. Nesse sentido, está afeto, também, a estabilidade de um Estado, considerando os riscos causados por atos dolosos por terceiros. Um dos principais arcabouços teórico e legal, na área marítima, é o *International Ship and Port Facility Security Code – ISPS CODE* (em português: Código de Segurança Internacional de Navios e Instalações Portuárias), que é uma emenda ao SOLAS. O Código ISPS é um conjunto abrangente de medidas para reforçar a segurança dos navios e das instalações portuárias, desenvolvido em resposta às ameaças percebidas aos navios e instalações portuárias, na esteira dos ataques terroristas de 11 de setembro de 2001, nos Estados Unidos da América. O Código foi acordado numa reunião dos então 108 signatários da Convenção SOLAS, em Londres, em dezembro de 2002. As medidas acordadas no âmbito do Código entraram em vigor em julho de 2004⁵.

Este trabalho, coadunando-se com o seu objetivo geral, obedecerá a interpretação de segurança marítima dentro do raciocínio de *security*. A seguir serão abordadas as principais instituições internacionais relativas à segurança marítima.

⁵ ISPS Code. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Instruments/Pages/ISPSCode.aspx>>. Acesso em: 10 maio 2015.

2.2 INSTITUIÇÕES INTERNACIONAIS RELATIVAS À SEGURANÇA MARÍTIMA

2.2.1 A Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organisation – IMO*)

O assunto segurança marítima é tratado internacionalmente pela IMO. Criada em 1948 com o nome Organização Consultiva Intergovernamental Marítima, é a agência especializada na estrutura da Organização das Nações Unidas (ONU) responsável por promover: mecanismos de cooperação; a segurança marítima e a prevenção da poluição hídrica; e a remoção de obstáculos ao tráfego marítimo. O órgão técnico da IMO responsável por tratar dos assuntos relativos à segurança marítima é o Comitê de Segurança Marítima (*Maritime Security Committee - MSC*), que conta, para o cumprimento de sua tarefa, com o apoio dos diversos subcomitês componentes da estrutura organizacional da IMO⁶. Ademais, cabe à IMO a fixação de normas para a segurança e o bom desempenho ambiental do transporte marítimo internacional. Em outras palavras, o seu papel é criar uma igualdade de condições para que as companhias de navegação não solucionem os seus problemas financeiros, simplesmente, comprometendo a segurança e o desempenho ambiental, além de incentivar a inovação e a eficiência. O transporte marítimo é uma indústria de abrangência global e só funcionará eficazmente se os seus regulamentos e normas forem adequadamente adaptados e implementados em uma base internacional. A IMO é o fórum em que esse processo ocorre, contando, atualmente, com 171 países-membros⁷.

O transporte marítimo internacional movimentava cerca de 90% do comércio

⁶ Comitê de Segurança Marítima. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/sec-imo-quem-somos/seguranca-maritima>>. Acesso em: 05 maio 2015.

⁷ Estados-membros da IMO. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 05 maio 2015.

mundial de povos e comunidades em todo o mundo⁸. Constitui-se no método mais eficiente e eficaz em termos de custos para a grande maioria das mercadorias, oferecendo grande confiabilidade, facilitando as linhas comerciais e ajudando a criar prosperidade entre os povos e as nações.

O mundo, portanto, depende de uma segura e eficiente indústria de transporte marítimo internacional - e isso é garantido por meio de um quadro regulamentar bem desenvolvido e mantido pela IMO. Esse quadro regulatório abrange diversos aspectos do transporte marítimo internacional, tais como o projeto, a construção e a operação dos navios, os equipamentos e equipagem utilizados. Por intermédio da IMO, os Estados-Membros da Organização, a sociedade e a comunidade marítima trabalham em conjunto para assegurar um contínuo crescimento econômico e um desenvolvimento de forma sustentável. A promoção de um transporte marítimo cada vez mais desenvolvido, seguro e sustentável é uma das grandes prioridades da IMO⁹.

2.2.2 O Bureau Marítimo Internacional (*International Maritime Bureau - IMB*¹⁰)

Outra organização internacional inteiramente ligada aos assuntos afetos à segurança marítima é o IMB, uma divisão da *International Chamber of Commerce* (ICC). Criado em 1981, sem fins lucrativos, tem o intuito de atuar na luta contra todos os tipos de crimes e imperícias marítimas. A própria Resolução nº A 504 (XII) (5) e (9), adaptada em 20 de novembro de 1981, *inter alia*, instou todos os governos, organizações e interessados a cooperarem e trocarem informações entre si e com o IMB, com o objetivo de manter e desenvolver uma ação coordenada no combate a todos os tipos de fraude marítima. O IMB

⁸ Sobre a IMO. Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 05 maio 2015.

⁹ *Ibidem*.

¹⁰ O Bureau Marítimo Internacional. Disponível em: <<http://www.iccwbo.org/products-and-services/fighting-commercial-crime/international-maritime-bureau/>>. Acesso em: 02 maio 2015.

possui um memorando de entendimento com a Organização Mundial de Alfândegas e o estatuto de observador com a Interpol. A principal tarefa do IMB é proteger a integridade do comércio internacional, buscando fraudes e negligências.

Uma das principais áreas de conhecimento do IMB diz respeito à repressão à pirataria. Preocupado com o crescimento alarmante do fenômeno da pirataria no mundo, criou o *IMB Piracy Reporting Centre*, em 1992, em Kuala Lumpur – Malásia. Dessa forma mantém um acurado controle das rotas de navegação, relatando ataques de piratas às autoridades legais locais e emitindo advertências sobre pirataria. Com uma equipe multi idiomática e multidisciplinar, larga experiência, estrutura única, suporte industrial e contatos bem posicionados, o IMB pode orgulhar-se de ser o pioneiro “cão-de-guarda” independente do comércio internacional.

2.3 CONVENÇÕES INTERNACIONAIS RELATIVAS À SEGURANÇA MARÍTIMA

Diversas convenções internacionais controladas pela IMO dizem respeito à segurança marítima internacional, a saber:

2.3.1 A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM)

A segurança marítima é estreitamente ligada à aplicação das leis e regulamentos relativos ao mar (Direito do Mar), tais como as normas de segurança dos navios e as leis de conservação marinha, de prevenção da poluição por navios e de salvamentos no mar.

A CNUDM é a convenção que define os direitos e as responsabilidades das nações em relação à utilização dos oceanos, estabelecendo diretrizes para as empresas, o ambiente e a gestão dos recursos naturais marinhos. Celebrada em 1982, substituiu quatro

tratados de 1958, entrou em vigor em 16 de novembro de 1994, um ano após a Guiana tornar-se a 60ª nação a assinar o tratado. Pela primeira vez, formava-se um quadro jurídico universal para a gestão racional dos recursos marinhos e sua conservação para as gerações futuras. Ele consagra a noção de que todos os problemas do espaço oceânico estão estreitamente inter-relacionados e devem ser abordadas como um todo. O texto completo da Convenção compreende 320 artigos e nove anexos, que rege todos os aspectos do espaço oceânico, tais como a delimitação, o controle ambiental, a investigação científica marinha, as atividades económicas e comerciais, a transferência de tecnologia e a resolução dos litígios relativos a assuntos do mar¹¹.

Hoje, a CNUDM é o regime mundialmente reconhecido para lidar com todas as questões relacionadas com o direito do mar. Uma importante criação da Convenção foi a ZEE, região que se estende desde a linha de base legalmente desenhada de um Estado costeiro, normalmente ao longo da linha de baixa mar, até uma distância não superior a 200 MN. A região costeira é aquela próxima do litoral, caracterizada por águas rasas e influência das marés irregulares, com muitas atividades humanas, o transporte congestionado, e uma grande variedade de indústrias costeiras. Para fins operacionais das marinhas, os oceanos do mundo podem ser divididos em duas partes. A primeira parte inclui as águas interiores, mar territorial e águas arquipelágicas. Essas águas nacionais estão sujeitas à soberania territorial das nações costeiras, com certos direitos reservados à navegação para a comunidade internacional. A segunda parte inclui as zonas contíguas, a ZEE e o alto mar. Essas áreas têm o caráter de águas internacionais para fins de liberdade de navegação e sobrevoo e outras leis internacionais de uso dos mares. Muitos países, incluindo a Austrália, Alemanha e EUA, reconhecem o uso do termo “águas internacionais” como uma expressão abreviada para as águas que estão além do mar territorial, incluindo a zona contígua, a ZEE e o alto mar. Em

¹¹ A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em: <http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm>. Acesso em: 03 maio 2015.

suma, as regiões litorâneas são especialmente importantes econômica e politicamente, tornando-as ambientes operacionais particularmente complexos (Kraska, 2011).

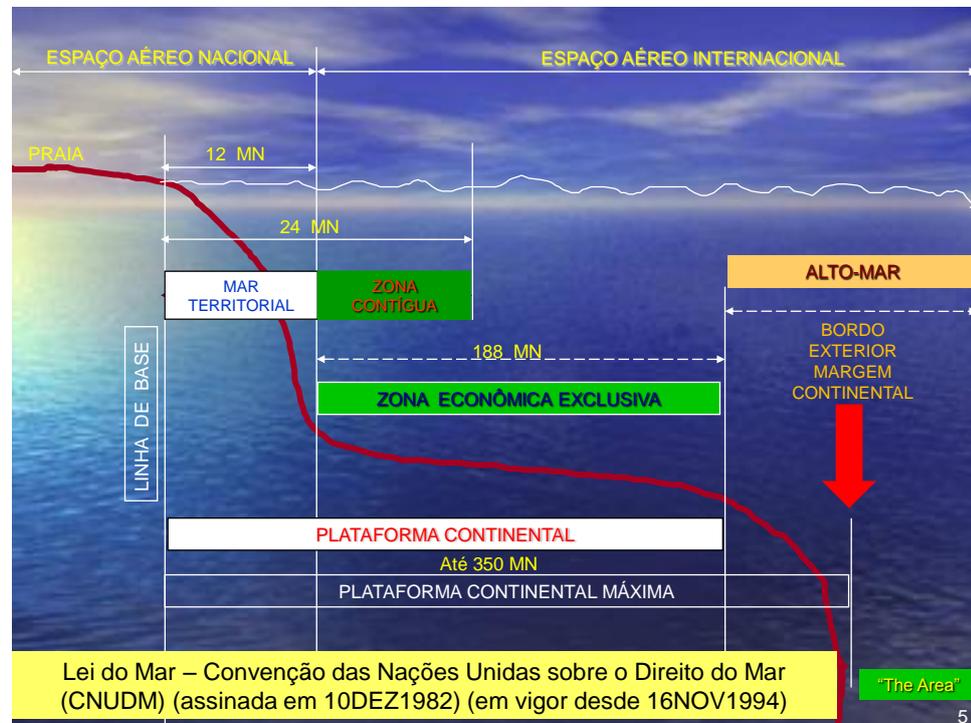


FIGURA 1 – A Plataforma Continental (PC)

Fonte: Palestra do Comandante da Marinha, 2015.

2.3.2 A Convenção SOLAS¹²

Já citada anteriormente, teve a sua primeira versão assinada em 1914, consequência direta do acidente com o navio Titanic. Em 1928, foi adaptada a sua segunda emenda, em 1948 a terceira e em 1965 a quarta. Atualmente, a SOLAS data de 1975, ano em que foi profundamente revista.

¹² História da Convenção SOLAS. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

2.3.3 A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol)¹³

A Marpol (uma abreviação para "*marine pollution*"), criada em 1973 e alterada por um Protocolo de 1978, é uma das mais importantes convenções ambientais internacionais. Ela foi criada com o intuito de minimizar a poluição dos mares, incluindo *dumping* de óleo e poluição de escape. Seu objetivo declarado é preservar o meio marinho por meio da completa eliminação da poluição por hidrocarbonetos e outras substâncias nocivas e da minimização da descarga acidental de tais substâncias. Em maio de 2013, 152 países, representando 99,2% da tonelagem mundial de navegação, já faziam parte da Convenção¹⁴. Todos os navios embaixados em países que são signatários da Convenção MARPOL estão sujeitos às suas necessidades, independentemente de onde eles navegam e os Estados-membros são responsáveis por embarcações registradas em suas respectivas nacionalidades.

2.3.4 O - RIPEAM (*Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea - COLREG*¹⁵)

O COLREG, de 1972, define, dentre outras coisas, as regras de navegação a serem seguidas por navios e outras embarcações no mar para evitar colisões entre dois ou mais navios.

¹³ História da Convenção MARPOL. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Pages/default.aspx>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

¹⁴ Disponível em: <<http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/status-x.xls>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

¹⁵ O COLREG. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/codigos-e-convencoes/convencoes/colreg>>. Acesso em: 20 maio 2015.

2.3.5 A Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento Marítimos (*International Convention on Maritime Search and Rescue – SAR*¹⁶)

A Convenção, de 1979, tem o intuito de desenvolver um plano internacional SAR, de modo que, não importando onde ocorre o acidente, o socorro de pessoas em perigo no mar seja coordenado por uma organização SAR e, quando necessário, por meio de cooperação entre organizações SAR vizinhas.

2.3.6 O ISPS CODE¹⁷

Um regime obrigatório de segurança para o transporte marítimo internacional, mais abrangente, que incluiu uma série de alterações ao SOLAS, foi o ISPS Code. Os ataques terroristas contra os EUA, em 11 de setembro de 2001, sem dúvida, transformaram o ambiente de segurança global, e essas mudanças necessariamente estenderam-se ao domínio marítimo. Vale comentar que as preocupações com a segurança marítima não se encerram na segurança dos espaços marítimos, navios e portos, mas também na segurança dos responsáveis pela operação no meio marítimo e do comércio transoceânico globais – os marítimos.

O ISPS-Code contém requisitos relacionados à segurança, elaborados para os governos, autoridades portuárias e companhias de navegação em uma seção obrigatória (parte A), juntamente com uma série de orientações sobre a forma de cumprir esses requisitos em uma segunda seção, não- obrigatória (parte B).

Os objetivos dessas medidas de segurança marítima são:

¹⁶ A Convenção SAR. Disponível em: <<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>>. Acesso em: 12 maio 2015.

¹⁷ O ISPS Code. Disponível em: <<http://www.imo.org/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>>. Acesso em: 01 maio 2015.

- estabelecer um quadro internacional para a cooperação entre os Governos Contratantes, os organismos públicos, as administrações locais e as comunidades portuária e de navegação para detectar e avaliar as ameaças à segurança e tomar medidas preventivas contra incidentes de segurança que afetam navios e instalações portuárias utilizadas no comércio internacional;
- estabelecer os respectivos papéis e responsabilidades de todas as partes interessadas, a nível nacional e internacional, para garantir a segurança marítima;
- assegurar um rápido e eficiente intercâmbio de informações relacionadas à segurança;
- proporcionar uma metodologia de avaliação da proteção atinente à instituição, com planos e procedimentos que permitam alterar os níveis de segurança local; e
- oferecer confiabilidade com a existência de medidas adequadas e proporcionais de proteção do transporte marítimo.

Tais objetivos serão atingidos por meio da designação de pessoal habilitado em cada navio, instalação portuária e companhia de navegação, aos quais caberá preparar e pôr em prática os planos de segurança.

Para reprimir a pirataria e assaltos à mão armada contra navios, a IMO também tem trabalhado em conjunto com os Estados-membros e membros do setor marítimo, obtendo considerável sucesso. Recentemente, a Organização concentrou bastantes esforços no combate à pirataria em águas impactadas, especialmente na Somália.

Em 2011, a IMO publicou uma Guia¹⁸ para a Segurança Marítima e para o ISPS - Code para auxiliar os Estados-Membros na execução do ISPS – Code. Em 2012, de acordo com o *Global Maritime Security Integrated Technical Co-operation Programme* (ITCP), da IMO, a *Maritime Security Section* (MSS) desenvolveu e implementou um programa de cooperação técnica global e abrangente em apoio à referida Guia, que se concentra em ajudar os Estados na implementação, verificação, o cumprimento e a aplicação das normas e as

¹⁸ Guia para a segurança marítima e para o ISPS Code. Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 02 maio 2015.

disposições das medidas de segurança marítima da IMO, incluindo o capítulo XI-2 do SOLAS e o ISPS - Code, o combate à pirataria e o *Long Range Identification and Tracking (LRIT)*¹⁹. O LRIT é um sistema que provê a identificação e o acompanhamento dos navios e seu estabelecimento visou complementar e apoiar a implementação do ISPS-Code. Será examinado a seguir.

2.4 O SISTEMA LRIT

O sistema LRIT tem por fim realizar a detecção de ameaças à segurança e a tomada de medidas preventivas contra incidentes de segurança que afetem os navios e as instalações portuárias utilizadas no comércio internacional²⁰.

O regulamento V/19-1 do SOLAS²¹ estabelece as regras relativas às obrigações dos navios na transmissão das informações e aos direitos e obrigações dos Estados signatários do SOLAS que recebem informações do LRIT para a utilização nos seus sistemas SAR e para a identificação do tráfego marítimo de interesse.

No início, durante as discussões na IMO sobre os poderes dos Estados de bandeira, costeiros e do porto de receberem informações LRIT, a questão da prestação de informações LRIT a um Estado costeiro de navios que transitam em águas dentro de uma distância de até 1.000 MN em sua costa acarretou num dos mais controversos debates jurídicos entre a IMO e os Estados-membros. Dentre os Estados que hoje recebem informações LRIT a partir de uma distância superior a 200 MN das margens do Estado costeiro estão a Austrália e os EUA. No entanto, há estados que defendem a ideia de que os

¹⁹ Long Range Identification and Tracking. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx>>. Acesso em: 02 maio 2015.

²⁰ Herbert-Burns, Rupert; Bateman, Sam; Lehr, Peter. Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security. Londres: CRC Press, 2009, p.215.

²¹ Disponível em: <<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx>>. Acesso em: 15 maio 2015.

Estados costeiros devam ser autorizados a receber informações LRIT apenas dentro das 200 MN, pois, caso contrário, poderia mesmo prejudicar a competência exclusiva de um estado de bandeira sobre os seus navios e criar direitos adicionais para os estados costeiros fora da Zona Econômica Exclusiva (ZEE). O Brasil é um desses Estados²².

No Brasil as mensagens LRIT são endereçadas ao Centro de Dados Regional LRIT, que é o Centro de Comando do Controle Naval do Tráfego Marítimo (COMCONTRAM), Organização Militar (OM) da Marinha do Brasil (MB)²³.

A seguir será abordada a teoria relativa à segurança marítima e à boa ordem no mar, baseada, em sua maior parte, no autor Geoffrey Till.

2.5 A SEGURANÇA MARÍTIMA E A BOA ORDEM NO MAR

A expressão “Boa Ordem no Mar” faz parte de um conceito criado por Geoffrey Till, historiador britânico, autor de *Seapower: A Guide for the twenty-first century*²⁴. Segundo Till, uma das principais tarefas das marinhas pós-modernas, a preservação da boa ordem, está relacionada à garantia da segurança marítima dentro dos cinco atributos do mar, que são: a manutenção da boa ordem na costa; o uso do mar como fontes de recursos naturais; o mar como meio para o transporte de bens e pessoas; o mar como a área de domínio; e o mar como meio ambiente (TILL, 2009, p. 287). Cabe salientar que, se o Estado não pode garantir a boa ordem no mar, a capacidade de explorar e explorar os recursos do mar se torna, sobremaneira, comprometida. Nesse caso, os Estados mais desenvolvidos podem cooperar com os mais frágeis, na forma de capacitação das forças navais e na realização de operações,

²²Herbert-Burns, Rupert; Bateman, Sam; Lehr, Peter. Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security. Londres: CRC Press, 2009, p. 222..

²³ Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/comcontram/lrit.html>>. Acesso em: 14 jun. 2015.

²⁴ TILL, Geoffrey. *Seapower: a Guide for the Twenty-first Century*. 2. ed. London: Frank Cass Publishers, Reino Unido, Londres, 2009.

exercícios e adestramentos conjuntos. Essa cooperação se dá na forma “*soft power*²⁵” que é a capacidade de influenciar por meio do poder de inspiração e persuasão.

O passado do mar e a contínua contribuição para o desenvolvimento humano podem ser resumidos nos quatro principais atributos interligados e interdependentes, a saber (TILL, 2009, p. 286):

- os recursos que ele continha;
- a sua utilidade como meio de transporte e comércio;
- sua importância como meio de intercâmbio de informações;
- como uma fonte de poder e domínio.

A importância da “boa ordem” e das atuais ameaças de desordem é tal que as marinhas de todo o mundo estão se concentrando muito mais nesse papel de ajudar a preservá-la. Tanto assim que, de fato, um novo título – “operações de segurança marítima” – tornou-se amplamente conhecido. A Marinha Real britânica a define como: “As ações executadas por unidades militares, em parceria com outros departamentos governamentais, agências e parceiros internacionais, no ambiente marítimo, para combater a atividade ilegal e apoiar a liberdade dos mares, a fim de proteger interesses nacionais e internacionais²⁶”. Muitas marinhas, implicitamente, dividem a segurança marítima em um jogo de “casa” e um jogo de “fora”. Nesse sentido reconhece-se a indivisibilidade mundial da “boa ordem no mar”. O jogo “fora” é visto como uma questão de se estender as defesas da pátria mais adiante, a fim de interceptar problemas, antes que cheguem a nossa “casa”, e ganhar tempo para as respostas, como parte de uma estratégia global integrada com outras marinhas.

²⁵ Conceito apresentado por Joseph Nye no livro *Soft Power: The Means to Success in World Politics*, de 2004.

²⁶ Citado em Simon Mitchell, “Maritime counter-terrorism”, em *Royal Navy: A Global Force*. Londres, 2008, p. 71 *apud* Till, Geoffrey. *Seapower*

2.5.1 O Mar como Recurso

Por milhares de anos, o mar tem sido uma fonte abundante de todos os tipos de recursos vivos e não vivos, e um dos principais contribuintes para o desenvolvimento humano. As Marinhas e outras forças marítimas estão cada vez mais envolvidas em defesa desta grande atividade e tudo indica que estas responsabilidades continuarão se expandindo. Serão examinados a seguir dois importantes recursos advindos do mar: o petróleo e o pescado.

a) O Petróleo e o Gás Natural

Um terço das reservas de petróleo do mundo está no mar, representando um crescente interesse comercial como fonte de recurso alternativa em substituição às reservas terrestres, que tendem a se esgotarem. Além disso, a exploração desses recursos está sendo realizada em águas cada vez mais profundas, atingindo atualmente 10 mil pés em alguns casos. Os recursos de petróleo e gás também precisam ser defendidos contra todos os tipos de danos intencionais e não intencionais (TILL, 2009, p. 287).

Com o crescimento da indústria *offshore* de petróleo e gás, surge um interesse na utilidade militar e na sua defesa, principalmente esta, considerando-se a questão de controlar a área em que as sondas e as plataformas estão situadas. A possibilidade de ataques terroristas, por exemplo, levou alguns países a desenvolverem forças especiais com a tarefa de, rapidamente, reagirem e lidarem com tais ameaças.

b) Peixes e outros recursos marinhos vivos

A pesca comercial mais do que quadruplicou no período de 1950 a 2009. A

demanda por produtos da pesca, que em 2009 era de 80 milhões de toneladas, deverá chegar, este ano, ao patamar de 115 milhões de toneladas, acompanhando o crescimento da população (TILL, 2009, p. 288).

Cabe mencionar, entretanto, que em 1990 a pesca no mundo, em verdade, sofreu uma queda e, em 1994, um estudo do Banco Mundial advertiu que “a capacidade de captura da frota do mundo (na ocasião) excedia, em muito, a sustentabilidade biológica estimada da maioria das espécies”. Atualmente, muitas pequenas comunidades pesqueiras locais, ao redor do mundo, estão sob ameaça em virtude da atuação das frotas pesqueiras altamente mecanizadas, oriundas dos mais longínquos locais, em busca de regiões mais piscosas. A operação de barcos de pesca da União Européia no largo da costa ocidental da África é um exemplo. Como em diversos lugares, os documentos de autorização são muitas vezes concedidos pelos governos do Terceiro Mundo ávidos pela imediata entrada de capital e sem meios adequados para supervisionar as atividades *offshore*. Na prática, eles têm que hipotecar o futuro em função do presente (TILL, 2009, p. 288).

A razão básica para a crise no abastecimento de peixe não é exatamente a poluição, como se costuma dizer, mas uma simples questão de se realizar a pesca num ritmo mais rápido do que a natural reposição. Em parte, essa é uma questão de não se aceitar a *rate* natural da pesca a níveis sustentáveis, e devido à utilização de métodos irresponsáveis, tais como a captura de certas espécies antes que atinjam a idade de reprodução, violando os acordos, e a falta de interesse em se alternar para espécies menos vulneráveis. A poluição, obviamente, também agrava o problema, pois provoca alterações climáticas, afeta as zonas de reprodução e habitats, aumentando a vulnerabilidade dos estoques pesqueiros locais (TILL, 2009, p. 288).

2.5.2 O Mar como Meio de Transporte

A importância do mar como meio de transporte é um assunto especialmente complicado e diversificado. Devido ao fato de os países se beneficiarem, em maior ou menor grau, do livre fluxo do comércio mundial, a segurança e a prosperidade globais permanecem absolutamente dependentes do transporte marítimo. O comércio marítimo deverá se expandir bastante ao longo dos próximos 30 anos, possivelmente triplicando (TILL, 2009, p. 290).

O comércio marítimo enfrenta muitos riscos que também ameaçam a ordem internacional, da qual ele é parte tão importante. As forças navais, alfândegas e guardas costeiras buscam, em tempo de paz, controlar essas ameaças à boa ordem no mar. Mas em alguns casos as próprias cargas que os navios transportam representam uma ameaça à boa ordem (TILL, 2009, p. 290).

Algumas das ameaças que os navios enfrentam são intencionais, algumas não. As ameaças intencionais incluem os ataques cibernéticos aos sistemas de comunicação eletrônica, que cada vez mais facilitam o sistema de transporte, e o ato de perturbação aos portos de expedição e recepção em terra. A legislação restritiva (por razões ambientais ou jurisdicionais) sobre os direitos de passagem através de estreitos e águas restritas também pode ser considerada uma restrição da liberdade de navegação (TILL, 2009, p. 290).

2.5.2.1 Ameaças deliberadas ao transporte marítimo

Há uma série de questões que afetam negativamente a segurança marítima, dentre elas os atos ilegais no mar, que são os seguintes: o terrorismo; a pirataria; o tráfico de drogas; o contrabando humano; os roubos e as fraudes; a pesca ilegal; e os crimes ambientais. Serão abordados em seguida os efeitos das guerras locais, o terrorismo e a pirataria.

a) Os efeitos das guerras locais

A Marinha Mercante, normalmente neutra, tem sempre corrido riscos em zonas de guerra. Na chamada “guerra dos petroleiros”, de 1981 a 1988, o Iraque e o Irã optaram por atacar e perseguir o transporte marítimo internacional como forma de influenciar as políticas das grandes potências. Cerca de 450 navios mercantes pertencentes a 32 países foram atacados e 471 marinheiros mercantes foram mortos. O Iraque se baseou em ataques aéreos e o Irã utilizou mais minas e bombardeios (TILL, 2009, p. 290).

Além disso, o transporte marítimo, atualmente, faz parte de uma complexa distribuição de mercadorias intermodal, envolvendo portos, ferrovias e estradas, em que a unidade essencial é cada vez mais o contêiner a ser transportado por uma variedade de meios. Pode muito bem se tornar mais fácil para perturbar esse sistema, ameaçar o porto ou os seus acessos, ou o lançamento de um ataque cibernético ao sistema de logística informatizado que mantém o processo em andamento, em vez de buscar a ameaçar propriamente o navio porta-contêiner. Uma resposta adequada a esse problema, portanto, está mais ligada à questão da segurança portuária e a um moderno policiamento das instalações de terra (ISPS-Code).

b) O Terrorismo

O domínio marítimo, normalmente em águas internacionais, foi caracterizado, por muito tempo, por uma falta de controle que beirava a anarquia²⁷. Constituiu-se, portanto, num ambiente ideal para as pessoas envolvidas no crime transnacional, como o terrorismo.

A proteção ao transporte marítimo contra os terroristas é uma exigência relativamente nova, trazida à tona devido aos ataques ao navio de guerra USS “Cole”, em

²⁷ Langewiesche, William. *Anarchy at Sea*. Disponível em: <<http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2003/09/anarchy-at-sea/376873>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

2000, e ao petroleiro francês “Limburg”, em outubro de 2002, ambos ocorridos nas proximidades do Iêmen. Os citados ataques, executados por meio do uso de lanchas carregadas de explosivos, mostraram que a rede terrorista internacional Al-Qaeda havia desenvolvido a capacidade de realizar ataques no âmbito marítimo²⁸.

Contudo, esses ataques não têm sido frequentes. Em 2004, por exemplo, das 651 ações terroristas em todo o mundo acompanhadas pelo Centro Nacional de Contraterrorismo dos EUA, apenas dois tiveram lugar no mar. Por isso, a atenção está cada vez mais voltada sim à segurança dos portos e das instalações (TILL, 2009, p. 291). Daí, o esforço internacional que levou a importantes alterações à convenção SOLAS e à introdução do ISPS-Code, em 2004.

A indústria marítima e o setor de transportes marítimos são considerados uma área bem vulnerável. Essa visão deriva de investigações, como a realizada pelo Centro Internacional de Pesquisas para os Marítimos (SIRC), da Universidade de Cardiff, no País de Gales, que constatou que muitos marítimos internacionais possuíam documentação fraudada. Somente em 2001, 12.635 casos de Certificados de Competência e endossos equivalentes falsos foram detectados. Esses números e a própria vulnerabilidade potencial dos navios e dos portos marítimos propiciariam a ações terroristas, dada a facilidade de um terrorista poder assumir a identidade de um marítimo e ganhar as habilidades necessárias para operar um navio, em qualquer lugar do mundo²⁹.

c) A Pirataria

Nos dias atuais, a pirataria moderna ameaça a segurança de uma das linhas de

²⁸ Herbert-Burns, Rupert; Bateman, Sam; Lehr, Peter. Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security. Londres: CRC Press, 2009, p. 222.

²⁹ Herbert-Burns, Rupert; Bateman, Sam; Lehr, Peter. Lloyd’s MIU Handbook of Maritime Security. Londres: CRC Press, 2009, p. 234.

comunicação marítima mais importantes do mundo, que liga os Oceanos Atlântico e Índico, restringe a livre e ordenada passagem do comércio marítimo que sustenta a atual ordem mundial, aumenta as taxas de seguro, aumenta tensões locais e coloca a vida de muitas pessoas em risco. Embora a maioria das autoridades classifique a pirataria mais como um incômodo do que como uma ameaça sistêmica ao mundo comercial (apesar de bastante trágica para as vítimas), esta vem, de qualquer forma, aumentando as instabilidades locais. Além das conseqüências econômicas, a pirataria pode oferecer, também, ameaças catastróficas ao meio ambiente. Em 1991, por exemplo, o petroleiro “Orient Power” foi abordado e tomado por piratas no Canal de Philip, próximo a Cingapura. Os piratas, após roubarem e tornarem reféns os tripulantes, abandonaram o navio, o qual, durante 20 minutos, navegou, a toda sorte, totalmente carregado, com 275.000 ton de óleo, em águas restritas e completamente não-tripulado, até que alguns membros da tripulação conseguiram libertar-se e assumir o controle da navegação (TILL, 2009, p.292).

Estritamente, a pirataria apenas diz respeito a tais atos em águas fora das jurisdições dos Estados. Ataques dentro dos mares territoriais são mais propriamente descritos como “roubos no mar” e, de fato, a grande maioria desses ataques se dá próximo ou nos próprios portos. Há imensos problemas de competência em lidar com esse tipo de delito, uma vez que os países possuem diferentes regulamentos e abordagens para lidarem com a questão (TILL, 2009, p. 292).

2.5.3 O Mar como um Meio de Obter e Trocar Informações

Em alguns aspectos, evidentemente, a função histórica do mar, como meio de aquisição e troca de informações e idéias, tem sido perdida com o aperfeiçoamento dos meios de comunicação e com o advento da Internet, muito embora o uso da expressão “navegar na

internet” talvez remonte ao próprio. Ao mesmo tempo, o mar continua a ser uma fonte muito importante de conhecimento sobre o planeta em que vivemos e sobre a história humana (TILL, 2009, p. 299).

2.5.4 O Mar como uma Área de Domínio

A avaliação sobre os benefícios que o mar tem para oferecer mostra o quão importante são as questões jurisdicionais para o seu pleno aproveitamento. Esses benefícios estão crescendo de importância (não apenas como contribuição política, econômica e militar) e mais atenção está sendo dada ao mar como uma área sobre a qual a jurisdição é reivindicada e exercida. A noção de as partes do mar “pertencerem” a certas partes de massa de terra não é em si própria uma novidade. Em 1494, por intermédio do Tratado de Tordesilhas, o Papa dividiu o mundo inteiro entre Espanha e Portugal. A ideia de que o mar poderia ser uma “propriedade”, da mesma forma como a terra, caiu perante a teoria do “mar fechado”, defendida pelo jurista inglês do século XVII John Selden³⁰ (TILL, 2009, p. 301).

O termo “soberania” significa ter autoridade absoluta e independente ao longo de um trecho de território. A soberania marítima simplesmente estende o conceito até o mar. Com efeito, uma área de mar é considerada como parte do território de um Estado (TILL, 2009, p. 301).

A Soberania marítima pode ser classificada em duas variedades complementares:

- instrumental, na medida em que é algo que os países precisam, a fim de desfrutar dos benefícios do mar. No caso dos países arquipelágicos (como a Indonésia ou as Filipinas), ou países com pobres comunicações internas terrestres (como a Noruega ou o Brasil no século XIX), a soberania marítima também pode ser fundamental para a integridade nacional; e

³⁰ John Selden (1584 – 1654). Disponível em: <[http:// www.britannica.com/biography/John-Selden](http://www.britannica.com/biography/John-Selden)>. Acesso em: 02 ago. 2015.

– expressiva, na medida em que é uma representação simbólica do poder e dos valores de um país. Isso é particularmente evidente na posse de ilhas. Em tempos de deficiências, em nível nacional, a capacidade de um país para manter a jurisdição sobre as suas ilhas pode muitas vezes se tornar bastante frágil. A capacidade para assegurar suas ilhas se torna um tipo de indicador de orgulho e de eficácia nacional de desempenho. Isso ajuda a explicar os profundos sentimentos que a Argentina, por exemplo, nutre em relação às Ilhas Malvinas (TILL, 2009, p. 301).

2.5.5 A Necessidade de uma Boa Ordem no Mar

No ano de 2001, o IMB emitiu um relatório lamentando o aumento da pirataria em águas indonésias, atribuindo isto a uma quebra geral na lei e na ordem na região e às atividades de guerrilha separatista, principalmente em Aceh, província indonésia localizada no norte da ilha de Sumatra, e em outros lugares. Isto criou um ciclo vicioso decadente; interrompeu vias marítimas e a atividade pesqueira local, prejudicou as economias local e nacional, reduzindo assim as receitas e a autoridade dos governos locais, e enfraqueceu a capacidade de manter a boa ordem no mar e em terra (TILL, 2009, p. 306).

Devido ao fato de o mar ser cada vez mais importante, em termos relativos, para as economias locais, a desordem no mar só tende a piorar a situação em terra. O sucesso do crime transnacional, como o contrabando de drogas, por exemplo, eleva o poder do tipo de pessoas que desafiam Estados civilizados e tudo o que eles representam e minam a prosperidade, a segurança e a capacidade de se relacionar com outros países. Os Estados que falham por tais razões tendem, além disso, a tornarem-se motivo de insegurança para os outros países. Isto demonstra a vinculação estreita e bidirecional entre a boa ordem no mar e a boa ordem em terra. A manutenção da boa ordem no mar exige um maior nível de

consciência, uma política eficaz e uma governança integrada. Somente uma abordagem holística percebe a complexidade e a importância das ligações entre os diferentes valores do mar e suas múltiplas conexões com os eventos em terra (TILL, 2009, p. 306).

As marinhas, as guardas costeiras e instituições da comunidade marítima têm um papel cada vez mais vital no apoio à boa ordem no mar. Até pouco tempo, no entanto, tal atividade era praticamente ignorada pelas principais autoridades navais, pois consideravam-na como algo que as marinhas poderiam executar quando nada mais importante houvesse para ocupar suas atenções; normalmente as outras instituições suportavam integralmente o fardo principal. Entretanto, a necessidade de as marinhas também fazerem parte na abordagem das questões relacionadas à boa ordem no mar cresceu de forma constante durante o século passado e, provavelmente, se desenvolverá ainda mais rapidamente no atual (TILL, 2009, p. 306).

2.5.6 O Incremento da Mentalidade Marítima

O oceano pode muito bem ser a chave para o futuro, bem como para a compreensão do passado. E, apesar de tudo isso, há ainda muita coisa que não se conhece. Somente especula-se sobre os processos biológicos, físicos e químicos encontrados no sistema oceano – terra – atmosfera. A exploração do oceano profundo só teve início há 25 anos e, muito do qual, especialmente no hemisfério sul, praticamente encontra-se inexplorado. Conhece-se muito menos sobre o oceano profundo do que sobre a superfície da lua e apenas 5% do que se conhece foi devidamente analisado. Descobertas no enorme *mid-ocean ridge* (que compreende cerca de 23 por cento da superfície do mundo e contém as mais altas cadeias de montanhas do mundo) são recentes e muitas vezes acidentais ou incidentais. Uma nova espécie marinha é descoberta a cada duas semanas. Quanto mais se descobre sobre o oceano

profundo, mais se percebe o quão reduzido é o conhecimento sobre ele (TILL, 2009, p. 306-307).

2.6 A SEGURANÇA MARÍTIMA NO ÂMBITO DOS QUATRO ESTADOS

Será realizado em seguida um estudo sobre a segurança marítima no âmbito dos quatro estados, individualmente.

2.6.1 A Segurança Marítima em Angola

Angola, ex-colônia portuguesa, Estado independente desde 1975, com uma população de cerca de 24,3 milhões de habitantes, segundo dados preliminares do Recenseamento Geral de População e Habitação 2014³¹, possui um litoral de 2.253 km de extensão³². Reivindica, de acordo com a Ação das Águas Territoriais nº 21 de 1992, um aumento de sua Zona Contígua para até 24 milhas náuticas e uma ZEE de 200 milhas náuticas, o que representa uma área total de 518.433 km²³³. Atualmente é o 16º maior produtor de petróleo do mundo e o 2º da África³⁴, tendo sido admitida como membro da *Organisation of Petroleum Exporting Countries* – OPEC (em português: OPEP) em 2006³⁵, durante a 143ª Conferência Extraordinária em Abuja – Nigéria. O seu litoral tem crucial importância econômica, haja vista que a atividade de produção de petróleo, sua principal *commodity*, e a atividade pesqueira são grandemente dependentes do mar territorial.

³¹ Jornal de Angola Online. Disponível em:

<http://jornaldeangola.sapo.ao/gente/somos_24_milhoes_de_angolanos>. Acesso em 16 de junho de 2015.

³² THOMASHAUSEN, André. Segurança Marítima Angolana. In: Revista de Ciências Sociais e Políticas, nº 2, Lisboa, Portugal: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2008.

³³ *Ibidem*.

³⁴ British Petroleum statistical review of world energy workbook 2015. Disponível em: <<http://www.bp.com/en/global/corporate/about-bp/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>>. Acesso em: 01 ago. 2015.

³⁵ THOMASHAUSEN, André. Segurança Marítima Angolana. In: Revista de Ciências Sociais e Políticas, nº 2, Lisboa, Portugal: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2008.

Já se constata substanciais ameaças à segurança marítima angolana, quais sejam: a imigração ilegal; a pesca ilegal; e a pirataria³⁶. No intuito de se contrapor a essas ameaças, entretanto, deve-se considerar que Angola, atualmente, não possui uma boa capacidade de defesa naval própria.

Os recursos gerados pela produção do petróleo permitir-lhe-ia modernizar a sua força naval, formada na sua maior parte de navios e embarcações provenientes da marinha soviética, a partir da década de 1980. Muito se noticiou, por exemplo, em 2009, que Angola estava para assinar um acordo de US\$ 800 milhões com a Alemanha pela aquisição de três embarcações de ataque rápido, tipo Lanchas Patrulhas (LPa)³⁷, provavelmente da classe *Lurssen* PV80. Em 2011, ainda se falava em tratativas para a conclusão do negócio³⁸, porém, a partir de então, nenhuma palavra mais foi divulgada sobre o assunto. Em dezembro de 2013, foi relatado pelo *site* espanhol *El Confidencial Digital*³⁹ que Angola estaria comprando um pacote de antigos navios da marinha espanhola. O Príncipe de Asturias (R11), um pequeno Navio-Aeródromo de 16.000 ton, para ser transferido juntamente com o Navio Anfíbio Pizarro (L42), da classe Newport, a Corveta *Diana* (F32), da classe Descubierta, convertida para navio mineiro de apoio, o Navio-Patrulha *Chilreu* (P61) e o Navio-Patrulha *Izaro* (P27), da classe *Anaga*. Nada mais de concreto foi divulgado até o momento.

Cabe ressaltar que Angola sediará uma conferência internacional sobre segurança marítima, em Luanda, conforme anúncio da Agência de Notícias Angola Press (ANGOP), de 1º de abril do corrente ano⁴⁰. A informação foi divulgada pelo ministro das Relações

³⁶ THOMASHAUSEN, André. Segurança Marítima Angolana. In: Revista de Ciências Sociais e Políticas, n° 2, Lisboa, Portugal: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2008.

³⁷ Disponível em: <<http://www.news24.com/Africa/News/Angola-to-buy-Navy-ships-20090223>>. Acesso em: 12 jul. 2015.

³⁸ Disponível em: <<http://www.bloomberg.com/news/articles/2011-07-14/germany-to-sell-patrol-ships-to-angolan-navy-president-dos-santos-says>>. Acesso em: 12 jul. 2015.

³⁹ Disponível em: <http://www.elconfidencialdigital.com/defensa/Solucion-Armada-Angola-Principe-Asturias_0_2172382745.html>. Acesso em: 10 jun. 2015.

⁴⁰ Disponível em: <http://www.portalangop.co.ao/angola/en_us/noticias/politica/2015/3/14/Angola-host-international-conference-maritime-security,1c852e54-25b7-4008-b9a3-c782396545d6.html>. Acesso em: 27 maio 2015.

Exteriores de Angola, Georges Rebelo Chikoti, durante uma reunião com seu homólogo brasileiro, Mauro Luiz Iecker Vieira, durante visita a Angola. O ministro acrescentou que Angola considera que a segurança marítima está estreitamente ligada ao desenvolvimento econômico dos Estados. Em 11 de julho deste ano, a mesma Agência de Notícias divulgou que o Ministro da Defesa Nacional, João Manuel Lourenço, confirmou para setembro uma conferência sobre vigilância marítima no Golfo da Guiné⁴¹.

A Marinha de Guerra Angolana (MGA) é constituída dos seguintes meios, conforme divulgado pelo site “*Defense Web*”, em fevereiro de 2013: quatro Lanchas de Ataque Rápido, da classe Mandume; dez LPA; e uma embarcação de desembarque⁴².

Baseado no que foi depreendido nas pesquisas e em relação às atuais condições da MGA e às ameaças, já constatadas, no seu mar territorial, este autor infere que a segurança marítima angolana encontra-se precária e comprometida.

2.6.2 A Segurança Marítima na África do Sul

A África do Sul é uma nação essencialmente marítima. Sua história está entrelaçada com o mar, dos primeiros momentos da colonização europeia à natureza de suas relações comerciais com o mundo a fora⁴³. É dotada de uma identidade geopolítica dupla, ou seja, com vocação para a terra e para o mar. Estrategicamente situada ao longo de duas rotas marítimas vitais do mundo, o Atlântico Sul e o Índico, a África do Sul, no extremo sul do continente africano, tem um litoral de cerca de 3.000 km ao longo do qual os seus recursos marinhos estão espalhados, do rio Orange, a oeste, à Ponta do Ouro, a leste. A posição

⁴¹ Disponível em: <http://www.portalangop.co.ao/angola/en_us/noticias/politica/2015/6/28/Angola-hosts-conference-maritime-surveillance-Gulf-Guinea,603af584-54c6-464a-a329-285378ddeecd.html>. Acesso em: 10 ago. 2015.

⁴² Meios da Marinha angolana. Disponível em: <http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&task=view&id=29331&Itemid=255>. Acesso em: 10 ago. 2015.

⁴³ Edmonds, Martin. Mills, Greg. *Beyond The Horizon – Defence, Diplomacy and South Africa’s Naval Opportunities*. 1998.

geoestratégica, as zonas marítimas, os recursos marinhos, a ecologia e a conservação marinhas, bem como o comércio marítimo, são fatores que carregam consigo obrigações nacionais, regionais e internacionais imediatas. Dessa forma, o país é membro da IMO e da Organização Hidrográfica Internacional (IHO) e signatário da CNUDM e da SOLAS⁴⁴.

A África do Sul tem estabelecidas, desde 1994, Zonas Marítimas que cobrem o mar territorial, a zona contígua, a ZEE, a PC e as ilhas Edward Prince, situadas 1.000 km a sudeste de Port Elizabeth. Todas essas zonas se situam dentro da jurisdição sul-africana, onde são acompanhadas, controladas e exercida a autoridade do Estado. No total, estas zonas compreendem uma área de mais de 1 milhão de km²⁴⁵.

A soberania que a África do Sul possui em seu mar territorial é contra-equilibrada com o direito de passagem inocente dos navios estrangeiros. Na sua zona contígua, pode fazer cumprir a legislação nacional específica em relação à alfândega, imigração, saúde e questões fiscais. Na ZEE, os direitos e obrigações da África do Sul estão restritos à exploração, exploração e proteção dos recursos marinhos⁴⁶.

Cabe mencionar neste mister duas áreas de grande importância que são os serviços hidrográficos e as responsabilidades sobre a “busca e salvamento” (SAR). À Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha da África do Sul é confiada a responsabilidade (por meio da associação com a IMO e do IHO) pelas cartas náuticas, avisos aos navegantes e NAVAREA⁴⁷.

A administração e a legislação marítimas da África do Sul são da responsabilidade do Ministério dos Transportes e são controladas, em seu nome, pela *South African*

⁴⁴Segurança marítima na África do Sul. Disponível em: <<http://pmg-assets.s3-website-eu-west-1.amazonaws.com/docs/2002/appendices/020918ISR.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

⁴⁵ *Ibidem*.

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ *Ibidem*.

Maritime Safety Authority (SAMSA⁴⁸) (em português: Autoridade Sul-Africana de Segurança Marítima), criada em 1998. O objetivo geral da SAMSA é manter a segurança da vida e da propriedade no mar, dentro da área de jurisdição marítima da África do Sul; assegurar a prevenção da poluição marinha por hidrocarbonetos e outras substâncias emanadas por navios; e promover os interesses marítimos do Estado. Adicionalmente, a SAMSA também é responsável por implementar e executar o LRIT dos navios ao longo da costa sul-africana.

O órgão responsável pelo serviço SAR Sul-Africano, criado em 2002, é o *South African Search and Rescue Organisation* (SASAR) que é composto por um comitê executivo, presidido pelo chefe dos Serviços SAR Sul-Africanos, e duas subcomissões – a Subcomissão Marítima e a Subcomissão Aeronáutica. A principal função do SASAR é procurar, assistir e, se necessário, resgatar sobreviventes de acidentes de aeronaves ou aterrizações forçadas, os navios em perigo e sobreviventes de acidentes no mar.

A África do Sul dispõe de uma marinha bem organizada e razoavelmente equipada, contando hoje com: quatro fragatas classe MEKO; três submarinos; um rebocador costeiro; dois navios-patrolha; 29 LPA; quatro helicópteros Super Lynx; oito helicópteros Oryx; e cinco aeronaves de asa fixa Douglas⁴⁹.

Tendo em vista que a África do Sul possui: uma marinha razoavelmente equipada e superior, em termos comparativos, a da sua vizinha Namíbia e a de Angola; e uma estrutura de Autoridade Marítima coesa e bem planejada, este autor infere que, no âmbito sul-africano, o assunto segurança marítima se encontra atuante e aceitável, dentro do que se espera do Estado líder do continente africano.

⁴⁸ South African Maritime Safety Authority. Disponível em: <<http://www.samsa.org.za/about-us/samsa-mandate>>. Acesso em: 25 maio 2015.

⁴⁹ South african Navy. Disponível em: <<http://www.navy.mil.za>>. Acesso em: 13 ago. 2015.

2.6.3 A Segurança Marítima na Namíbia

Localizada na porção sul do continente africano, a Namíbia é banhada pelo oceano Atlântico e limita-se com Angola (ao norte) e África do Sul (ao sul e a leste). Tornou-se independente da África do Sul em 1990. Os assuntos marítimos são tratados pelo Ministério do Trabalho e Transporte através da Diretoria de Assuntos Marítimos, responsável por garantir a segurança da vida e da propriedade no mar e combater a poluição do ambiente marinho por navios e promover os interesses marítimos da Namíbia⁵⁰. A Diretoria é subdividida nas seguintes Divisões:

a) de Poluição marinha e Busca e Salvamento

- controla as tripulações dos navios da Namíbia;
- assegura a formação e a educação dos marítimos;
- investiga acidentes e incidentes; e
- previne e combate a poluição do mar por navios.

b) de Assuntos Marítimos Jurídicos e internacionais

- avalia, promove e implementa a legislação marítima;
- auxilia no desenvolvimento e execução dos planos de busca e salvamento; e
- auxilia o Governo sobre as políticas e regulação marítimas nacionais.

c) de Vistorias e Inspeções

- vistoria, inspeciona e certifica os navios;
- executa Port State Control;
- controla, registra e emite certificados dos marítimos; e
- registra navios.

⁵⁰ Ministério do Trabalho e Transporte da República da Namíbia - Diretoria de Assuntos Marítimos. Disponível em: <<http://209.88.21.36/opencms/opencms/grnnet/MWTC/DMA.html>>. Acesso em: 20 abril 2015.

Em janeiro do corrente ano, a imprensa especializada divulgou sobre a possibilidade de Namíbia e China estarem acordando a construção de uma Base Naval em Walvis Bay, principal porto namibiano. Essa informação estaria sendo tratada entre os dois países confidencialmente. Sabe-se que a China tem investido pesadamente no continente africano (inclusive na Namíbia), porém esse tipo de empreendimento seria uma novidade, haja vista se tratar de uma Base Naval, de caráter militar, portanto. Se esta negociação for concretizada, os dois países estarão dando um grande passo no sentido de reforçar a segurança marítima na região sul-atlântica e a China modificaria o cenário geopolítico da região⁵¹.

O país possui uma marinha de guerra pequena, equipada com: um navio de suporte logístico, de origem chinesa; um navio patrulha, da classe Grajaú, de origem brasileira; um navio patrulha, de origem alemã; duas LPa, da classe Marlin, de origem brasileira; e duas LPa, de origem sul africana⁵².

A Namíbia possui uma estrutura relativa aos assuntos marítimos incipiente, com semelhanças à estrutura da Diretoria de Portos e Costas (DPC), OM da MB. Trata-se de uma nação muito jovem e sua Marinha encontra-se em formação, com o apoio da MB, assunto que será explorado no Capítulo 4. Este autor infere, portanto, que a Namíbia dispõe hoje de uma baixa capacidade de defesa e de segurança marítima.

2.6.4 A Segurança Marítima no Brasil

No Brasil, o assunto segurança marítima é amplamente tratado pela Marinha. O Comandante da Marinha, importante mencionar, exerce cumulativamente o cargo de Autoridade Marítima Brasileira (AM), conforme previsto na Lei Complementar nº 97 de 9 de

⁵¹ Ambições geopolíticas chinesas de expansão para o porto sul-atlântico de Walvis Bay na Namíbia. Disponível em: <<http://www.ibtimes.com/chinas-geopolitical-ambitions-expand-namibias-south-atlantic-sea-walvis-bay-port-1864132>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

⁵² Marinha namibiana. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Namibian_Navy#Fleet>. Acesso em: 10 ago. 2015.

junho de 1999, que dispõe sobre as normas gerais para a organização, o preparo e o emprego das Forças Armadas, Artigo 17, Parágrafo Único. A referida Lei estabelece também que cabe à MB, dentre outras atribuições, orientar e controlar a Marinha Mercante e suas atividades correlatas, no que interessa à defesa nacional; e prover a segurança da navegação aquaviária. A Portaria nº 156/MB, de 3 de junho de 2004, do Comandante da Marinha, estabeleceu a estrutura da AM no âmbito da MB, designando como Representantes da AM para o assunto segurança da navegação o Comando de Operações Navais e a Diretoria Geral de Navegação. Cabe citar também outros Representantes da AM, igualmente relacionados à segurança marítima, a saber:

- para o assunto “Organismos Internacionais” - Estado Maior da Armada / DPC / Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) / Distritos Navais; e
- para o assunto “Marinha Mercante” - DPC.

Uma OM da MB, que não faz parte do Organograma da AM, mas que também tem papel fundamental para a segurança marítima da costa brasileira e do Atlântico Sul é o COMCONTRAM. A OM tem como propósito “contribuir para a segurança do tráfego marítimo de interesse do Brasil e atender a compromissos internacionais assumidos pelo País, relativos ao Controle Naval do Tráfego Marítimo (CNTM), contribuindo para a Consciência Situacional Marítima na Amazônia Azul⁵³”. Suas principais tarefas, relacionadas com a segurança marítima, para a consecução de seu propósito são:

- acompanhar o tráfego marítimo de interesse nacional, em particular na Área Marítima do Atlântico Sul (AMAS) e nas áreas sujeitas a ações hostis de países em conflito;
- acompanhar o tráfego marítimo estrangeiro em águas sob jurisdição nacional;
- exercer o Comando Local do Controle Operativo (COLCO) da Área Marítima do Brasil, trocando informações, com organizações regionais e internacionais que tratam de CNTM com

⁵³ A missão do COMCONTRAM. Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/comcontram/missao.html>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

as quais a Marinha se relaciona; e

– atuar como ponto de contato com navios mercantes, no que diz respeito à proteção marítima.

Importante citar, também, dois documentos nacionais de alto nível afetos direta ou indiretamente à segurança marítima: a Constituição Federal⁵⁴ e a Estratégia Nacional de Defesa (END⁵⁵).

A Lei Fundamental, a Constituição de 1988, no seu artigo 142, apresenta que as Forças Armadas são destinadas “à defesa da Pátria, à garantia dos poderes constitucionais e, por iniciativa destes, da lei e da ordem” (BRASIL, 1988).

A END é um documento relativo à Defesa Nacional brasileira que trata da reorganização e reorientação das Forças Armadas, da organização da Base Industrial de Defesa e da política de composição dos efetivos da Marinha, do Exército e da Aeronáutica, contribuindo para fortalecer o papel cada vez mais importante do Brasil no mundo. Prevê, no seu capítulo “Objetivos Estratégicos – Marinha do Brasil”, a organização de uma estratégia naval para a integração dos componentes submarino, de superfície e aéreo a fim de que se obtenha a dissuasão, negando-se o uso do mar ao inimigo, objetivo maior da estratégia de segurança marítima.

Haja vista as atuais condições da MB, embora se ressentindo do difícil momento econômico que o país atravessa, e a efetiva estrutura da Autoridade Marítima, este autor infere que as condições de segurança marítima do país se encontram em um nível aceitável e atuante, tratando-se de uma potência emergente, líder no subcontinente sul-americano.

⁵⁴ Constituição da República Federativa do Brasil, 1988. Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 2007. Acesso em: 30 abril 2015.

⁵⁵ Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa. Brasília, D.F., 2008. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND>. Acesso em: 30 abril 2015.

2.7 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

O presente Capítulo identificou e analisou o conceito de segurança marítima: no âmbito internacional, incluindo as instituições e organizações precipuamente afetas ao assunto, discorrendo sobre a IMO e o IMB; abordando importantes convenções ligadas à IMO: CNUDM, SOLAS, SAR, ISPS Code; no que é apresentado na obra de Geoffrey Till, o livro *Seapower: A Guide for the twenty-first century*; e explanando sobre aspectos próprios, relativos ao assunto, de Angola, África do Sul, Namíbia e Brasil. Esta análise procurou embasar teoricamente o presente trabalho, preparando-o para a continuidade dos próximos capítulos.

Este autor destaca:

- a relevância do conceito da boa ordem no mar, um dos sustentáculos da atual estratégia marítima, fator que vem crescendo em importância e que vem sendo ameaçado pela pirataria e pelo terrorismo, dentre outros ilícitos;
- a definição de segurança marítima que, por si, refere-se ao crescente nível de responsabilidade e participação das marinhas modernas neste campo; e
- o atual cenário político, econômico e militar dos quatro países em comento aponta para uma classificação, no tocante à segurança marítima, deficiente e insuficiente e, no caso de Brasil e África do Sul, atuante.

3 OS INTERESSES POLÍTICOS, ECONÔMICOS E ESTRATÉGICOS DO BRASIL PELO ATLÂNTICO SUL

Este Capítulo tem por fim evidenciar e discorrer sobre os interesses políticos, econômicos e estratégicos do Brasil pelo AS.

[...] globalizando os fatores que contrastam de leste para oeste, podemos deduzir que o Brasil foi no passado e continua no presente, a despeito da interiorizada Brasília, um país voltado para o Atlântico. (apud FREITAS, 1999, p.203)⁵⁶
Therezinha de Castro⁵⁷

O Brasil é grandemente dependente da incomensurável fonte de recursos que o Oceano Atlântico lhe oferece. No plano econômico destacam-se como principais atividades: a produção de petróleo e gás, com o enorme manancial na região do pré-sal, uma das mais importantes descobertas no mundo, na última década; a indústria do transporte marítimo; e a atividade pesqueira em todo o litoral. Esses assuntos serão abordados a seguir.

3.1 RECURSOS ATLÂNTICOS

3.1.1 O Petróleo e o Pré-sal

O pré-sal⁵⁸ é uma sequência de rochas sedimentares formadas há mais de 100 milhões de anos no espaço geográfico criado pela separação do antigo continente Gondwana⁵⁹. Mais especificamente, pela separação dos atuais continentes americano e

⁵⁶ FREITAS, Jorge Manuel Costa. A Escola Geopolítica Brasileira. Lisboa: ISCSP, 1999.

⁵⁷ Historiadora, geógrafa, pesquisadora, escritora e professora brasileira (1930-2000).

⁵⁸ Pré-sal. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>>. Acesso em 15 maio 2015.

⁵⁹ O supercontinente do sul que abrangia a maior parte das zonas de terra firme que hoje constituem os continentes do Hemisfério Sul, a saber: Antártida, América do Sul, África, Madagascar, Seicheles, Índia, Austrália, Nova Guiné, Nova Zelândia e Nova Caledônia. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Gondwana>>. Acesso em: 25 maio 2015.

africano, que começou há cerca de 150 milhões de anos. Encontra-se em uma região bastante profunda, composta por grandes acumulações de óleo leve, de excelente qualidade e com alto valor comercial. Uma realidade que coloca o Brasil em uma posição privilegiada em relação à atual grande demanda de energia mundial.

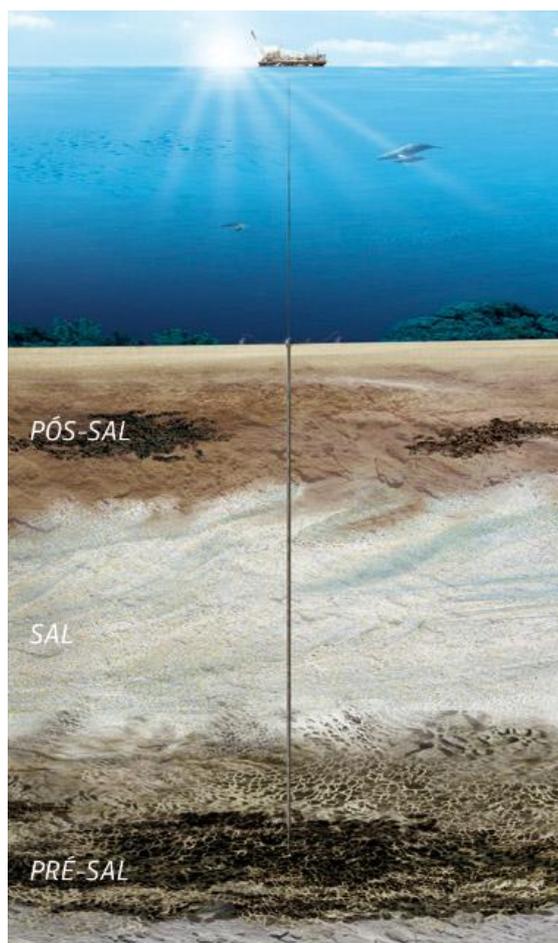


FIGURA 2 – Pré-sal
Fonte: PETROBRÁS, 2015.

O início da exploração comercial oficial do Pré-sal se deu no Campo de Baleia Franca (ES), em 15 de julho de 2010⁶⁰. A produção diária advinda do pré-sal cresceu de 42 mil barris, em 2010, para mais de 800 mil barris, em abril do corrente ano, apenas oito anos após a primeira descoberta na região e dez meses após a marca dos 500 mil barris diários de

⁶⁰ Disponível em: <http://www.economiabr.com.br/Eco/Eco_pre-sal.htm>. Acesso em: 14 jun. 2015.

produção, obtida em junho de 2014⁶¹. Esses dados exitosos comprovam a elevada produção média dos poços da camada pré-sal e representam uma marca significativa na indústria do petróleo, haja vista os campos estarem localizados em águas ultraprofundas. Está previsto para 2018 que a produção do pré-sal alcance o percentual de 52% da produção total. A extração das bacias marítimas representa hoje 93,0% do petróleo e 75% do gás natural da produção nacional, sendo que a sua interrupção poderia causar um esgotamento energético ao País⁶². A produção diária total do país alcança cerca de 2,0 milhões de barris, dos quais 90,5% são provenientes das Bacias de Campos e de Santos⁶³. Cabe ressaltar que o volume de negócios gerado pelo pré-sal impulsiona o desenvolvimento de toda a cadeia de bens e serviços, trazendo tecnologia, capacitação profissional e grandes oportunidades para a indústria e para o mercado de trabalho.

3.1.2 Principal Corredor para as Linhas Comerciais

O Oceano Atlântico constitui-se no principal corredor de exportação e importação do país, o que o torna política, econômica e estrategicamente de suma importância. Cerca de 95% do comércio exterior brasileiro se dão por via marítima, a partir de 37 portos públicos e de 99 terminais privados, o que representou, em 2014, um movimento aproximado de US\$ 431 bilhões. Com uma economia globalizada, seguindo a tendência internacional, as linhas comerciais marítimas brasileiras ao sofrerem qualquer tipo de interrupção levariam a nossa economia a um colapso⁶⁴.

⁶¹Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>>. Acesso em: 15 maio 2015.

⁶² Palestra do Comandante da Marinha ao Curso Superior de Defesa, no dia 3 de março de 2015.

⁶³ *Ibidem*.

⁶⁴ *Ibidem*.

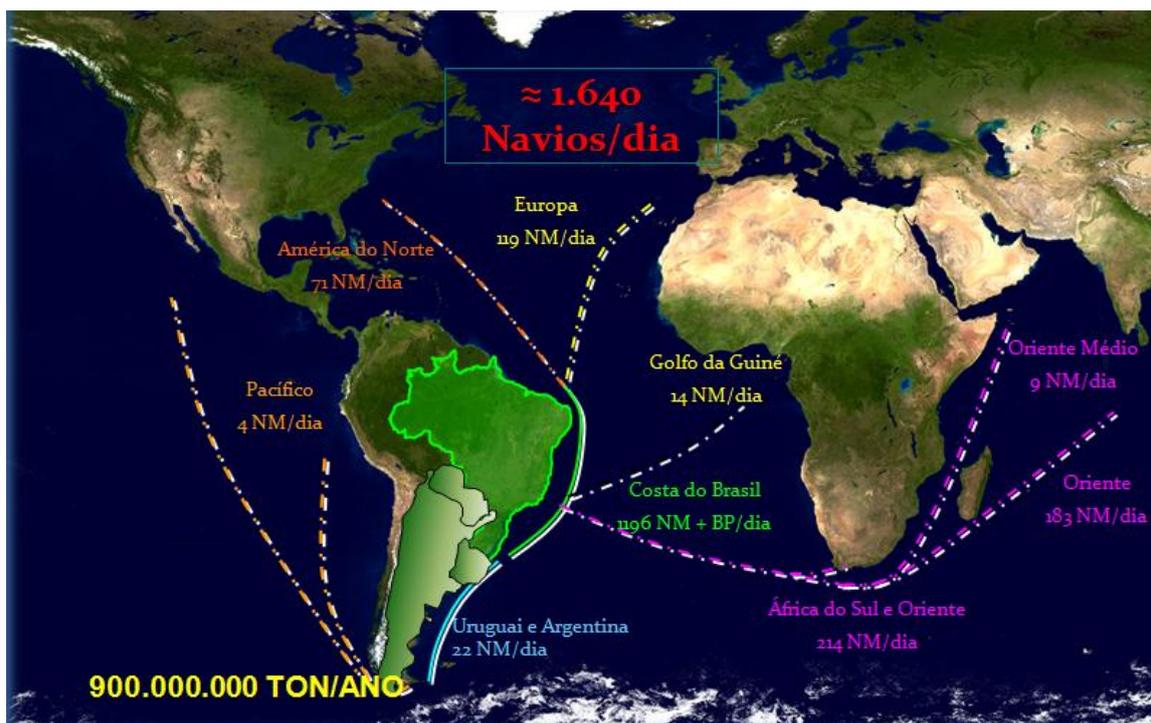


FIGURA 3 – Contexto marítimo brasileiro
 Fonte: Palestra do Comandante da Marinha, 2015.

3.1.3 A Pesca

A atividade pesqueira no nosso litoral também é muito importante. Com uma costa de 9.198 km, considerando as saliências e as reentrâncias do litoral⁶⁵, a pesca brasileira gerou uma produção de cerca de dois milhões de toneladas em 2014, sendo 944.000 toneladas oriundas da pesca extrativista, sendo grande parte proveniente da pesca marinha⁶⁶. As condições ambientais e climáticas favoráveis e a própria abundância natural são características que credenciam o Brasil a se tornar um dos maiores produtores de pescado no mundo. De acordo com a finalidade social e econômica, a pesca no Brasil pode ser classificada em três tipos: amadora, artesanal e industrial, todas regulamentadas e assistidas pelo Ministério da Pesca e Aquicultura⁶⁷.

As três atividades supra-examinadas, dentre outras de menor relevância, conduzem o Estado brasileiro a estabelecer, de forma criteriosa e científica, baseado no que

⁶⁵ Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Litoral_do_Brasil>. Acesso em: 12 jul. 2015.

⁶⁶ Palestra do Exmº Sr. Comandante da Marinha ao Curso Superior de Defesa, no dia 3 de março de 2015.

⁶⁷ Pesca no Brasil. Disponível em: <<http://www.mpa.gov.br/pesca>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

preceitua o Direito do Mar, os limites de sua plataforma continental, assunto que será estudado a seguir.

3.4 O PLANO DE LEVANTAMENTO DA PLATAFORMA CONTINENTAL BRASILEIRA (LEPLAC)

O território marítimo brasileiro⁶⁸ tem atualmente cerca de 3,6 milhões de km². Encontra-se junto à ONU, na Comissão sobre os Limites da Plataforma Continental (CLPC), o pleito de cerca de mais 960 mil km², correspondentes às áreas onde a Plataforma Continental ultrapassa as 200 milhas náuticas, distância a qual os Estados têm direito, segundo a CNUDM, já citada no Capítulo anterior. Tais áreas foram levantadas pelo LEPLAC, programa do Governo brasileiro, instituído pelo Decreto nº 98.145, de 15 de setembro de 1989, com o propósito de determinar a área oceânica compreendida além da zona econômica exclusiva. Para executar o Programa LEPLAC a MB utilizou os seguintes meios navais: Navio Oceanográfico “Almirante Câmara”, Navio Oceanográfico “Almirante Álvaro Alberto”, Navio Hidrográfico “Sírius” e Navio Oceanográfico “Antares”. Em 2004, os dados coletados envolvendo cerca de 230.000 km de perfis levantados foram apresentados à CLPC. Após a pertinente análise, a CLPC deliberou um portfólio de recomendações ao Brasil. Nova proposta será encaminhada à ONU em 26 de agosto do corrente ano⁶⁹ e, caso seja ratificada, representará um acréscimo de 760.000 km² a 960.000 km²⁷⁰. Se o pleito for completamente aceito, as águas jurisdicionais brasileiras (AJB) contarão com cerca de 4,5 milhões de km².

Como referência, a Amazônia Legal possui uma área de cerca de 5.217.423 km².

⁶⁸ Área que abrange as zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, nomeadamente, as águas interiores, o mar territorial, a zona contígua, a ZEE e a plataforma continental. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7103>. Acesso em: 02 dez. 2015.

⁶⁹ Citação realizada pelo Professor Doutor Rodrigo More em palestra realizada, em 28 de julho do corrente ano, ao Curso de Política e Estratégia Marítimas da Escola de Guerra Naval. O palestrante é bacharel, mestre e doutor em Direito Internacional pela Universidade de São Paulo e membro e consultor jurídico do Grupo de Trabalho da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar para a Elaboração da Proposta Política do LEPLAC.

⁷⁰ Palestra do Exmº Sr. Comandante da Marinha ao Curso Superior de Defesa, no dia 3 de março de 2015.

Portanto, as AJB equivalerão aproximadamente à área da Amazônia Verde, no mar. Baseada neste enfoque a MB passou a denominar a região, de inteira responsabilidade do Estado brasileiro, de Amazônia Azul®.

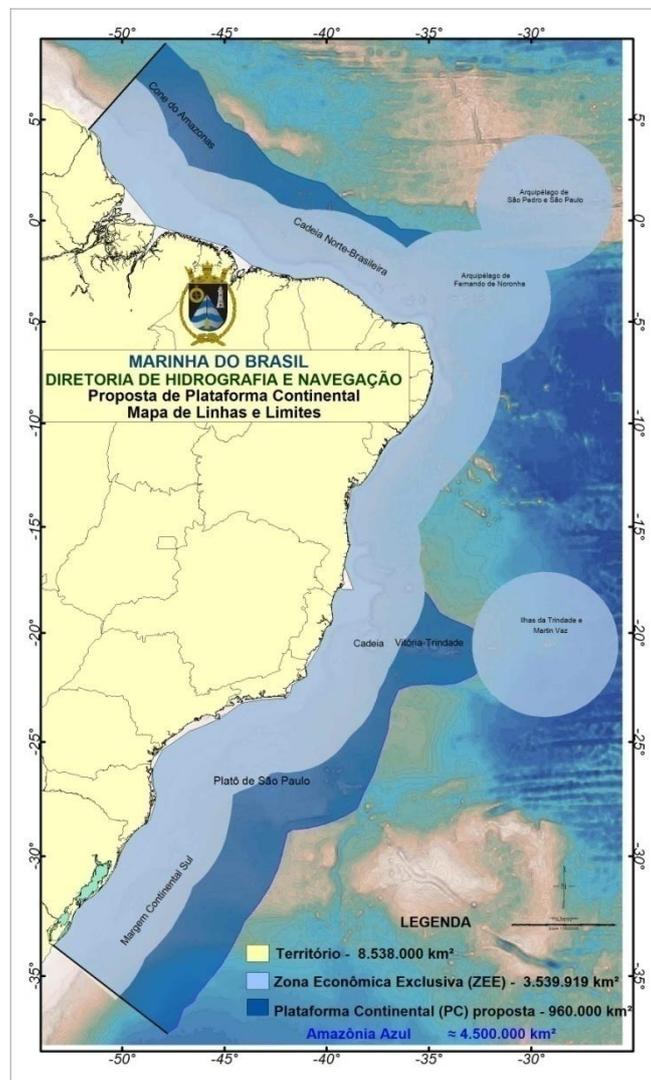


FIGURA 4 – Proposta de Plataforma Continental
Fonte: Diretoria de Hidrografia e Navegação, 2015.

O LEPLAC representou um importantíssimo passo científico e da política externa brasileira, em relação ao AS. O Brasil foi o pioneiro na região e chamou a atenção dos demais Estados costeiros, o que acabou possibilitando a transferência de conhecimentos para outros

países. Namíbia e Angola contaram efetivamente com o apoio do Brasil na execução dos seus respectivos planos de levantamento da plataforma continental.

Mas o AS não é uma preocupação exclusiva da MB. A preservação da influência política nessa região, que abrange o país, vizinhos sul americanos (Argentina e Uruguai) e os Estados limítrofes da costa oeste africana, faz parte também da política e da estratégia nacional brasileiras. Outras instituições governamentais, igualmente, preocupam-se com as questões políticas, econômicas e estratégicas afetas ao Atlântico Sul. Além do Ministério da Defesa, o Ministério das Relações Exteriores também possui fortes ligações com os assuntos afetos à região sul - atlântica.

Adicionalmente, é importante frisar sobre a existência de diversos documentos, relacionados à defesa, que tratam do tema AS, com um enfoque político-estratégico, quais sejam: a Política Nacional de Defesa (PND), a Estratégia Nacional de Defesa (END), o Livro Branco de Defesa Nacional (LBDN) e o Plano Brasil 2022. Tais documentos serão abordados a seguir.

3.5 DOCUMENTOS DE ALTO NÍVEL POLÍTICO-ESTRATÉGICO RELACIONADOS AO AS

3.5.1 A PND

A PND é o documento condicionante de mais alto nível do planejamento de ações destinadas à defesa nacional coordenadas pelo Ministério da Defesa⁷¹. No subitem 4.1 do documento, dentro do capítulo que versa sobre o ambiente regional e o entorno estratégico,

⁷¹ Decreto Nº 5.484 de 30 de julho de 2005. Aprova a Política de Defesa Nacional. Brasília, 2005. Política Nacional de Defesa. Atualização. 2012. Disponível em: <http://www.defesa.gov.br/arquivos/estado_e_defesa/END-PND_Optimized.pdf>. Acesso em: 14 jun. 2015.

está previsto que “o País visualiza um entorno estratégico que extrapola a região sul-americana e inclui o Atlântico Sul e os países limieiros da África, assim como a Antártica”. O subitem 4.3 prevê “a consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul e o diálogo continuado nas mesas de interação interregionais, como a cúpula América do Sul - África (ASA) e o Fórum de Diálogo Índia – Brasil – África do Sul (IBAS)” a fim de contribuir para a redução da possibilidade de conflitos no entorno estratégico. Ainda, no subitem 5.3, está preconizado que “o planejamento da defesa deve incluir todas as regiões e, em particular, as áreas vitais onde se encontra a maior concentração de poder político e econômico, da mesma forma, priorizando-se a Amazônia e o Atlântico Sul”. No subitem 5.5 verifica-se que “A natural vocação marítima brasileira é respaldada pelo seu extenso litoral e pela importância estratégica do Atlântico Sul”. Por último, no capítulo das Orientações, subitem 7.5, preconiza-se que o país deve “manter a segurança das linhas de comunicações marítimas e das linhas de navegação aérea, especialmente no Atlântico Sul”.

3.5.2 A END

Quanto à END, vale citar que, em uma de suas diretrizes – Reposicionar os efetivos das três Forças –, menciona que “As preocupações mais agudas de defesa estão no Norte, no Oeste e no Atlântico Sul”. Quanto ao fomento à pesquisa e ao desenvolvimento de produtos de interesse da defesa, preconiza uma “articulação das Forças Armadas, compatível com as necessidades estratégicas e de adestramento dos Comandos Operacionais, tanto singulares quanto conjuntos, capaz de levar em consideração as exigências de cada ambiente operacional, em especial o amazônico e o do Atlântico Sul”. Na hipótese de emprego conjunto das forças armadas o documento considerará “a ameaça de guerra no Atlântico Sul” e “o aumento da presença militar nas áreas estratégicas do Atlântico Sul e da região

amazônica”. No intuito de contribuir para a manutenção da estabilidade regional o “Ministério da Defesa e as Forças Armadas intensificarão as parcerias estratégicas nas áreas cibernética, espacial e nuclear e o intercâmbio militar com as Forças Armadas das nações amigas, neste caso particularmente com a América do Sul e países lindeiros ao Atlântico Sul”. A fim de incrementar o apoio à participação brasileira no cenário internacional, a END preconiza a atuação do Ministério da Defesa e demais ministérios na “consolidação da Zona de Paz e de Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), e o incremento na interação inter-regionais, como a Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP), a cúpula América do Sul-África (ASA) e o Fórum de Diálogo Índia-Brasil-África do Sul (IBAS)”.

Verifica-se, portanto: que a PND objetiva instruir “o que se deve fazer”, a END apresenta o “como fazer”, com medidas de implementação; e que os dois documentos de alto nível relativos à Defesa Nacional não prescindem referências ao Atlântico Sul, o que leva a depreender a importância do oceano para o Estado brasileiro.

3.5.3 O LBDN

Outro importante documento, o LBDN⁷², esclarece mais detalhadamente aos cidadãos brasileiros sobre as ações do Estado na área de defesa. O Livro Branco, dentre os diversos assuntos de defesa e mesmo os específicos das três forças, aborda vários aspectos relacionados ao Atlântico Sul. No tocante à política externa brasileira, por exemplo, apresenta como prioridade a ênfase dada ao entorno geopolítico que constitui a América do Sul, o Atlântico Sul e a costa ocidental africana. Geoestrategicamente, o LB divide o litoral brasileiro em dois segmentos: um que se estende do cabo de São Roque, no Rio Grande do Norte, ao arroio Chuí, no Rio Grande do Sul, e o outro que vai do mesmo cabo de São Roque

⁷² Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

ao rio Oiapoque, no Amapá. No primeiro segmento, mais povoado, encontram-se os principais portos do país (Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá, Suape, Salvador e Vitória), pontos de partida para a maior parte do comércio exterior nacional, vínculo físico e econômico indubitável com o Atlântico Sul e via de projeção para os países da África Ocidental e para a rota do Cabo. O segundo segmento projeta o Brasil para a porção norte da África, para a Europa Ocidental, canal do Panamá, Caribe e América Central e do Norte.

3.5.4 O Plano Brasil 2022

O Plano Brasil 2022⁷³ foi um documento elaborado com a participação de todos os Ministérios da República e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e liderado pela Secretaria de Assuntos Estratégicos. O plano estratégico e executivo do governo visa fixar metas para o ano de 2022, quando o Brasil comemorará os 200 anos de sua independência. Merece destaque a Meta 4 do plano, cujo título é “Diversificar e aprofundar as relações políticas e econômicas com os países da África”. Essa Meta preconiza, na Ação 9, o aprofundamento do diálogo político e o diálogo, no âmbito da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul, sobre temas relacionados aos oceanos e, notadamente, sobre a exploração dos recursos marinhos do Atlântico Sul.

É notória, portanto, a forte ligação que o Brasil tem com o mar e o quanto este é importante para o Brasil. E a região marítima sobre a qual o país tem direitos territoriais e de exploração, onde: se localizam vastas reservas de petróleo; se dão todas as nossas linhas marítimas comerciais; e a atividade pesqueira é cada vez mais atuante e significativa, deve ser bem protegida e defendida, com medidas adequadas de monitoramento, acompanhamento e controle do tráfego marítimo. Para estes fins vários sistemas vêm sendo criados, tais como o

⁷³ BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos. BRASIL 2022. Brasília, D.F., 2010.

LRIT, o Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul® (SisGAAz) e o Programa Nacional de Rastreamento de Embarcações Pesqueiras por Satélite (PREPS) . O LRIT foi abordado no Capítulo 2; os outros dois serão abordados a seguir.

3.6 SISTEMAS PARA MONITORAMENTO, ACOMPANHAMENTO E CONTROLE DO ATLÂNTICO SUL

3.6.1 O SisGAAz

A MB, por intermédio do COMCONTRAM, vem aperfeiçoando cada vez mais o seu propósito de contribuir para a segurança do tráfego marítimo, em prol da consciência situacional da Amazônia Azul®⁷⁴. Para o monitoramento da Amazônia Azul®, a MB projetou o sofisticado Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul® (SisGAAz) que junto com o Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON) e o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (SISCEAB) integram o Sistema Brasileiro de Vigilância (SISBRAV)⁷⁵.

O SisGAAz tem o propósito de monitorar e controlar, dentro do conceito internacional de segurança marítima, o litoral brasileiro e as áreas internacionais de responsabilidade de socorro e salvamento, contribuindo para a pronta reação a quaisquer ameaças, emergências, desastres ambientais e atos ilegais e de agressão, através de uma combinação de satélites, radares, drones, navios de guerra e submarinos. No momento, o projeto de alto nível se encontra pronto e a conclusão da fase de análise inicial das propostas recebidas deverá ocorrer no final de 2015; o país nomeou, em janeiro, três empresas para desenvolver um projeto de US\$ 4 bilhões: um consórcio liderado pelo conglomerado

⁷⁴ Disponível em: <<http://www.mar.mil.br/comcontram/missao.html>>. Acesso em: 04 jul. 2015.

⁷⁵ Disponível em: <<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

aeroespacial Embraer, outra liderada pela construtora multinacional Odebrecht, e um terceiro pela aeroespacial Orbital Engenharia⁷⁶.

3.6.2 O sistema PREPS⁷⁷

O sistema PREPS tem por finalidade o monitoramento, a gestão pesqueira e o controle das operações das frotas pesqueiras autorizadas pela Secretaria Especial de Aquicultura e Pesca, além do potencial em melhorar a segurança dos pescadores embarcados, contribuindo, portanto, para as ações de segurança da navegação e salvaguarda da vida humana no mar e facilitando a localização da embarcação nos casos de acidentes no mar. Baseia-se no rastreamento que é um procedimento que consiste no acompanhamento remoto das posições das embarcações de pesca, por meio da instalação de equipamento específico nas embarcações. Esses equipamentos são compostos basicamente de um transmissor, bateria de emergência, antena e receptor GPS (Global Positioning System), lacrados de forma inviolável e alimentados continuamente pela energia da embarcação.

Os sinais transmitidos pelos equipamentos das embarcações são direcionados às antenas das empresas prestadoras de serviço, as quais disponibilizam as informações padronizadas, de forma segura, à Central de Rastreamento que se localiza no COMCONTRAM.

O sistema, portanto, além de incrementar a segurança dos pescadores no mar, concorre também para a segurança marítima.

⁷⁶ Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/print/1114639>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

⁷⁷ Guia de análise de dados do programa nacional de rastreamento de embarcações pesqueiras por satélite. Disponível em: <http://4ccr.pgr.mpf.br/institucional/grupos-de-trabalho/gt-pesca/documentos-diversos/artigos-docs/06_guia_preps.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2015.

3.7 O PROGRAMA DE MENTALIDADE MARÍTIMA⁷⁸ (PROMAR)

Com o intuito de incentivar e estimular, por meio de ações planejadas, objetivas e continuadas, o desenvolvimento de uma mentalidade marítima na população brasileira, consentânea com os interesses nacionais e voltadas para um maior conhecimento do mar e seus recursos, da sua importância para o Brasil, da responsabilidade de sua exploração racional e sustentável e da consciência da necessidade de preservá-lo, a MB criou o Programa de Mentalidade Marítima, o PROMAR. A criação do programa se deu em razão do processo histórico ocorrido no relacionamento entre o povo brasileiro e o mar. A nação brasileira nasceu com forte vocação marítima, por ter sido o país descoberto e colonizado por Portugal – uma nação essencialmente marítima, e por ter sofrido duas invasões estrangeiras por via marítima. Entretanto, com o passar do tempo, a nação brasileira foi se curvando mais para o interior, reduzindo, assim, as suas atenções para o Atlântico. As principais metas do programa são:

- propor a inclusão de temas ligados ao mar nas grades curriculares dos ensinos fundamental e médio;
- incrementar a realização de exposições itinerantes e palestras sobre assuntos do mar;
- ampliar a distribuição de material de divulgação das atividades da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar;
- fortalecer os laços entre a coletividade e o mar, por meio da dinamização dos museus oceanográficos; e
- ampliar para 2,4 milhões o número estimado de pessoas alcançadas anualmente por ações relacionadas ao desenvolvimento de mentalidade marítima.

⁷⁸ Programa de Mentalidade Marítima. Disponível em: <<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/promar.html>>. Acesso em: 20 jul. 2015.

Esse programa se coaduna com a ideia do Incremento da Mentalidade Marítima apresentado no Capítulo 2 deste trabalho.

3.8 PALESTRAS E PRONUNCIAMENTOS IMPORTANTES

Além da palestra do Comandante da Marinha supracitada, importa mencionar também a palestra do Embaixador Celso Amorim, proferida na Escola de Guerra Naval, em maio de 2015. Na ocasião, o diplomata comentou sobre a crescente importância na realidade mundial dos vastos espaços situados dentro ou fora dos limites jurisdicionais dos Estados soberanos, como as altas latitudes, o espaço sideral e as profundezas marítimas. Insere-se nesse contexto, como interessado pelo bom ordenamento e pela segurança marítima, o Brasil, com as suas imensas reservas de petróleo na camada do pré-sal e as crostas ricas em cobalto⁷⁹, além da ocorrência de minérios como níquel, platina, manganês e terras raras, na Elevação do Rio Grande, todas localizadas no AS.

3.9 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Este Capítulo evidenciou e discorreu sobre os interesses políticos, econômicos e estratégicos do Brasil pelo Atlântico Sul. Nesse sentido, foram explorados os documentos de alto nível da Defesa Nacional: a PND, a END, o LBDN e o Plano Brasil 2022. Também se abordou sobre as seguintes importantes riquezas oriundas daquele oceano: o petróleo, o gás natural, a pesca, o cobalto e outros minérios. A respeito do primeiro, cabe mencionar o quão importante é o manancial de petróleo da região sul – atlântica para o país, representando a auto-suficiência energética e o posicionamento do Brasil entre os 15 maiores produtores do

⁷⁹Brasil terá exclusividade na exploração de área rica em cobalto no AS. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/sisgaaaz/noticia/16185>>. Acesso em: 25 jun. 2015.

mundo. E o Atlântico não é somente fonte de riquezas, mas é também a principal via por onde elas são comercializadas. Vale acrescentar, nesse tocante, a importância de termos nossa região marítima política e cientificamente delimitada, o que vem sendo realizado, neste momento, junto à CLPC.

Por isso, é de primordial interesse do Brasil defender e proteger a sua parte nessa imensa região marítima, no que se refere a sua riqueza natural e aos interesses políticos e estratégicos, tesouro comum entre a costa oriental da América do Sul e a costa ocidental da África. As ações conjuntas e a cooperação entre as nações do entorno são, destarte, uma ótima estratégia – UNIR ESFORÇOS, assunto que será explorado no próximo Capítulo.

4 ACORDOS FIRMADOS ENTRE O BRASIL, A ÁFRICA DO SUL, NAMÍBIA E ANGOLA

O Brasil na África: uma ponte sobre o Atlântico ?
Oliver Stuenkel⁸⁰

Este capítulo tem como objetivo identificar e analisar os acordos relativos à segurança marítima do AS, entre o Brasil e a África do Sul, a Namíbia e Angola.

Depois de anos apoiando alianças de segurança na América Latina e no Caribe, o Brasil está agora olhando para o leste, afirmando a sua influência em todo o AS, silenciosamente, proporcionando à África assistência econômica, científica, tecnológica e militar⁸¹.

Ao longo da última década, o Brasil, no campo militar, tem tomado as iniciativas, na forma do *soft power*, com um significativo aumento da cooperação militar com a África e da realização de exercícios navais conjuntos, fornecendo treinamento militar e armamento, e estabelecendo postos avançados representativos em toda a costa ocidental do continente. Hoje, a postura oficial da política de defesa do Brasil é a de um alcance maior, envolvendo a capacidade de projetar poder, da Antártida até a África.

Relembrem-se dois fatos importantes, um científico e o outro histórico, que envolveram os continentes em comento. O primeiro é que, conforme a teoria do grande continente Gondwana, já citada no capítulo anterior, há milhões de anos, os dois continentes eram ligados física e geograficamente até que se separaram. O segundo é que o comércio escravagista para o Brasil, país do hemisfério ocidental que mais recebeu escravos e o último a libertá-los, contribuiu sobremaneira na formação de fortes laços culturais com a África.

⁸⁰ Cientista político, professor da FGV, autor de “BRICS e o futuro da ordem global”. Disponível em: <http://www.brasilpost.com.br/oliver-stuenkel/o-brasil-na-africa-uma-ponte-sobre-o-atlantico_b_5031274.html>. Acesso em: 22 abril 2015.

⁸¹ Amazônia Azul - Brasil confirma sua influência do outro lado do Atlântico. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Internacional/Amazonia-Azul-Brasil-confirma-sua-influencia-do-outro-lado-do-Atlantico/6/33745>>. Acesso em: 22 abril 2015.

A respeito da Política Externa brasileira para a África, interessantes parcerias com aquele continente tiveram início a partir do governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002). Entretanto, foi no governo Luís Inácio Lula da Silva (2003-2010) que uma estratégia bem preparada, com grande prioridade para a África, tomou impulso. Os números foram exitosos, a saber⁸²: o Presidente Lula realizou 12 viagens à África, tendo visitado 21 países; 47 visitas de líderes de 27 nações africanas; o então Ministro das Relações Exteriores do Brasil, Celso Amorim, fez 67 visitas oficiais a 34 países africanos; e foram abertas mais 20 embaixadas no continente africano, totalizando 37.

Em março do corrente ano, os Ministros brasileiros das Relações Exteriores e do Desenvolvimento, Indústria e Comércio realizaram uma viagem a quatro países da África, incluindo Angola. A intenção é recolocar a África na pauta da política externa, sinal de mudança no segundo mandato da Presidente Dilma Rousseff⁸³.

A África foi, é e continuará a ser uma prioridade absoluta da política externa brasileira⁸⁴.

Mauro Luiz Iecker Vieira⁸⁵

A seguir serão examinados os principais fóruns, acordos e operações militares em conjunto envolvendo os quatro Estados ou parte dos quatro, relacionados à segurança marítima do AS.

⁸² Disponível em: <http://www.brasilpost.com.br/oliver-stuenkel/o-brasil-na-africa-uma-ponte-sobre-o-atlantico_b_5031274.html>. Acesso em: 08 jul. 2015.

⁸³ Jornal “Estado de São Paulo”, em 26 mar. 2015.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ Ministro das Relações Exteriores do Brasil.

4.1 PRINCIPAIS FÓRUNS, ACORDOS E OPERAÇÕES MILITARES EM CONJUNTO ENVOLVENDO OS QUATRO ESTADOS OU PARTE DOS QUATRO

4.1.1 A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS)

Também são dignas de elogio [...] a assessoria que a Marinha está dando à União Africana, no que diz respeito à segurança marítima. Com os vizinhos do além-mar, na orla ocidental da África, vamos trabalhando em temas de interesse comum e fortalecendo a compreensão de nossa responsabilidade conjunta pelo Atlântico Sul⁸⁶.
Celso Amorim

As parcerias transatlânticas do Brasil são o culminar de uma antiga ambição. A ZOPACAS é o principal fórum de cooperação relativo ao AS, composto hoje por 24 Estados da América do Sul e da África, inclusive os quatro estudados por este trabalho, banhados pelo Oceano Atlântico. Criado em 1986, por iniciativa do Brasil, ainda sob o contexto da Guerra Fria e a influência do pós-Guerra das Malvinas, foi apresentado e aprovado na ONU, durante a Assembléia Geral, por meio da Resolução 41/11⁸⁷. Na ocasião, contou com o voto contrário dos EUA e as abstenções da Bélgica, França, Itália, Japão, Luxemburgo, Holanda, Portugal e da então Alemanha Ocidental.

O fórum tem como principais objetivos a promoção da cooperação regional e a manutenção da paz e da segurança, mantendo a zona livre: de armas nucleares e da proliferação das mesmas; de outras armas de destruição em massa; e da presença, efetiva atuação e influência de países externos à organização. Os Estados-membros buscam, também, a integração e a colaboração regionais nos campos econômico, comercial, científico, técnico,

⁸⁶ Palestra do Ex-Ministro de Estado da Defesa, Embaixador Celso Amorim, na Escola de Guerra Naval. Rio de Janeiro, 14 maio 2015.

⁸⁷ Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_tags&view=tag&id=567-zopacas-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul&lang=pt-BR>. Acesso em: 08 jul. 2015.

político e diplomático⁸⁸.

A ZOPACAS tinha também, à época de sua formação, a intenção de se contrapor à possível criação da Organização do Tratado do Atlântico Sul (OTAS), que contava com o apoio dos EUA e da África do Sul⁸⁹.

No entanto, o fim da superpotência socialista – URSS – e a queda do muro de Berlim, sinais evidentes das grandes mudanças político-ideológicas que o mundo vivenciava, deram como encerrada a Guerra Fria, nos idos de 1991. Assim, os motivos que levaram à criação da organização foram enfraquecendo, acarretando na quase parada do fórum e na ocorrência de oito anos consecutivos de presidência argentina, em virtude do desinteresse dos demais Estados-membros.

A organização conta com os seguintes Estados-membros: África do Sul, Angola, Argentina, Benin, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, República Democrática do Congo, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, Togo e Uruguai, e já teve as seguintes Reuniões Ministeriais:

- 1988 - Rio de Janeiro - Brasil;
- 1990 - Abuja - Nigéria;
- 1994 - Brasília - Brasil;
- 1996 - Somerset West - África do Sul;
- 1998 - Buenos Aires - Argentina;
- 2007 - Luanda - Angola; e
- 2013 - Montevidéu - Uruguai⁹⁰.

Releva mencionar que os objetivos principais do fórum, a pacificação e a

⁸⁸ *Ibidem*. Acesso em: 13 jul. 2015.

⁸⁹ Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/?page=committees§ion=zopacas>>. Acesso em: 13 jul. 2015.

⁹⁰ Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_tags&view=tag&id=567-zopacas-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul&lang=pt-BR>. Acesso em: 07 jul. 2015.

cooperação, até o momento não foram atingidos na plenitude. Isso porque um grande número de Estados lindeiros ao AS não possui a necessária capacidade econômica e militar para assegurar a defesa de suas águas jurisdicionais.

Outra importante razão, vale ressaltar, diz respeito à presença de Estados não lindeiros ao oceano, influenciando política, econômica e militarmente, principalmente na “margem” ocidental do AS, e dificultando o processo de desmilitarização da região. Cita-se, como exemplo:

- as ilhas Tristão da Cunha, Ascensão, Santa Helena, Geórgia do Sul, Gonçalo Álvares (Gough) e Sandwich, além das contestadas Malvinas, que formam o “colar de pérolas”, presença perene do Reino Unido no AS;
- a Guiana Francesa, Departamento Ultramarino daquele país europeu, localizada no subcontinente sul-americano;
- o relacionamento sino-africano cada vez maior, num processo denominado “neocolonialismo chinês”, inclusive em Angola⁹¹ e na Namíbia⁹²;
- a IV Frota Norte-Americana⁹³, reativada em 2008, e o Comando dos Estados Unidos para a África⁹⁴ (AFRICOM), criado em 2008, também marcam a presença de outra grande potência em águas sul-atlânticas.

A URSS, durante a sua existência, também influenciou fortemente os Estados da costa ocidental africana, principalmente no aspecto militar e político, fato, aliás, que muito contribuiu para a criação da ZOPACAS. Portanto, resta aos Estados “ribeirinhos” do AS, em termos de cooperação, discutir de que forma deverão assumir integralmente as responsabilidades sobre a segurança e a defesa do AS, que estão sendo hoje, em boa parte,

⁹¹ Envolvimento chinês em Angola tem aumentado de forma constante ao longo das duas últimas décadas. Disponível em: <<https://www.stratfor.com/sample/image/angola-reaches-out-china-economic-boost>>. Acesso em: 02 jul. 2015.

⁹² Assunto comentado no Capítulo 2 deste trabalho.

⁹³ US Navy 4th Fleet. Disponível em: <<http://www.public.navy.mil/comusnavso-c4f/Pages/default.aspx>>. Acesso em: 19 ago. 2015.

⁹⁴ United States Africa Command. Disponível em: <<http://www.africom.mil>>. Acesso em: 19 ago. 2015.

complementadas pelas potências globais.

Em relação à última reunião da ZOPACAS, ocorrida em Montevidéu, em janeiro de 2013, vale comentar algumas citações realizadas pelo então Ministro de Estado das Relações Exteriores brasileiro, Antonio de Aguiar Patriota, sobre o AS⁹⁵. Na ocasião, discursou que a cooperação entre os países africanos e sul-americanos, quase 30 anos depois de sua fundação, continua necessária e atual, referindo-se ao AS como uma ponte entre continentes irmãos. Reforçou que a ZOPACAS foi concebida para a promoção de objetivos comuns em áreas relativas à paz e à segurança, mas também com uma ampla perspectiva de cooperação.

4.1.2 A Comissão do Golfo da Guiné⁹⁶ (CGG)

Outro importante fórum que tem interagido com a ZOPACAS, do qual, dos quatro países em estudo neste trabalho, somente Angola faz parte, é a CGG. A organização, criada em 03 de julho de 2001, em Libreville – Gabão, se destina à cooperação para o desenvolvimento, à prevenção, gestão e resolução de conflitos regionais e à necessidade de potencializar a segurança coletiva na área, especialmente na vertente da segurança marítima, que se constitui numa enorme vulnerabilidade dos Estados e da região. Os propósitos da CGG são muito parecidos com os da ZOPACAS, tendo, porém, um caráter mais regionalizado, voltado propriamente aos países constituintes da costa do Golfo da Guiné, e à problemática da pirataria naquela região. Formada por oito países – Angola, Congo, República Democrática do Congo, Camarões, Gabão, Guiné Equatorial, Nigéria e São Tomé e Príncipe –, representa um mercado com cerca de 250 milhões de habitantes e mais de 15% da produção mundial de

⁹⁵ Discurso do ex-Chanceler Patriota. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9333/ZOPACAS---Discurso-Chanceler--Patriota/>>. Acesso em: 02 jul. 2015.

⁹⁶ Comissão do Golfo da Guiné. Disponível em: <<http://cggrps.org/en/>>. Acesso em: 16 ago. 2015.

petróleo⁹⁷.

4.1.3 A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa⁹⁸ (CPLP)

Comunidade formada por nove países de língua portuguesa: Angola, Brasil, Cabo-Verde, Guiné Bissau, Guiné Equatorial, Moçambique, Portugal, São Tomé e Príncipe e Timor Leste. Os estatutos da CPLP definem três objetivos centrais para a organização:

- diálogo político-diplomático;
- cooperação em todos os domínios; e
- promoção e difusão da língua portuguesa.

Foi realizada, em fevereiro de 2015, em Maputo – Moçambique, a IV Conferencia das Marinhas da CPLP, onde as delegações de Angola e Brasil apresentaram os seguintes temas⁹⁹:

- Angola – “Importância do mar para o desenvolvimento dos países da CPLP – a segurança em África como fator estratégico de desenvolvimento e a cooperação na segurança marítima”;
- e
- Brasil – “Importância do mar para o desenvolvimento dos países da CPLP”.

Das recomendações aprovadas consensualmente pelas delegações, destacam-se as seguintes, diretamente relacionadas à segurança marítima do AS, envolvendo a Marinha

⁹⁷ Bernardino, Luís Manoel Brás; Almeida, Eugénio Costa. Revista Militar. Artigo “A CGG e a ZOPACAS. Organizações interzonais para a perseguição da segurança marítima na bacia meridional atlântica”. Disponível em: <http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=797>. Acesso em: 02 maio 2015.

⁹⁸ A Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3676&catid=173&Itemid=436&lang=pt-BR>. Acesso em: 16 jul. 2015.

⁹⁹ Ata da IV Conferencia das Marinhas e Guardas Costeiras da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Disponível em: <https://cplp.defesa.pt/Marinhas%20da%20CPLP/20150218_At%20IV%20Conferencia%20Marinhas%20CPLP_18FEV2015_Maputo.pdf?Mobile=1&Source=%2F_layouts%2Fmobile%2Fview.aspx%3FList%3Daef622c0-1464-4313-ba80-b162da028107%26View%3Daabe174c-6614-4934-95e2-11830f6a18ab%26CurrentPage%3D1>. Acesso em: 16 jul. 2015.

Angolana e/ou a MB¹⁰⁰:

- “A Marinha do Brasil e a Marinha Portuguesa envidarão esforços para prover apoio técnico na implementação de um sistema de vigilância marítima nas demais Marinhas e Guardas Costeiras”;
- “A Marinha de Guerra Angolana, a Marinha do Brasil e a Marinha Portuguesa oferecem cursos, intercâmbios e estágios para Oficiais, Sargentos e Praças em órgãos de instrução e operativos de comando e controle, com o objetivo de transferir conhecimento operativo e experiências relacionadas ao planejamento e execução das atividades de patrulha marítima”;
- “As Marinhas do Brasil e Portuguesa oferecem a colaboração para a arquitetura e estruturação de um sistema de gerenciamento, monitoramento e controle das águas jurisdicionais, que se utiliza, por exemplo, do Sistema LRIT e de sistema de informações sobre o tráfego marítimo”;
- “Desenvolver e/ou aumentar a troca de informações entre os centros de controle de tráfego marítimo das Marinhas e Guardas Costeiras”;
- “Prosseguir as ações de cooperação entre as Marinhas e Guardas Costeiras para o combate às novas ameaças nos espaços marítimos”;
- “As Marinhas do Brasil e Portuguesa disponibilizam equipes modulares para ações no âmbito de treinamento, vigilância marítima, levantamento hidrográfico portuário, cartografia e preparação de uma sala de situação marítima”;
- “A Guarda Costeira de São Tomé e Príncipe propõe que a Marinha de Guerra Angolana e a Marinha do Brasil ofereçam cursos e estágios ministrados pelos seus Centros de Instrução, de forma semelhante ao realizado pela Marinha Portuguesa”;
- “A Guarda Costeira de Cabo-Verde deverá acolher a V Conferência das Marinhas e Guardas Costeiras da CPLP em 2017”.

¹⁰⁰ *Ibidem.*

Verifica-se, portanto, que o seminário em comento abordou interessantes tópicos que contribuem em alto grau para a segurança marítima sul-atlântica, embora tenha ocorrido em fórum distinto ao da ZOPACAS.

4.1.4 O Acordo do Brasil com a Namíbia¹⁰¹

O Brasil, na condição de mais importante e desenvolvido país da região sul atlântica, tomou a iniciativa de se aproximar mais dos países do oeste africano, no intuito de, cooperativamente, aumentar a segurança marítima do AS. Em que pese as suas próprias dificuldades, a MB procurou cooperar com os Estados africanos, no sentido de, mesmo que de forma limitada, ajudar a atenuar a situação de insegurança marítima. Ao mesmo tempo, foi uma maneira interessante de o Brasil se fazer presente na costa atlântica africana.

O primeiro passo dado foi o Acordo de Cooperação da MB com o Ministério da Defesa da Namíbia, em 1994 (Anexo A), que marcou o início de uma cooperação mais efetiva, no campo militar naval. Por essa época, a MB contribuiu na formação dos quadros da recém criada marinha namibiana. Cabe lembrar que a Namíbia acabava de se tornar independente da África do Sul, em 1990, tendo sido, portanto, de grande importância a ajuda brasileira.

Mais adiante, em 2001, a cooperação foi ampliada, na forma do seguinte fornecimento:

- assistência na organização de um serviço de Patrulha Naval;
- embarcações adequadas; e
- assistência para o planejamento e construção de infra-estrutura para a atracação e apoio logístico para as embarcações citadas anteriormente.

¹⁰¹ Cooperação Brasil-Namíbia. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/ccsm/cooperacao_Brasil-Namibia.html>. Acesso em: 10 jun. 2015.

A MB prosseguiu apoiando a marinha do jovem país, com: a doação e venda de mais meios navais; a ininterrupta formação de pessoal (Oficiais e Praças); e o Levantamento Hidrográfico e a elaboração de Carta Náutica do porto de Walvis Bay.

Em reunião realizada em fevereiro de 2013¹⁰², em Windhoek, entre os então Ministros da Defesa dos dois países, Celso Amorim, em visita ao país, e Nahas Angula, este último manifestou a preocupação do seu país com os crescentes atos ilícitos no mar, principalmente de tráfico de drogas, pesca ilegal e pirataria, na costa atlântica namibiana e de outros países africanos vizinhos. Reside nesse mister o grande fator de fraqueza das nações africanas que é a incapacidade econômica e militar para enfrentar tais problemas.

4.1.5 Termo de Cooperação entre Brasil e Angola

[...] vizinho mais próximo do outro lado do Atlântico Sul¹⁰³.
Celso Amorim

Conforme a Declaração Conjunta¹⁰⁴ (Anexo B), de 05 de agosto de 2014, a convite do Governo brasileiro, o Ministro da Defesa angolano, João Manuel Lourenço, reuniu-se com o seu homólogo brasileiro, Celso Amorim, em Brasília. Essa reunião reafirmou o compromisso dos dois Estados na intenção de fortalecerem a cooperação na área de defesa. Ao ser feito um balanço, pelos citados Ministros, sobre essa cooperação, um assunto, relacionado à segurança marítima, teve grande destaque, qual seja, a extensão da Plataforma Continental angolana, concluída em 2012, cujo Relatório de Submissão à ONU fora

¹⁰² Brasil e Namíbia querem expandir cooperação bilateral na área militar. Disponível em: <<http://www.forte.jor.br/2013/02/25/brasil-e-namibia-querem-expandir-cooperacao-bilateral-na-area-militar/>>. Acesso em: 22 jun. 2015.

¹⁰³ O então Ministro da Defesa ressaltou que Angola é um parceiro estratégico e que, neste aspecto, a cooperação marítima é imprescindível. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2014/08/angola-busca-cooperacao-brasileira-para-implementar-programa-naval>>. Acesso em: 30 maio 2015.

¹⁰⁴ Declaração Conjunta dos Ministros da Defesa do Brasil e de Angola. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2014/08/angola-busca-cooperacao-brasileira-para-implementar-programa-naval>>. Acesso em: 30 maio 2015.

apresentado em 2013. Referiram-se, ainda, à estreita ligação dos dois países no que diz respeito à revitalização da ZOPACAS, assim como no campo da cooperação em defesa da CPLP, e na contribuição para os esforços regionais africanos em prol da segurança marítima no Golfo da Guiné.

Um Memorando de Entendimento Técnico (Anexo C) foi firmado no sentido de o Brasil construir sete Navios-Patrolha de 500 toneladas para a marinha angolana, além de treinamento de pessoal e da revitalização da Base Naval, fazendo parte do Programa de Desenvolvimento do Poder Naval Angolano (PRONAVAL¹⁰⁵). Contudo, em dezembro de 2014, a negociação foi cancelada, em virtude de denúncia apresentada pelo governo angolano (Anexo D).

4.1.6 O Fórum de Diálogo Índia, Brasil e África do Sul (IBAS)

Criado em 2003, por meio do Tratado de Brasília, congrega três grandes nações emergentes multiétnicas, atuando em três vertentes principais: coordenação política, cooperação setorial e Fundo IBAS¹⁰⁶. Trata-se de um fórum estritamente voltado ao alívio da fome e da pobreza. Entretanto, deste âmbito, nasceu o exercício naval IBSAMAR (Índia, Brasil e South Africa), com a participação exclusiva dos três países membros do IBAS. O último ocorreu na costa sul-africana, em 2013, com a participação da Corveta “Barroso¹⁰⁷”. Torna-se necessário mencionar que os três Estados também fazem parte do grupo BRICS¹⁰⁸,

¹⁰⁵ Programa de Desenvolvimento do Poder Naval Angolano. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2014/08/angola-busca-cooperacao-brasileira-para-implementar-programa-naval>>. Acesso em: 30 maio 2015.

¹⁰⁶ Fórum de Diálogo Índia, Brasil e África do Sul. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3673&catid=170&Itemid=436&lang=pt-BR>. Acesso em: 22 jun. 2015.

¹⁰⁷ IBSAMAR. Disponível em: <http://www.mar.mil.br/acessoainformacao/html/acoes_programas/outraoperacoes.html>. Acesso em: 05 jul. 2015.

¹⁰⁸ Fórum de coordenação criado informalmente, em 2006, por Brasil, Rússia, Índia e China, à margem da abertura da Assembleia Geral das Nações Unidas. A primeira reunião formal ocorreu em maio de 2008. A África

formado pelas principais potências emergentes mundiais, cada uma com o papel de relevância em seus respectivos continentes.

4.1.7 A Comunidade para o Desenvolvimento da África Austral (em inglês: *Southern Africa Development Community - SADC*¹⁰⁹)

A Comunidade SADC é uma Comunidade Econômica Regional que compreende 15 Estados-membros da região sul da África, incluindo Angola, Namíbia e África do Sul. Fundada em 1992, a SADC está comprometida com a integração regional, a erradicação da pobreza na África Austral, por meio do desenvolvimento econômico, e estabelecimento da paz e da segurança na região. Os Estados-Membros cooperaram dentro de uma política regional harmonizada para o transporte marítimo e fluvial, que estabelece um quadro que garante ao setor operar de uma forma economicamente viável e ambientalmente sustentável, com base nas normas e práticas recomendadas pela IMO.

4.1.8 Operação Obangame Express¹¹⁰

Essa operação multinacional tem por fim prover às forças navais parceiras africanas, europeias e atlânticas a oportunidade de operarem em conjunto, aperfeiçoarem táticas e melhorarem a cooperação. O principal objetivo do exercício é apoiar os Estados do Golfo da Guiné no combate às ameaças marítimas, por meio das seguintes ações: dissuasão de narcotraficantes; proteção ao comércio da pesca; combate à pirataria; e contribuição para a

do Sul passou a fazer parte em 2011. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3672&catid=159&Itemid=436&lang=pt-BR>. Acesso em: 10 ago. 2015.

¹⁰⁹ Southern Africa Development Community. Disponível em: <<http://www.sadc.int/about-sadc/>>. Acesso em: 30 jul. 2015.

¹¹⁰ Operação Obangame Express. Disponível em: <<http://www.africom.mil/newsroom/article/25316/obangame-express-2015-concludes-in-the-gulf-of-guinea>>. Acesso em: 20 jul. 2015.

boa ordem no mar e comércio marítimo sem entraves. Além disso, o exercício inclui uma ampla variedade de cenários para que as forças participantes realizem outros adestramentos, incluindo procedimentos de abordagem em alto mar, operações aéreas e de comunicação. Fizeram parte do exercício, em 2015, além do Brasil e de Angola, mais 21 países, incluindo os EUA.

4.2 PALESTRAS E PRONUNCIAMENTOS IMPORTANTES

Em Aula Magna¹¹¹ ministrada ao Curso Superior de Defesa, em março de 2015, na Escola de Guerra Naval, o Ministro de Estado da Defesa, Jaques Wagner, ressaltou bem a importância dada pelo Estado brasileiro no intuito de continuar a ampliar a cooperação com os Estados do seu entorno estratégico, incluídos a África e o AS. Referiu-se à África como continente irmão e justifica a crescente integração e o estreitamento dos laços em função da diáspora africana no Brasil. Defendeu, ainda, a ideia de que uma maior cooperação com os Estados africanos aumenta a capacidade compartilhada de defender a região sul-atlântica como um todo. Nesse sentido, em virtude das atuais ameaças – tráfico de ilícitos, pesca ilegal e pirataria – considera que o Brasil deva fortalecer a atuação na ZOPACAS e na CPLP, visando o incremento da segurança marítima dos Estados sul-atlânticos. Ademais, afirmou que, com o fortalecimento das instituições regionais, a realização de exercícios conjuntos e o diálogo regional, a condição de zona de paz e cooperação do AS seja reafirmada.

Em palestra¹¹² apresentada para o Curso Superior de Defesa, na Escola de Comando e Estado-Maior do Exército, em março de 2015, o Comandante da Marinha mencionou que, visando apoiar a Política Externa brasileira, a MB incrementou a cooperação

¹¹¹ Inovações em prol da defesa e do desenvolvimento do Brasil. Aula magna para os alunos do Curso Superior de Defesa. Rio de Janeiro, 02 mar. 2015.

¹¹² Palestra “A Marinha do Brasil” do Exmº Sr. Comandante da Marinha ao Curso Superior de Defesa, no dia 3 de março de 2015.

com os países da África, principalmente no que tange aos aspectos de formação de pessoal, realização de intercâmbios e fornecimento de material. Tais ações buscam uma consolidação de parcerias estratégicas, fundamentais para o aumento da Segurança Marítima no AS.

4.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

Neste Capítulo foram apresentadas as diversas formas de cooperação, parcerias e fóruns estabelecidos, conjuntamente ou parcialmente, entre os quatro Estados. Grande enfoque foi dado à ZOPACAS, um dos fóruns mais importantes que abrange as nações banhadas pelo Atlântico Sul. Outros fóruns, que não necessariamente comportam os quatro Estados – CGG, CPLP, SADC, IBAS, do mesmo modo foram analisados e os respectivos benefícios evidenciados. Formas diferentes de cooperação, como os acordos e as operações militares conjuntas, que igualmente contribuem para a segurança marítima, também foram examinadas.

O Brasil tem procurado exercer uma liderança na região, haja vista a sua condição de país mais desenvolvido e de potência emergente regional, firmando acordos de cooperação na área militar e colaborando com as nações da África, dentro também das suas próprias limitações. Ademais, vem incrementando as relações com a África do Sul, homólogo africano, parceiro no BRICS e IBAS. Entretanto, essas cooperações não têm se mostrado completamente eficazes, devido às dificuldades inerentes à fragilidade estrutural dos Estados política, social, militar e economicamente menos favorecidos, em maior escala no continente africano. A iniciativa brasileira se revela insuficiente e a atuação e influência de potências globais, como os EUA, Reino Unido e, mais recentemente, a China, são mais efetivas.

Em relação ao epígrafe deste Capítulo, entende este autor que o Brasil é e pode se tornar uma ponte de ligação mais influente ainda entre os dois continentes. Obviamente, esse

grau de influência vai depender da importância que o Estado brasileiro atribuir ao tema, na seara de sua política externa, e da sua saúde financeira e econômica.

5 CONCLUSÃO

Inicialmente o conceito de segurança marítima foi identificado e analisado, no contexto internacional, incluindo: as instituições e organizações diretamente ligadas – a IMO e o IMB – em que o assunto é estritamente controlado; as importantes convenções subordinadas à IMO – CNUDM, SOLAS, SAR, ISPS Code – que, capitaneadas pela CNUDM, preconizam os diversos aspectos correlatos da segurança marítima, à luz do Direito do Mar; a teoria da boa ordem no mar, que explica, primeiramente, a importância que o mar sempre teve para o desenvolvimento das nações, em virtude dos seus fundamentais atributos: a manutenção da boa ordem na costa; o uso do mar como fonte de recursos naturais; o mar como meio para o transporte de bens e pessoas; o mar como a área de domínio; e o mar como meio ambiente. Essa análise teve como objetivo o embasamento teórico do trabalho.

Verificou-se de que forma o assunto é desempenhado e administrado nos quatro Estados – Angola, África do Sul, Namíbia e Brasil – e em que nível de preparação se encontra. Constatou-se um melhor preparo do Brasil e da África do Sul nesse sentido.

Este autor destaca a relevância, na atualidade, da boa ordem do mar, um dos sustentáculos das estratégias marítimas, fator que tem sido acometido por diversas ameaças como a pirataria e o terrorismo. E a definição de segurança marítima, em si, refere-se ao crescente nível de responsabilidade e participação das marinhas modernas nesse campo. Cabe ressaltar que o Estado não capacitado a manter uma boa ordem no mar está fadado a não manter a boa ordem, também, em terra.

O interesse econômico, estratégico e político do Brasil pelo AS tem grande significância. Cerca de 90% do petróleo produzido no país deriva das reservas marítimas e aproximadamente 95% do comércio exterior se dão por via marítima. Atualmente, o país está entre os 15 maiores produtores de petróleo do mundo. Por esses motivos, dentre outros, o

entorno estratégico brasileiro compreende o AS, conforme estabelece a PND. Além da PND, este trabalho explorou outros documentos afetos à defesa nacional, igualmente importantes, a saber: a CF, a END, o LBDN e o Plano Brasil 2022.

O interesse pelo AS acarreta na responsabilidade pela proteção, controle e monitoramento das AJB. Cita-se, como exemplo, o SisGAAz, empreendimento grandioso dirigido pela MB, que, após implantado, executará um papel essencial para a segurança marítima nas AJB. A delimitação de nossa plataforma continental é um assunto também decorrente, que está sendo muito bem conduzido e, pela segunda vez, será submetido à análise da CLPC, neste momento.

Alguns fóruns regionais, acordos regionais e operações militares conjuntas, no que se refere à segurança marítima do AS, foram examinados, quais sejam: ZOPACAS, CGG, CPLP, SADC, IBAS, Operação Obangame Express, Operação IBSAMAR, Acordo Brasil – Namíbia e Acordo Brasil – Angola. Na inferência deste autor, a ZOPACAS, por ser o único que abarca os quatro Estados em estudo por este trabalho, é o fórum principal nesse contexto, o que, no entanto, não minora a importância e a atuação dos demais fóruns.

Os acordos de cooperação com os países da costa oeste africana, visando o incremento da segurança marítima do AS como um todo, têm sido uma excelente estratégia. Mas vale salientar que a debilidade social, econômica e militar, observada em maior escala no continente africano, no caso dos Estados abordados por este trabalho, em maior grau, em Angola e na Namíbia, representa um obstáculo ao bom andamento desses tratados.

A presença de potências globais é fator determinante no jogo geopolítico sul-atlântico. Embora a região não esteja no centro das atenções globais, os EUA, o Reino Unido e a China, por exemplo, estão atentos ao continente africano e ao AS. O país asiático tem investido pesadamente na África; o “colar de pérolas” do Reino Unido consiste num excelente

recurso estratégico em águas sul-atlânticas; e os EUA marcam presença militar constante na região.

O Brasil teve papel preponderante na criação da ZOPACAS e, como potência emergente e líder no cenário sul-atlântico, deve se manter sempre à frente das ações, na posição de protagonista. Essa postura de liderança, entretanto, oscilará em influência de acordo com a situação econômica pela qual o país estiver atravessando e com as metas da política externa vigente.

A segurança marítima no AS dependerá grandemente da atuação dos Estados limítrofes, no sentido de assumirem integralmente as responsabilidades inerentes à segurança e à defesa da vasta região em comento. Os países líderes em suas respectivas regiões – Brasil e África do Sul – têm um papel fundamental nesse processo. O Brasil, dentro de suas possibilidades, tem avançado para a África e cooperado com nações como Angola e Namíbia. Diferentemente da China, que possui uma imagem de novo colonizador do século XXI, o Brasil é muito bem-vindo e possui laços históricos bastante fortes com a África.

Este autor conclui que a participação dos quatro Estados estudados neste trabalho em prol da segurança marítima, por meio de fóruns, acordos e operações militares conjuntas, não está sendo ainda suficiente para atingir os objetivos relativos à segurança marítima do AS.

REFERÊNCIAS

Alemanha venderá navios-patrolha para a Marinha angolana. Disponível em: <<http://www.bloomberg.com/news/articles/2011-07-14/germany-to-sell-patrol-ships-to-angolan-navy-president-dos-santos-says>>. Acesso em: 12 jul. 2015.

Amazônia Azul - Brasil confirma sua influência do outro lado do Atlântico. Disponível em: <<http://cartamaior.com.br/?/Editoria/Internacional/Amazonia-Azul-Brasil-confirma-sua-influencia-do-outro-lado-do-Atlantico/6/33745>>. Acesso em: 22 abr. 2015.

Ambições geopolíticas chinesas de expansão para o porto sul-atlântico de Walvis Bay na Namíbia. Disponível em: <<http://www.ibtimes.com/chinas-geopolitical-ambitions-expand-namibias-south-atlantic-sea-walvis-bay-port-1864132>>. Acesso em: 21 ago. 2015.

Angola comprará navios para a Marinha. Disponível em: <<http://www.news24.com/Africa/News/Angola-to-buy-Navy-ships-20090223>>. Acesso em: 12 jul. 2015.

Angola sediará Conferência Internacional sobre Segurança Marítima. Disponível em: <http://www.portalangop.co.ao/angola/en_us/noticias/politica/2015/3/14/Angola-host-international-conference-maritime-security,1c852e54-25b7-4008-b9a3-c782396545d6.html>. Acesso em: 27 mai. 2015.

Angola sediará Conferência sobre Vigilância Marítima no Golfo da Guiné. Disponível em: <http://www.portalangop.co.ao/angola/en_us/noticias/politica/2015/6/28/Angola-hosts-conference-maritime-surveillance-Gulf-Guinea,603af584-54c6-464a-a329-285378ddeecd.html>. Acesso em: 10 ago. 2015.

Ata da IV Conferência das Marinhas e Guardas Costeiras da Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Disponível em:

<https://cplp.defesa.pt/Marinhas%20da%20CPLP/20150218_Atata%20IV%20Conferencia%20Marinhas%20CPLP_18FEV2015_Maputo.pdf?Mobile=1&Source=%2F_layouts%2Fmobile%2Fview.aspx%3FList%3Daef622c0-1464-4313-ba80-b162da028107%26View%3Daabe174c-6614-4934-95e2-11830f6a18ab%26CurrentPage%3D1>. Acesso em: 16 jul. 2015.

Bernardino, Luís Manoel Brás; Almeida, Eugénio Costa. Revista Militar. **A CGG e a ZOPACAS - Organizações interzonais para a persecução da segurança marítima na bacia meridional atlântica.** Disponível em: <http://www.revistamilitar.pt/artigo.php?art_id=797>. Acesso em: 02 mai. 2015.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil.** Disponível em: <<http://www.senado.gov.br/sf/legislacao/const/>>. Acesso em: 21 abr. 2015.

BRASIL. Secretaria de Assuntos Estratégicos. **BRASIL 2022.** Brasília, D.F., 2010.

BRICS. Disponível em:

<http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3672&catid=159&Itemid=436&lang=pt-BR>. Acesso em: 10 ago. 2015.

British Petroleum statistical review of world energy workbook 2015. Disponível em:

<<http://www.bp.com/en/global/corporate/about-bp/energy-economics/statistical-review-of-world-energy.html>>. Acesso em: 01 ago. 2015.

Bureau Marítimo Internacional. Disponível em: <<http://www.iccwbo.org/products-and-services/fighting-commercial-crime/international-maritime-bureau/>>. Acesso em: 02 mai. 2015.

COMCONTRAM - Missão. Disponível em:

<<http://www.mar.mil.br/comcontram/missao.html>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

Comissão do Golfo da Guiné. Disponível em: <<http://cggrps.org/en/>>. Acesso em: 16 ago. 2015.

Comitê de Segurança Marítima. Disponível em: <<https://www.ccaimo.mar.mil.br/sec-imo-quem-somos/seguranca-maritima>>. Acesso em: 05 mai. 2015.

Comunidade dos Países de Língua Portuguesa. Disponível em:

<http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3676&catid=173&Itemid=436&lang=pt-BR>. Acesso em: 16 jul. 2015.

Convenção SAR. Disponível em:

<<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201405/volume-1405-I-23489-English.pdf>>. Acesso em: 12 mai. 2015.

Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Disponível em:

<<https://www.ccaimo.mar.mil.br/codigos-e-convencoes/convencoes/colreg>>. Acesso em: 20 mai. 2015.

Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Disponível em:

<http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_historical_perspective.htm>. Acesso em: 03 mai. 2015.

Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios. Disponível em:

<<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofMARPOL/Pages/default.aspx>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

Convenção SOLAS. Disponível em:

<<http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS/Pages/default.aspx>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

Cooperação Brasil-Namíbia. Disponível em:

<http://www.mar.mil.br/menu_h/noticias/ccsm/cooperacao_Brasil-Namibia.htm>. Acesso em: 10 jun. 2015.

_____. Decreto nº 6.703, de 18 de dezembro de 2008. Aprova a Estratégia Nacional de Defesa. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF. Acesso em: 30 abr. 2015.

Declaração Conjunta dos Ministros da Defesa do Brasil e de Angola. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2014/08/angola-busca-cooperacao-brasileira-para-implementar-programa-naval>>. Acesso em: 30 mai. 2015.

Dicionário Etimológico. Disponível em: <<http://etimologias.dechile.net/?seguro>>. Acesso em: 30 abr. 2015.

Discurso do ex-Chanceler Patriota na VII ZOPACAS. Disponível em: <<http://www.defesanet.com.br/geopolitica/noticia/9333/ZOPACAS---Discurso-Chanceler--Patriota/>>. Acesso em: 02 jul. 2015.

Domínio marítimo, soberania e jurisdição. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=7103>. Acesso em: 02 dez. 2015.

Edmonds, Martin; Mills, Greg. **Beyond The Horizon – Defence, Diplomacy and South Africa’s Naval Opportunies.** 1998.

Estados-membros da IMO. Disponível em: <<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 05 mai. 2015.

_____. **U.S. AFRICOM.** About United States Africa Command, 2012. Disponível em: <<http://www.africom.mil/AfricomFAQs.asp>>. Original no idioma inglês. Acesso em: 19 ago. 2015.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. **Manual para normalização de publicações técnico-científicas.** 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007.

FREITAS, Jorge Manuel Costa. **A Escola Geopolítica Brasileira.** Lisboa: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 1999.

Fórum de Diálogo Índia, Brasil e África do Sul. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=3673&catid=170&Itemid=436&lang=pt-BR>. Acesso em: 22 jun. 2015.

Gondwana. Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Gondwana>>. Acesso em: 25 maio 2015.

Guia de análise de dados do programa nacional de rastreamento de embarcações pesqueiras por satélite. Disponível em: <http://4ccr.pgr.mpf.mp.br/institucional/grupos-de-trabalho/gt-pesca/documentos-diversos/artigos-docs/06_guia_preps.pdf>. Acesso em: 18 jul. 2015.

Guia para a segurança marítima e para o ISPS Code. Disponível em: <http://www.imo.org/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Pages/Default.aspx>. Acesso em: 02 maio 2015.

Herbert-Burns, Rupert; Bateman, Sam; Lehr, Peter. **Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security**. Londres: CRC Press, 2009, p.222.

IBSAMAR. Disponível em:

<http://www.mar.mil.br/acessoainformacao/html/acoes_programas/outraoperacoes.html>.

Acesso em: 05 jul. 2015.

International Maritime Organisation. Disponível em:

<<http://www.imo.org/About/Pages/Default.aspx>>. Acesso em: 05 mai. 2015.

International Ship and Port Facility Security Code. Disponível em:

<<http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Instruments/Pages/ISPSCode.aspx>>. Acesso em:

10 mai. 2015.

John Selden (1584 – 1654). Disponível em: <<http://www.britannica.com/biography/John-Selden>>. Acesso em: 02 ago. 2015.

Jornal de Angola Online. Disponível em:

<http://jornaldeangola.sapo.ao/gente/somos_24_milhoes_de_angolanos>. Acesso em: 16 jun. 2015.

Kraska, James. *Maritime Power and the Law of the Sea - Expeditionary Operations in World Politics*. New York: Oxford University Press, 2011.

Langewiesche, William. *Anarchy at Sea*. Disponível em:

<<http://www.theatlantic.com/magazine/archive/2003/09/anarchy-at-sea/376873>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

Litoral do Brasil. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Litoral_do_Brasil>. Acesso em: 12 jul. 2015.

Livro Branco de Defesa Nacional. Disponível em:

<<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

Long Range Identification and Tracking. Disponível em:

<<http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Navigation/Pages/LRIT.aspx>>. Acesso em: 02 maio 2015.

Marinha angolana - Meios. Disponível em:

<http://www.defenceweb.co.za/index.php?option=com_content&task=view&id=29331&Itemid=255>. Acesso em: 10 ago. 2015.

Marinha namibiana. Disponível em: <https://en.wikipedia.org/wiki/Namibian_Navy#Fleet>. Acesso em: 10 ago. 2015.

Ministério do Trabalho e Transporte da República da Namíbia - Diretoria de Assuntos Marítimos. Disponível em:

<<http://209.88.21.36/opencms/opencms/grnnet/MWTC/DMA.html>>. Acesso em: 20 abr. 2015.

Operação Obangame Express. Disponível em:

<<http://www.africom.mil/newsroom/article/25316/obangame-express-2015-concludes-in-the-gulf-of-guinea>>. Acesso em: 20 jul. 2015.

Paraguassu, Lisandra. Comércio com a África volta ao radar brasileiro. **O Estado de São Paulo**, Brasília, 26 mar. 2015.

Pesca no Brasil. Disponível em: <<http://www.mpa.gov.br/pesca>>. Acesso em: 10 jul. 2015.

Pré-sal. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/areas-de-atuacao/exploracao-e-producao-de-petroleo-e-gas/pre-sal/>>. Acesso em 15 mai. 2015.

Pré-sal. Disponível em: <http://www.economiabr.com.br/Eco/Eco_pre-sal.htm>. Acesso em: 14 jun. 2015.

Programa de Desenvolvimento do Poder Naval Angolano (PRONAVAL). Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/defesa-e-seguranca/2014/08/angola-busca-cooperacao-brasileira-para-implementar-programa-naval>>. Acesso em: 30 mai. 2015.

Programa de Mentalidade Marítima. Disponível em:

<<https://www.mar.mil.br/secirm/portugues/promar.html>>. Acesso em: 20 jul. 2015.

Segurança Marítima. Disponível em:

<<http://www.imo.org/OurWork/Security/Pages/MaritimeSecurity.aspx>>. Acesso em: 10 mai. 2015.

Segurança marítima na África do Sul. Disponível em: <<http://pmg-assets.s3-website-eu-west-1.amazonaws.com/docs/2002/appendices/020918ISR.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

Sistema Brasileiro de Vigilância. Disponível em:

<<http://www.defesa.gov.br/arquivos/2012/mes07/lbdn.pdf>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul. Disponível em: <<https://www.foreignaffairs.com/print/1114639>>. Acesso em: 10 jun. 2015.

South African Maritime Safety Authority. Disponível em: <<http://www.samsa.org.za/about-us/samsa-mandate>>. Acesso em: 25 mai. 2015.

South African Navy. Disponível em: <<http://www.navy.mil.za>>. Acesso em: 10 ago. 2015.

Solução para a armada espanhola. Disponível em:

<http://www.elconfidencialdigital.com/defensa/Solucion-Armada-Angola-Principe-Asturias_0_2172382745.html>. Acesso em: 10 jun. 2015.

THOMASHAUSEN, André. **Segurança Marítima Angolana.** In: Revista de Ciências Sociais e Políticas, nº 2, Lisboa, Portugal: Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas, 2008.

TILL, Geoffrey. **Seapower: a Guide for the Twenty-first Century.** 2. ed. London: Frank Cass Publishers, Reino Unido, Londres, 2009.

Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Disponível em: <http://www.itamaraty.gov.br/index.php?option=com_tags&view=tag&id=567-zopacas-zona-de-paz-e-cooperacao-do-atlantico-sul&lang=pt-BR>. Acesso em: 08 jul. 2015.

Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul. Disponível em: <<http://www.ufrgs.br/ufrgsmun/2014/?page=committees§ion=zopacas>>. Acesso em: 13 jul. 2015.

ANEXO A

ACORDO DE COOPERAÇÃO

ENTRE

O GOVERNO DA REPÚBLICA DA NAMÍBIA

E

O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA

DO BRASIL

O Governo da República da Namíbia (por intermédio do Ministério da Defesa) e o Governo da República Federativa do Brasil (por intermédio do Ministério da Marinha), doravante denominados "Partes",

DESEJOSOS de fortalecer os laços de amizade existentes entre seus dois países;

CONSCIENTES da necessidade de promover todas as formas de cooperação "sul-sul";

RECONHECENDO que seus interesses comuns no Atlântico Sul provêm uma sólida base de cooperação entre ambos;

RECONHECENDO também que o estabelecimento de um relacionamento cooperativo no campo naval promoverá tais interesses; e

CONVENCIDOS que tal cooperação lhes permitirá melhor utilizar, em prol do desenvolvimento social e econômico de seus povos, os recursos dos mares e do leito marinho e alcançar os benefícios tecnológicos advindos daí.

ACORDAM O SEGUINTE:

ARTIGO I

As Partes cooperarão entre si, com o objetivo de criar e fortificar a Ala Naval do Ministério da Defesa da Namíbia.

ARTIGO II

As Partes estabelecerão uma estrutura de cooperação para monitorar a implementação dos programas específicos acordados e para discutir e planejar etapas futuras da cooperação, conforme esta vá se desenvolvendo e progredindo.

ARTIGO III

A estrutura de cooperação deverá ser flexível e refletirá as necessidades operacionais dos programas em andamento e os requisitos de planejamento. As alterações em tal estrutura deverão ser implementadas através de troca de correspondência entre o Ministério da Defesa e o Ministério da Marinha.

ARTIGO IV

A formação e treinamento de oficiais e praças no Brasil deverá constituir-se na etapa inicial da cooperação. A seleção do pessoal que constituirá o primeiro grupo deverá estar concluída em seis meses após a assinatura do presente Acordo.

ARTIGO V

O Ministro da Marinha deverá, por solicitação do Ministro da Defesa, designar um oficial para auxiliar na seleção dos candidatos aos cursos de oficiais e de treinamento de praças no Brasil, tanto para o primeiro grupo como para os grupos subseqüentes.

ARTIGO VI

O Ministério da Marinha deverá, por solicitação do Ministro da Defesa, auxiliar no fornecimento dos bens e serviços listados no Apêndice, o qual constituirá parte integral deste Acordo.

ARTIGO VII

De modo a facilitar e acelerar o desenvolvimento da cooperação, as Partes encorajarão visitas de representantes autorizados às instalações militares e industriais.

ARTIGO VIII

As Partes assegurarão, nos termos das legislações e práticas legais vigentes em cada país, a proteção aos direitos de propriedade industrial e ao sigilo das informações classificadas que vierem a ser intercambiadas.

ARTIGO IX

As responsabilidades financeiras para a etapa de formação e treinamento do pessoal serão partilhadas da seguinte forma:

(a) O Ministério da Marinha arcará com os custos totais referentes à formação dos oficiais namibianos e ao treinamento das praças no Brasil.

(b) O Ministério da Defesa proverá as passagens aéreas Rio-Windhoek-Rio aos oficiais e praças namibianos, bem como lhes fornecerá o dinheiro para despesas pessoais durante sua estada no Brasil.

ARTIGO X

O Ministério da Marinha arcará com as despesas referentes à remuneração do oficial ou oficiais de ligação e praças que permanecerão em Windhoek a fim de auxiliar e assessorar o Ministério da Defesa nas etapas inicial e subsequentes de cooperação. A determinação da necessidade de tal oficial ou oficiais e praças e as tarefas que lhe serão atribuídas serão objeto de troca de correspondência entre o Ministério da Defesa e o Ministério da Marinha. O Ministério da Defesa fornecerá ao oficial ou oficiais de ligação e praças um escritório apropriado e acomodações, bem como os meios de transporte necessários ao cumprimento de suas tarefas.

ARTIGO XI

A partilha das despesas relativas às etapas de cooperação subsequentes serão definidas em Acordos suplementares mencionados no Artigo XII deste Acordo.

ARTIGO XII

Para as etapas de cooperação subsequentes, as Partes redigirão Acordos suplementares que deverão conter, caso necessário, uma completa descrição do programa ou programas a serem implementados, uma definição das responsabilidades atribuídas a cada Parte, inclusive as financeiras, e um cronograma para a execução das atividades acordadas.

ARTIGO XIII

Este Acordo poderá ser modificado por mútuo consentimento das Partes. As modificações entrarão em vigor após troca de correspondência entre as Partes que especifique a data em que deverão ocorrer.

ARTIGO XIV

Este Acordo permanecerá em vigor por um período de cinco (5) anos, após o qual será renovado automaticamente por períodos adicionais de dois (2) anos cada, a menos que denunciado por escrito por qualquer das Partes através de comunicado emitido seis (6) meses antes do término de um desses períodos.

ARTIGO XV

Cada uma das Partes se reserva o direito de denunciar, total ou parcialmente, de forma temporária ou permanente, os termos deste Acordo.

ARTIGO XVI

A denúncia deste Acordo deverá ser feita por escrito através dos canais diplomáticos e entrará em vigor eis (6) meses após o recebimento da respectiva notificação.

ARTIGO XVII

A denúncia não implicará em suspensão das obrigações mencionadas no Artigo VIII deste Acordo nem afetará os programas em execução, a menos que as Partes decidam o contrário.

EM TESTEMUNHO DO QUAL, os abaixo subscritos, estando autorizados por seus respectivos governos, assinam o presente Acordo.

Feito em ...*WINDHOEK*..., aos ...*4*... dias de ...*MARÇO*... de 1994, em dois exemplares originais, sendo os textos igualmente autênticos. No caso de qualquer divergência de interpretação, o texto em inglês prevalecerá.



Pelo Governo da República
Federativa do Brasil
Mário Augusto Soares
Embaixador



Pelo Governo da República
da Namíbia
Peter Mueshange
Ministro da Defesa da
Namíbia

ANEXO B

DECLARAÇÃO CONJUNTA DOS MINISTROS DA DEFESA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E DA REPÚBLICA DE ANGOLA

A convite do Governo brasileiro, o Ministro da Defesa da República de Angola, João Manuel Gonçalves Lourenço, manteve reunião de trabalho com o Ministro da Defesa da República Federativa do Brasil, Celso Amorim, em 5 de agosto de 2014, na cidade de Brasília.

Os Ministros da Defesa do Brasil e de Angola reafirmaram seu compromisso no contínuo fortalecimento da cooperação em matéria de defesa entre os dois países, de forma a dar consistência à Parceria Estratégica bilateral.

Os Ministros fizeram um balanço positivo da cooperação bilateral já desenvolvida. Entre outros, citaram os programas de cooperação em defesa nas áreas de:

- extensão da plataforma continental de Angola, concluída em 2012, e cujo Relatório de Submissão à ONU foi apresentado por Angola em 2013;
- saúde militar, objeto de um Memorandum de Entendimento firmado em 2013;
- previdência militar e inserção social; e
- lançamento das bases de uma futura indústria de defesa em Angola, objeto de uma Declaração de Intenções, assinada em 2013.

Saudaram o reforço do arcabouço institucional da cooperação bilateral em defesa entre Brasil e Angola, por meio da criação de um Comitê Interino Conjunto de Defesa, em 2013, cuja primeira reunião se realizou em Luanda em maio de 2014. Notaram com satisfação as

tratativas para o fortalecimento da cooperação em matéria de defesa nas áreas de formação acadêmica, saúde militar, Operações Especiais, Missões de Paz, Operações de Selva, Operações de Garantia da Lei e da Ordem e Simuladores. Neste contexto, o Ministro da Defesa do Brasil apontou com agrado a visita a ser realizada pela comitiva angolana ao Hospital das Forças Armadas do Brasil, na tarde do dia 5 de agosto.

Os Ministros referiram-se, ainda, à estreita cooperação entre Angola e Brasil no tocante à revitalização da Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS), bem como no âmbito da cooperação em defesa na Comunidade de Países de Língua Portuguesa (CPLP). Citaram a realização do exercício Atlantic Tidings em Angola em 2014-2015, bem como o exercício Felino, da CPLP, a realizar-se igualmente em Angola.

Os Ministros reiteraram a importância da contribuição dos dois países nos esforços regionais africanos em prol da segurança marítima no Golfo da Guiné.

A partir dessa sólida base, os Ministros expressaram sua visão sobre a importância do contínuo reforço da cooperação bilateral em defesa, em particular nos seguintes eixos:

COOPERAÇÃO NAVAL

Os Ministros saudaram a culminação das consultas e negociações sobre a cooperação brasileira, por meio da Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), da Marinha do Brasil, na implementação do Programa de Desenvolvimento do Poder Naval de Angola (PRONAVAL).

Nesse cenário, a parte brasileira procedeu à entrega de projeto de Memorando de Entendimento Técnico no âmbito da cooperação sobre o PRONAVAL, para posterior pronunciamento de Angola. O instrumento inclui cooperação relativa à:

- aquisição de seis navios-patrolha de 500t;
- construção de estaleiros navais;

- capacitação de recursos humanos para a construção, manutenção e operação dos navios, estaleiros e sistema de vigilância; e
- implementação de um sistema de vigilância marítima.

COOPERAÇÃO AERONÁUTICA

O Ministro da Defesa do Brasil convidou Angola a participar, com o envio de observadores, da próxima edição, em 2015, do exercício aéreo multinacional CRUZEX, organizado pela Força Aérea Brasileira.

COOPERAÇÃO ENTRE EXÉRCITOS

A parte brasileira expôs elementos do Sistema Integrado de Monitoramento de Fronteiras (SISFRON), em desenvolvimento pelo Exército Brasileiro, tendo o Ministro da Defesa de Angola expressado interesse em conhecer mais de perto o sistema.

ENSINO E TREINAMENTO

Os Ministros consideram prioritário, no âmbito dos próximos passos da cooperação bilateral em defesa, reforçar o intercâmbio de alunos e instrutores – nos três ramos/forças militares (Exército, Marinha, Aeronáutica).

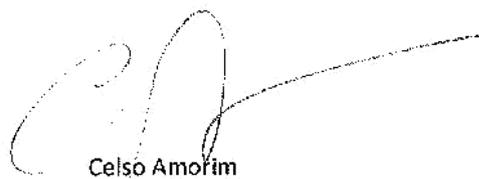
INDÚSTRIA DE DEFESA

O Ministro Celso Amorim convidou seu homólogo angolano a comparecer à Mostra da Base Industrial de Defesa, em setembro de 2014, em Brasília. Ao acolher o convite, o Ministro João Manuel Gonçalves Lourenço expressou interesse em aproveitar a oportunidade para auscultar as empresas da base industrial de defesa do Brasil sobre oportunidades de instalar-se em Angola, no quadro da implementação da indústria de defesa nacional angolana.

OPERAÇÕES MILITARES DE INTERESSE CÍVICO-SOCIAL

Os Ministros concordaram que, por ocasião das próximas operações Ágata, no Brasil, comitiva angolana será acolhida com vistas a observar a realização das chamadas “Ações Cívico-Sociais”, em benefício das populações civis em zonas inóspitas.

Brasília, 5 de agosto de 2014.



Celso Amorim
MINISTRO DE ESTADO DA DEFESA
REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

João Manuel Gonçalves Lourenço
MINISTRO DA DEFESA NACIONAL
DA REPÚBLICA DE ANGOLA

ANEXO C

MEMORANDO DE ENTENDIMENTO TÉCNICO ENTRE O MINISTÉRIO DA DEFESA DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA NO ÂMBITO DA COOPERAÇÃO SOBRE O PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DO PODER NAVAL DE ANGOLA – PRONAVAL

O Ministério da Defesa da República Federativa do Brasil e o Ministério da Defesa Nacional da República de Angola, adiante designados “as Partes”, animados pela vontade de estreitar os laços históricos de amizade e de fraternidade existentes entre os dois países e povos;

Determinados a ampliar e aprofundar as relações de cooperação entre as instituições que tutelam, particularmente no que diz respeito aos assuntos do Poder Naval Angolano;

Considerando o decreto nº 59/09, de 26 de Outubro, que criou o Sistema Nacional de Vigilância Marítima (SINAVIM), órgão de coordenação intersetorial, liderado pelo Ministério da Defesa Nacional de Angola (MINDEN) e integrando outros departamentos ministeriais da República de Angola, que tem por finalidade garantir o exercício dos direitos soberanos nas águas interiores, mar territorial e zona econômica exclusiva de Angola; e

Considerando os propósitos expressos no Acordo de Cooperação entre a República Federativa do Brasil e a República de Angola no domínio da Defesa, assinado em Brasília, a 23 de Junho de 2010, e a necessidade de estabelecer institucionalmente um instrumento de Cooperação que atenda a esse desiderato, o Ministério da Defesa da República Federativa do Brasil e o Ministério da Defesa Nacional de Angola decidem concluir o presente Memorando de Entendimento Técnico (MET) que se regerá pelas cláusulas seguintes:

1. OBJETO

O presente Memorando de Entendimento Técnico visa estabelecer as diretrizes para o planejamento e implementação do Programa de Desenvolvimento do Poder Naval Angolano – PRONAVAL, incluindo assessoria técnica, fornecimento de materiais, qualificação de pessoal, desenvolvimento de projetos, capacitação de recursos humanos e outras atividades correlatas ao setor.

2. ENGAJAMENTO INSTITUCIONAL

2.1 - O Ministério da Defesa do Brasil (MD) apoiará Angola na troca de informações pertinentes e colocará à disposição do Programa toda a capacidade técnica, científica e gerencial, sob sua jurisdição, que se revelar necessária aos objetivos da cooperação.

2.2 - Para os efeitos consignados no parágrafo anterior, o MD designa como Coordenador do PRONAVAL a Empresa Gerencial de Projetos Navais (EMGEPRON), que será responsável, quando necessário, pela interface com as

Organizações Militares da Marinha do Brasil (MB) e com as empresas do segmento naval da Base Industrial de Defesa (BID) brasileira.

3. ÁREAS DE INTERVENÇÃO

3.1 - Ao abrigo do presente MET, a cooperação incidirá sobre os seguintes aspectos:

a) Construção Naval:

a.a) o Projeto de construção naval incluirá, a princípio, a obtenção de sete Navios-Patrolha de 500t em configuração a ser acordada. Os quatro primeiros a serem construídos no Brasil, com participação e envolvimento crescente de pessoal técnico indicado pelo MINDEN de Angola, a fim de permitir a desejada qualificação de pessoal. Os três últimos serão construídos em estaleiro angolano a ser construído e aparelhado a tempo, para tal fim, com participação e assessoria técnica a ser provida pela EMGEPRON;

a.b) construção e reparação de embarcações de utilidade comercial, para fins de busca e salvamento, fiscalização comercial, pesqueira, petrolífera, ambiental e de pesquisa;

a.c) poderão ser considerados outros meios navais a serem construídos com ou sem qualificação de pessoal; e

a.d) o treinamento operacional e de manutenção será contemplado no programa, como previsto na alínea c).

b) Desenvolvimento de Estaleiros Militares

b.a) envolverá etapas de estudos preliminares, especificação, elaboração de projeto, construção e aparelhamento de estaleiro militar em área costeira a ser indicada pelo MINDEN de Angola, tendo como meta inicial a capacitação do estaleiro militar para construção de Navios-Patrolha de 500t e para sua manutenção, durante o ciclo de vida do navio; e

b.b) a posteriori, poderão ser estabelecidos outros estaleiros a serem construídos ou revitalizados, conforme prioridade a ser definida pelo MINDEN durante a execução do MET.

c) Capacitação de Recursos Humanos

c.a) qualificação de pessoal para a construção naval;

c.b) requalificação técnica dos especialistas navais da Marinha de Guerra de Angola (MGA), nas suas diversas áreas de atuação, utilizando o Sistema de Ensino Naval da MB;

- c.c) formação acadêmica, dentro do Sistema de Ensino Naval da Marinha do Brasil, incluindo desde a formação inicial até os níveis mais elevados, visando a prover o conhecimento profissional e militar-naval desejado pelo MINDEN;
 - c.d) qualificação e adestramento das tripulações dos meios navais indicados pelo MINDEN, conduzidos por estabelecimentos de ensino da Marinha do Brasil; e
 - c.e) formação de quadros da Marinha Mercante de Angola no âmbito da implementação da Convenção *Standards of Training, Certification and Watchkeeping (STCW)*.
- d) Sistema de Vigilância Marítima:
- d.a) qualificação técnica, por meio de estágios, para o pessoal da MGA, do Ministério das Pescas e do Ministério dos Transportes de Angola, visando à obtenção dos conhecimentos envolvidos na obtenção, tratamento, análise e distribuição de informações relacionadas ao controle naval do tráfego marítimo e ao sistema de vigilância marítima.

3.2 - Esses aspectos poderão ser alterados, em comum acordo, durante a execução do MET.

4. MECANISMOS DA COOPERAÇÃO

4.1 - As Partes estabelecem, como mecanismo de gestão do presente MET, um Comitê de Ligação e Acompanhamento responsável pelo planejamento e pelo controle das ações planejadas decorrentes da aplicação deste MET e respectivos cronogramas.

4.2 - O Comitê de Ligação e Acompanhamento é composto por 3 (três) representantes de cada Parte, integrando os respectivos Adidos de Defesa, reunindo-se de três em três meses e, extraordinariamente, sempre que necessário. O local e data das reuniões serão definidos de comum acordo. Ainda de comum acordo entre as partes, poderão participar das reuniões representantes de setores, a serem convidados em função dos temas a serem abordados.

4.3 - O funcionamento do Comitê de Ligação e Acompanhamento ficará subordinado a regulamento próprio e adotará as suas decisões sob a forma de recomendações e pareceres.

4.4 - Dentre outras tarefas, incumbe em especial ao Comitê de Ligação e Acompanhamento:

- a) propor ao Ministro da Defesa de Angola a sequência de execução do PRONAVAL e, em caso de necessidade, recomendar alternativas de projetos;
- b) reportar periodicamente aos Ministros da Defesa de Angola e do Brasil sobre o estado de execução e implementação do PRONAVAL;

c) pronunciar-se sobre a necessidade do estabelecimento de instrumentos contratuais com terceiras entidades, propostos pelo Coordenador do PRONAVAL, e emitir parecer sobre os elementos estruturantes constantes das propostas apresentadas; e

d) zelar pelo cumprimento dos prazos.

5. ENCARGOS RESULTANTES DA EXECUÇÃO DO PRESENTE MET

5.1 - Sem prejuízo de futuros entendimentos, os encargos financeiros resultantes da aplicação e implementação do presente MET serão suportados pelo Estado Angolano.

5.2 - A Parte brasileira, na base da cooperação bilateral existente, poderá mobilizar recursos humanos, técnicos e administrativos disponíveis com vista a reduzir os esforços da Parte angolana despendidos no âmbito do PRONAVAL.

5.3 - Os encargos financeiros resultantes da execução do presente MET poderão ser financiados pela Parte brasileira desde que para tal, haja disponibilidade.

6. DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

O presente MET é válido até a entrada em vigor de um Memorando de Entendimento a ser celebrado entre os Governos das duas Partes, sobre esta matéria, comprometendo-se as Partes em tudo fazer no sentido da observância célere das formalidades internas de cada um dos Estados para aprovação.

7. DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 - Qualquer diferença resultante da interpretação ou execução deste MET deverá ser resolvida amigavelmente através de consultas entre as Partes, sem recursos a qualquer tribunal nacional ou internacional, ou uma terceira parte para a arbitragem.

7.2 - As Partes reservam-se no direito de suspender a execução, no todo ou em parte, do disposto no presente MET, ou de proceder a sua denúncia parcial ou total, se sobrevier modificação das condições existentes à data da assinatura, que seja de molde a pôr em causa a continuidade da cooperação nele previstos.

7.3 - A suspensão da execução ou denúncia, nos termos referidos no número anterior, deverão ser objeto de notificação escrita prévia da outra Parte, com a antecedência mínima de 60 dias, não devendo ser considerados atos inamistosos e deles não resultar para a Parte que exerceu este direito, qualquer responsabilidade perante a outra Parte.

7.4 - O presente MET pode ser objeto de alterações a qualquer momento, por mútuo acordo entre as Partes.

7.5 - Qualquer Parte poderá, a qualquer momento, notificar a outra, por escrito, da sua decisão de cessar o presente MET. A cessação ocorrerá 60 (sessenta) dias após a notificação, sem prejuízo das atividades em curso.

7.6 - A informação classificada, de cada uma das Partes, obtida nos termos do presente MET, não pode ser difundida nem disponibilizada a terceiros, sem a prévia autorização escrita da outra Parte, e será apenas usada para a respectiva finalidade.

7.7 - O presente MET terá validade a partir da data da sua assinatura.

Em testemunho do acima exposto, as Partes assinam o presente MET, em quatro exemplares originais, em língua portuguesa, sendo todos igualmente autênticos.

Feito em Brasília, aos 05 dias de setembro de 2014.



Pelo Ministério da Defesa da
República Federativa do Brasil

CELSON AMORIM

Pelo Ministério da Defesa Nacional da
República de Angola



JOÃO MANUEL G. LOURENÇO

ANEXO D



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL
 Gabinete do Ministro

À
 SUA EXCELÊNCIA
 DR. CELSO AMORIM
 MINISTRO DE ESTADO DA DEFESA DA
 REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

= BRASÍLIA - BRASIL =

03042 / GAB.MDN/01.10.15.06/2014

**ASSUNTO: DENÚNCIA DO MEMORANDO DE ENTENDIMENTO
 TÉCNICO ENTRE A REPÚBLICA DE ANGOLA E A
 REPÚBLICA DO BRASIL**

Excelência,

Reportando ao Memorando de Entendimento Técnico Entre a República de Angola e a República Federativa do Brasil, assinado à 05 de Setembro do ano em curso, em Brasília, vimos comunicar-lhe que em virtude da alteração substancial das condições existentes à data da assinatura do Memorando e, ao abrigo dos pontos 7.2, 7.3 e 7.5, que procede-se a denúncia total do referido memorando e declarar que pretendemos suspender a sua execução.

Aprez-nos realçar que continuamos a contar com a parceria estratégica que consagra o Acordo de Cooperação entre a República de Angola e a República Federativa do Brasil, sendo

que não deve ser este acto considerado inamistoso no quadro do Memorando e das boas relações existentes.

Aceite, Senhor Ministro, os nossos votos de elevada estima e consideração.

GABINETE DO MINISTRO DA DEFESA NACIONAL, em Luanda, aos
 _____ de Dezembro de 2014. -

O MINISTRO


JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO