

**SEMINÁRIO SOBRE SEGURANÇA MARÍTIMA EM ÁFRICA 2010 ORGANIZADO
PELO CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS PARA ÁFRICA, EM DAR ES
SALAAM – TANZÂNIA NOS DIAS 19 E 20 DE ABRIL DE 2010**

**INTERVENÇÃO DE S.E. A MINISTRA DA DEFESA NACIONAL,
*DRª MARIA CRISTINA FONTES LIMA,***

SEGURANÇA MARITIMA E DESENVOLVIMENTO.

A ABORDAGEM DE CABO VERDE

Antes de mais, gostaria de expressar os meus sinceros agradecimentos ao Centro de Estudos Estratégicos para Africa que, no quadro da sua programação, abriu esta janela de oportunidade para nos reunirmos neste seminário nesta bela cidade do Indico que é Dar-es-Salam.

Gostaria de vos apresentar, Sr Ministro da Defesa da Tanzânia e caro Colega e a vós caros participantes, em nome do Governo da República de Cabo Verde e em meu nome pessoal e da delegação que me acompanha, saudações cordiais e fraternais que trouxemos dessas ilhas atlânticas e oeste africanas.

Permitam-me, manifestar-vos, a honra que constitui para mim poder partilhar convosco algumas reflexões sobre tema tão importante e actual, como é a Segurança Marítima e o Desenvolvimento. Vamos trazer aqui, sobretudo, a abordagem que Cabo Verde vem fazendo a essa problemática, num processo paulatino mas ingente de estruturação do Sistema de Autoridade Marítima ainda em curso. Num processo ainda sem respostas acabadas para muitas das dimensões dessa realidade complexa que é a segurança marítima.

Creiam que viemos a esta Conferencia e nela participaremos com a intenção de partilhar experiencias e construir em conjunto respostas a bem da segurança e estabilidade regional tão necessária ao desenvolvimento dos nossos países.

Tão necessária, conjuntamente com a boa governação e instituições sólidas e democráticas, para garantir o crescimento das nossas economias e construir o bem-estar e a prosperidade das mulheres e homens comuns deste nosso grande continente africano que – “shame on us” - ainda não viram resolvidas muitas das suas carências básicas e que, mantendo-se as actuais projecções, continuarão com os níveis da pobreza em que têm vivido anos seguidos e não terão, em 2015, realizado os objectivos de desenvolvimento do milénio nas suas casas, aldeias, vilas e cidades.

É, em verdade, disso que estaremos a falar quando relacionamos segurança marítima com o desenvolvimento nacional, sub-regional e internacional.

A Segurança Marítima e a sua interligação com o desenvolvimento nacional, sub-regional e internacional

O mar, que durante séculos tem sido um caminho de chegadas e partidas e fonte de riqueza, de conhecimento e de desenvolvimento dos povos, apresenta-se também como um espaço de fragilidades e de ameaças e, portanto, de preocupação permanente para as nações.

A quantidade de actividades que ocorrem no mar tem aumentado exponencialmente, estimando-se que mais de 90% do comércio mundial faz-se por via marítima. Na actualidade, sem descartar as vantagens inerentes a um mundo globalizado, é possível observar que a pobreza extrema tende a aumentar em algumas regiões, e tem sido um dos factores de fricções e conflitos, assim como tem sido um dos eixos para o surgimento de Estados “falhados” e extensos espaços marítimos sem autoridade.

Com efeito, a mescla entre, por um lado, a intensificação do tráfico marítimo, determinado em grande medida pela novas exigências do mercado e o aparecimento das novas potências económicas emergentes e, por outro, o vazio de poder que se detecta principalmente em zonas marítimas onde o Estado ribeirinho é incapaz de exercer quaisquer autoridades, origina espaços de “ninguém”, vazios de poder, aproveitados por grupos criminosos organizados transnacionais para a prática de inúmeros actos ilícitos.

Podemos citar: a imigração ilegal, os tráficos ilícitos de pessoas, de drogas, de armas, incluindo de destruição massiva, o ressurgimento da pirataria. O contrabando de cigarros, a contrafacção de medicamentos, o roubo de petróleo, entre outros.

Devemos referir, ainda, que qualquer Estado costeiro se encontra sujeito a actos, involuntários ou não, provenientes de acidentes ou incidentes, nas suas águas, durante o transporte marítimo de materiais potencialmente perigosos, incluindo radioactivos ou resíduos tóxicos.

Mas mais, alguns Estados costeiros, incapazes de exercer a soberania e a autoridade interna e no mar, às vezes, por falta de meios, outras por falta de vontade, tornam-se permissivos a este tipo de actividades. A pobreza extrema e outros factores minam a coesão social e quando associados ao crescimento desequilibrado das populações e da economia pode constituir uma fonte de tensão, geradora de conflitos, afectando, deste modo, a estabilidade e a democracia.

Como sabemos, a pesca é um pilar importante de desenvolvimento dos Estados costeiros, porém, a pesca ilegal ou não controlada é um flagelo de envergadura tal que se tornou numa das preocupações prioritárias tanto da nossa sub-região como de toda a comunidade internacional. Devemos envidar esforços para melhorar a qualidade das embarcações, investindo na renovação das frotas, na formação, e em infra-estruturas, para deste modo, retirar o maior proveito dos recursos que o mar pode proporcionar. A par disso, deve existir uma fiscalização mais apertada e eficaz à pesca ilegal. A captura de espécies protegidas, empregando artes de pesca proibidas ou ignorando as quotas de captura, prejudica a produtividade e a variedade da pescaria e o seu possível colapso põe em causa a segurança alimentar de muitas famílias que dependem desta actividade para sobreviver.

Igualmente, a exploração indevida e descontrolada dos recursos sub-aquáticos constitui outra forma de empobrecimento das nações.

Por outro lado, o aumento de actos de pirataria ao largo da costa africana pode conduzir, no futuro, à procura de novas rotas e, com isso, a diminuição inevitável das transacções comerciais nessa região, a diminuição do uso dos portos e, consequentemente, perda de investimentos e de postos de trabalho.

Além disso a plena implementação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar deixa já antever uma corrida às riquezas dos fundos marinhos tanto as das plataformas continentais (fixadas em 200 milhas ou no processo de ser alargadas para as 350 milhas) como das ainda previsivelmente maiores riquezas da “Area” para cuja exploração já existe uma “pole position” e a que os países africanos não podem ficar alheios ou deixar que os seus direitos sejam ignorados.

Todas estas situações constituem grandes desafios.

Para enfrentá-las há que elaborar uma visão holística, centrada na análise real das situações e dos meios disponíveis, articulada com os esforços da comunidade sub-regional e internacional numa tripla direcção:

- Garantir a segurança (no sentido de safety/sureté) da circulação de pessoas e bens e do comércio marítimo;
- pôr fim a impunidade daqueles que dirigem, actuam e beneficiam com as actividades ilícitas e ilegais e criam ou favorecem a instabilidade social e até política nos nossos países;
- e agir para potenciar as riquezas e os recursos marinhos pondo-os ao serviço do crescimento económico, da criação de emprego e da riqueza e do desenvolvimento humano dos países africanos.

Terão registado que adoptei aqui um conceito amplo de segurança marítima na linha do que faz um estudo orientado pela Comissão da União Africana (“Maritime Development in Africa: An Independent Specialist Framework”) que nos diz que “from an African perspective, a proposed definition of maritime security could be anything that creates, sustains or improves the secure use of Africa’s waterways and the infrastructure that supports these waterways”

1. O espaço geográfico: Cabo Verde e o Atlântico

Situado no Atlântico médio, a menos de 300 milhas (455km) do cabo homónimo, na costa noroeste africana, Cabo Verde é constituído por dez ilhas e um conjunto de ilhéus, perfazendo 4.033 km², numa área oceânica de 87 milhas de raio, 4.200km de costa e um espaço marítimo de 734.265 Km², incluindo o mar interior, as águas arquipelágicas, a zona contígua e a Zona Económica Exclusiva.

Em 35 anos de independência, que completa este ano, Cabo Verde passou de País Menos Avançado para País de Rendimento Médio.

Apesar dos enormes ganhos que tem conseguido e do assinalável crescimento, concomitantemente com a redução da pobreza, que vem registando, a sua economia continua dependente, a agricultura ocupa ainda a maioria da população mas cobre apenas 15% das necessidades; a pesca é pouco desenvolvida, porém com condições para ser uma actividade produtiva importante; o turismo e a indústria hoteleira ocupam lugar especial no

desenvolvimento; o PIB per capita, proveniente maioritariamente do sector terciário, é de 3.000US\$ per capita (era de 300US\$ na altura da Independência); a inflação de 1,5%; o desemprego de 25%; e ainda cerca de 27% da população é pobre.

A posição geográfica de Cabo Verde, a extensão do seu mar territorial e da ZEE, bem como da área SRR (Search and Rescue Region) (na ordem dos 645 mil km²), aliado ao facto de ser uma zona de cruzamento de múltiplas rotas de tráfego, constituem no seu conjunto factores gerais de enquadramento que balizam o plano de utilização operacional de meios navais e aéreos para a segurança marítima.

Cabo Verde é um pequeno país mas tem um espaço marítimo sob jurisdição nacional que constitui quase 180 vezes o território terrestre, num conjunto que terá no total a dimensão da França. É assim, na verdade, muito mais mar que terra, pelo que o Mar em todas as suas dimensões é consubstancial a Cabo Verde, constituindo assim, uma dimensão incontornável das políticas públicas no arquipélago.

Além disso, sendo um pequeno Estado com vulnerabilidades várias, não possuindo recursos minerais como tantos outros Estados africanos possuem, tendo por recursos naturais quase que exclusivamente o seu povo e as suas latitude e longitude Cabo Verde tem na estabilidade e segurança um recurso estratégico. Em grande parte os níveis de crescimento e desenvolvimento que vem registando são tributários da estabilidade política e social garantida num quadro de boa governação e de construção e consolidação da democracia e do Estado de direito. Daí a necessidade de preservarmos a todo o custo a estabilidade e segurança ...

1.1. Os principais desafios e ameaças

1. Vivemos num mundo globalizado que nos confronta com um leque variado de ameaças de origens incertas ou difusas, obrigando a uma maior capacidade de enfrentar o desconhecido. A possibilidade de se fazer avaliações seguras de intenções são cada vez mais reduzidas. A razoável previsibilidade da ameaça deixou de existir. Da possibilidade de um conflito global, em larga escala, passou-se para o deflagrar de diversos tipos de conflitos de proporções aparentemente reduzidas mas que se espalham através de organizações ramificadas. Ocorrem, regra geral, com muitos intervenientes, tornando difícil distinguir o combatente do não combatente. São mudanças tão sérias que obrigaram à revisão da doutrina, no quadro da qual, o paradigma da segurança colectiva parece incontornável. A mudança da natureza das ameaças obrigou à adequar os conceitos, o equipamento, o armamento, em que o recurso às novas e avançadas tecnologias ajuda a destacar a importância crescente de uma formação exigente.

2. As principais ameaças à segurança e à estabilidade de Cabo Verde são, em termos gerais, as que pairam sobre a Paz no Mundo, mas, sobretudo, aquelas que têm uma incidência particular nesta região atlântica e da África do Oeste.

O Estado de Cabo Verde considera as diversas formas de actividades ilícitas que ocorram no seu território como uma forma de agressão à sua soberania e,

por isso, tem procurado organizar-se para combater essas actividades ilícitas e outras formas de crime organizado que afectam a segurança marítima. Cabo Verde tem ainda o entendimento que as ameaças que eventualmente possam pairar sobre qualquer país da sub-região representam igualmente um perigo à sua segurança porque a natureza global deste é cada vez mais forte. E é assim com o tráfico de cocaína proveniente da América do Sul, que utiliza a região Atlântica e Oeste africana como trânsito cujo volume de droga transaccionada já atingiu 20% em relação ao tráfico mundial.

Da poluição marítima à delapidação dos recursos marinhos, passando pela pesca ilegal, pela exploração desmesurada dos recursos marinhos, dos tráficos ilícitos e da pirataria Cabo Verde é solidário e disponível para se associar àqueles que combatem essas nefastas ameaças ao desenvolvimento dos países. Ora a opção pelo desenvolvimento tem seus corolários e um deles tem a ver com o crescimento da economia, o que não é possível sem a normalização e o aumento do comércio com o mundo. Cabo Verde vai continuar a assumir o seu compromisso em desenvolver uma estratégia global para combater esses males no vasto espaço marítimo de Cabo Verde e da Sub-Região.

No que toca ao combate ao tráfico de droga na sub-região oeste africana, para além dos esforços internos bem sucedidos que levamos a cabo, defendemos uma estratégia regional que permite fazer o cerco efectivo das redes existentes e das suas ramificações em quaisquer instituições dos Estados que elas possam já ter capturado e ou corrompido. Acolhemos por isso na Praia em Outubro de 2008 uma Conferencia da CEDEAO que adoptou o Plano da Praia para uma estratégia de luta da sub-região contra o droga que comporta, entre outras, uma dimensão de controlo e combate do trafico feito por via marítima ..

3. Dada a natureza das ameaças na actual conjuntura política e económica, por um lado, e por outro as característica do Estado de Cabo Verde, torna-se extremamente importante que o Estado de direito possa exercer a soberania sobre todo o seu território, ainda que seja com recurso a parcerias cooperativas e com soluções inovadoras, através das quais, se deverá encontrar a melhor engenharia organizacional. As estruturas especializadas do Estado, fazendo prevalecer o primado da lei, devem ser estendidas às actividades marítimas, que por sua vez, devem ser geridas por uma Autoridade Marítima eficiente e com pessoal devidamente qualificado.

1.2. O Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional (CEDSN)

A natureza das ameaças impõe a necessidade de uma visão holística das questões de segurança e defesa e uma visão global e abrangente para a elaboração das respostas. A necessidade de uma visão estratégica das respostas, levou-nos a ponderar a importância de instrumentos de boa governação e correcta gestão que pudessem disciplinar as actividades, programar a utilização dos modestos recursos existentes, adequar as estruturas aos objectivos estratégicos pretendidos e incentivar as boas práticas.

Assim, o Governo de Cabo Verde elaborou e aprovou um «Conceito

Estratégico de Defesa e Segurança Nacional (CEDSN)» onde inscreveu as grandes orientações políticas do Estado de Cabo Verde em matéria de segurança e defesa.

O CEDSN transmite a visão actual do Estado de Cabo Verde sobre a situação internacional e nacional e destaca a importância daquilo que designa por segurança cooperativa. Também destaca os valores permanentes da Nação cabo-verdiana, analisa as principais ameaças à segurança e estabilidade do país que, sendo um país insular e de emigração, acolhe uma Nação que se distribui pelos continentes. Ciente da importância que a cidadania e a sociedade civil têm para a assumpção das grandes opções em matéria de segurança e defesa nacional dão também a devida importância ao debate alargado do Conceito Estratégico de Defesa e Segurança Nacional. A acção estratégica para a segurança e defesa procura ter em conta a realidade histórica, cultural e geográfica de Cabo Verde e afirma de forma clara que o espaço marítimo nacional representa, simultaneamente, uma área de imensos recursos para o desenvolvimento e de grandes vulnerabilidades à segurança, constituindo-se, portanto, numa das primeiras prioridades para a segurança e defesa.

1.3. A Reforma das Forças Armadas e suas missões

O CEDSN trata do conjunto de instituições, e respectivas missões, fundamentais para a segurança nacional, destacando as Forças Armadas, considera que elas devem dispor de uma organização flexível e modular, adequada aos modernos requisitos de empenho conjunto e combinado de forças, privilegiando a interoperabilidade dos meios. Para se poder adaptar as FA aos desafios e ameaças que o país enfrenta e alcançar as capacidades, acima referidas, a sua organização, como preconiza o Programa do Governo, foi sujeita a uma Reforma e reestruturação profundas. Essa nova configuração, consagrada no Regime Geral¹, apresenta-as divididas em dois ramos: a Guarda Nacional (GN) e a Guarda Costeira (GC)².

A GN integra a Polícia Militar, os Fuzileiros Navais, Unidades de Artilharia e a Infantaria. A GN constitui a principal componente das F.A. destinada à defesa militar do país, através da realização de operações terrestres e anfíbias, bem como ao apoio à segurança interna, de acordo com as suas missões específicas. Ela responde, ainda, pela defesa dos pontos estratégicos e essenciais no território nacional.

A GC destina-se à defesa e protecção dos interesses económicos do país no mar e ao apoio aéreo e naval às operações terrestres e anfíbias, de acordo com as suas missões específicas e integra as Esquadrilhas Naval e Aérea e a Unidade de Abordagem. A GC foi reconfigurada para melhor responder às demandas que o espaço marítimo exige desde a fiscalização, à protecção dos recursos marinhos e às operações SAR.

«Em suma, o país dispõe de uma instituição que, sem descurar a sua missão

¹ Lei nº 89/VI/2006 que define o regime geral das Forças Armadas -Boletim Oficial nº 2 – I Série, de 9 de Janeiro de 2006

² «Artigo 4º - **Estrutura** - 1. A estrutura das Forças Armadas compreende: a) *Os órgãos militares de comando*; b) *A Guarda Nacional*; c) *A Guarda Costeira*.(.).

principal - a defesa militar da Nação contra qualquer ameaça ou agressão, ...-, assume outras Missões, não menos importantes, todas elas estabelecidas na Constituição de 1992:

«b) Vigilância, fiscalização e defesa do espaço aéreo e marítimo nacionais, designadamente no que se refere à utilização das águas arquipelágicas, do mar territorial e da zona económica exclusiva e a operações de busca e salvamento, bem como, em colaboração com as autoridades policiais e outras competentes e sob a responsabilidade destas, à protecção do meio ambiente e do património arqueológico submarino, à prevenção e repressão da poluição marítima, do tráfico de estupefacientes e de armas, do contrabando e outras formas de criminalidade organizada; (...)

f) Desempenho de outras missões de interesse público. (...)»³.

2. As principais medidas para a Segurança Marítima: Nacional, Sub-Regional (CEDEAO) e Regional/Continental

Para fazer frente a todas as ameaças identificadas e condicionantes da Segurança

Marítima e se poder definir adequadamente o rol de medidas políticas e operacionais necessárias a uma efectiva segurança marítima nacional, sub-regional e Regional/continental, para além dos meios, é preciso identificar e caracterizar os factores de instabilidade e adoptar medidas legislativas, qualificar devidamente os recursos humanos, criar estruturas necessárias, desenvolver capacidades de planificação e execução de programas.

1. Factores de Instabilidade - Apesar da impossibilidade de prever com certeza a evolução do panorama estratégico internacional e suas consequências é possível salientar alguns factores que poderão influenciar a situação e ajustar aos equilíbrios na nossa sub-região.

De entre esses factores, destacam-se ameaças relacionadas, nomeadamente, com o terrorismo, o narcotráfico, o tráfico de armas e migração clandestina, a crescente falta de sensibilidade da sociedade civil para questões de protecção ambiental no meio marinho, a Pesca com frotas de elevadas capacidades que transgridem as quotas, a passagem de navios em condições de certificação de navegabilidade duvidosa, com transportes de carga perigosa, bem como outras necessidades de interesse público no âmbito das emergências no mar.

2. Medidas Legislativas - Importa, sobre esta matéria, primeiro identificar e ultrapassar lacunas da legislação interna, procurando, o mais possível, salvaguardar e implementar as Convenções, Tratados, Protocolos e Acordos internacionais que constituem os instrumentos base para a Segurança Marítima correspondendo ao padronizado pela Organização Marítima Internacional (IMO) *inter alia*:

Convenção das Nações Unidas sobre Direito no Mar (Montego Bay, 1982),

³ Artigo 244º da Constituição da República e artigo 8º do Regime Geral das Forças Armadas

Convenção para a salvaguarda da vida no mar (SOLAS), Convenção MARPOL, Convenção Internacional sobre Busca e Salvamento (Hamburgo, 1979) e Convenção Internacional da Aviação Civil (Chicago, 1944) e Convenção SUA.

Para a implementação de legislação e as convenções CV conta com várias agências, com competências específicas no âmbito da Autoridade Marítima (GC, IMP, DGP, PN (PM), PJ,) encontrando-se no momento a desenvolver um processo de criação de um Sistema de Autoridade Marítima, acompanhado pela experiência e análise de parceiros. Nessa conformidade está a ser desenvolvida legislação nas seguintes matérias:

- a) Criação de Sistema de Autoridade Marítima (SAM);
- b) Coordenação entre Agências;
- c) Criação de Serviço SAR (CVSAR) Marítimo e Aéreo.

2.1. O Patrulhamento da ZEE e Operações de Busca e Salvamento

1. Medidas de Reestruturação das organizações

A salvaguarda da segurança marítima passa incontornavelmente pela existência de capacidades navais e aéreas que permitam conduzir a fiscalização e buscas.

Para fazer face a essas ameaças à Segurança Marítima e outras situações, CV dispõe de plataformas e equipamentos mínimos essencialmente em três instituições – Guarda Costeira (um navio-patrulha oceânico, três lanchas costeiras e uma aeronave) Instituto Marítimo Portuário e Polícia Nacional (ramo da Polícia Marítima), sendo que a maior capacidade de meios deve ser concentrada na GC. Isso permite maximizar o esforço de sustentação pelo princípio do **Duplo Uso (Defesa + Segurança)**.

Nos próximos dois anos, deverão passar a fazer parte dos efectivos da GC os seguintes meios:

- a) 1 Lancha costeira;
- b) 1 Navio-patrulha oceânico, com 51mts em construção; e
- c) 2 Helicópteros para fiscalização, SAR e outras emergências.

Com efeito, a reestruturação e equipamento das instituições é um processo paralelo que deve acompanhar as exigências das atribuições cometidas às mesmas. Uma das reestruturações mais significativas no quadro da Segurança Marítima é a que envolve a Guarda Costeira – Ramo Militar ao qual foram atribuídas exigentes competências em termos de Autoridade Marítima, aproveitando os seus meios de defesa para a salvaguarda da Segurança.

2. Comando e Controle

Por outro lado, não menos importante que os meios navais e aéreos, são as capacidades de Comando e Controle, associadas aos equipamentos de Informações, Informática e Comunicações, imprescindíveis à interoperabilidade interna entre agências com competências no mar e externa com outros

parceiros, nomeadamente países da CDEAO e da Sub-região.

As FA, o IMP e a PN devem ter capacidade de coordenar operações, operando Sistemas cujos requisitos sejam compatíveis interna e externamente com os seus principais parceiros – em especial da CEDEAO.

O Centro de Operações e Segurança Marítima (COSMAR), instalado com apoio da cooperação Americana, a ser inaugurado no decurso do próximo mês, equipado com sistemas automatizados generalizados e internacionalmente aceites pela IMO (International Maritime Organization), será uma Célula de Apoio Operacional do Cmdte da GC e é um exemplo incontornável desta capacidade.

Este Centro servirá, ainda, como núcleo imprescindível às operações de Segurança Marítima, permitindo a aquisição, fusão, processamento, visualização e partilha de um vasto conjunto de informações, inclusivamente com outras agências internacionais, bem como melhorar a coordenação no SAM, agregando representantes das várias agências nacionais com competências de Autoridade Marítima.

Futuramente serão adoptadas facilidades SAR para tornar o Centro um Rescue Center (RCC) associado ao do Mindelo, sob a responsabilidade do IMP.

3. Controlo de Tráfego Marítimo

A capacidade de Controlo de Tráfego Marítimo é outra das medidas com manifesto significado na salvaguarda da Segurança Marítima, e que resulta de um projecto de parceria com a Espanha. Trata-se de um processo liderado pelo MITT (IMP) que vai dar capacidade de cobertura radar VTS (Vessel Traffic System), com a instalação de antenas nas Ilhas da Boavista, Maio, Santiago e Brava. Este processo representa o início de um verdadeiro programa de ordenamento do território marítimo e está associado a uma proposta de criação de corredores de tráfego pelo IMP à IMO, constituindo um dos principais requisitos para o Controlo de Tráfego Marítimo. Torna-se evidente que a existência de corredores de tráfego associada a sistemas de monitorização como o Automatic Identification System e o Vessel Traffic System, vem melhorar o panorama da navegação, facilitando a acção de identificação de embarcações suspeitas, maximizando o esforço de fiscalização.

4. O Patrulhamento da ZEE

O êxito das patrulhas da ZEE, passa por:

- a) Criar condições para ter meios em permanência atribuídos às áreas de fiscalização com prontidão para operar quando se afigure necessário;
- b) Constituir equipas de fiscalização configuradas adequadamente para cada tipo de situação esperada, quando a informação disponível permitir;
- c) Dispor de um **planeamento anual** que contemple as missões conjuntas com outros países ou outras organizações;
- d) Utilizar **ferramentas (software)**, que apoiem a decisão na actividade de Patrulha (ex: **Sistema de Apoio à Decisão da Actividade de**

Patrulha).

5. Operações de Busca e Salvamento

O desenvolvimento de legislação SAR e a criação de um Serviço SAR que envolva todos os Órgãos do Estado com capacidades de Comunicações marítimas e aéreas, e meios que possam contribuir para o SAR, constituem também uma medida incontornável representativa da imagem e da credibilidade de um país soberano. Foi já aprovada legislação essencialmente no âmbito do SAR aéreo e está a ser desenvolvida legislação de SAR marítimo envolvendo em especial o IMP, a GC e a PN (Polícia Marítima).

O Serviço é dirigido pelo MITT apoiado por uma Comissão consultiva CNSAR, com representantes de vários ministérios, entre os quais o MD através da GC. Esta comissão terá a responsabilidade de normalizar, administrar e criar as condições que permitam ao Serviço executar a sua missão. Contudo a coordenação só se consegue com desprendimento, espírito de colaboração e muito treino.

6. Modelo de Segurança Marítima

O modelo que Cabo Verde propõe e tem procurado seguir integra um conceito, uma estrutura e uma metodologia próprios.

O **Conceito**, constituindo a base permite fazer face ao contingente, isto é, aos factores de maior instabilidade, dá prevalência a determinados princípios que concorrem para a racionalização e coordenação como: Uniformizar e racionalizar, tendo o cuidado de atender às especificidades de cada área; Coordenar e cooperar em benefício do Interesse Nacional; Respeitar as competências de cada instituição e socializar a legislação. Também se propõe a existência de Organizações e capacidades flexíveis que possam responder a diferentes solicitações, nomeadamente, nas plataformas, seguindo o princípio de alteração das configurações de acordo com o tipo de fiscalização ou emergência.

Por outro lado, consegue-se avaliar as lacunas da Segurança Interna, e ultrapassá-las, pois, elas são também lacunas da Segurança Marítima; não deixar de agir por falta de legislação adequada; e cooperar, sempre que possível, com as autoridades com competência específica na matéria em causa.

Outros elementos relevantes do sistema que enforma o **Modelo de Segurança Marítima** são: os **requisitos** – através dos quais se definem as capacidades necessárias por prioridades, com cuidado e aproveitamento do que já existe, com critério e de forma gradativa abrangendo todas as áreas (plataformas, comunicações, Informações, Análise, etc.) de forma integrada; a **Formação e Legislação** fundamentais para termos agentes seguros e firmes na sua acção e na aplicação da lei.

2.2. A segurança Cooperativa: Os Tratados de fiscalização conjunta do espaço marítimo sob jurisdição de Cabo Verde

As opções de Cabo Verde, país pequeno e com escassos recursos, tendo presente que as ameaças e os desafios actuais ultrapassam a sua capacidade, são equacionar com mais acuidade os problemas e desenhar soluções que permitem responder com eficácia.

Isso passa pela concepção da “Segurança cooperativa”, isto é, pelo entendimento de que, nas condições actuais, o país, por si só, não conseguirá alcançar a segurança almejada e que, por maiores e mais poderosos que os Estados sejam, sozinhos, não conseguirão enfrentar as ameaças difusas, de actores não estatais e sem origem territorial predeterminada como são as ameaças transnacionais já caracterizadas.

Então, com base nos laços histórico-culturais e amizade que unem os povos, sem pôr em risco a independência e a soberania, no mais estrito respeito pela não ingerência em assuntos internos de cada Estado, está-se concebendo uma noção de segurança cooperativa através da qual se criem parcerias proactivas e se implemente a cooperação técnico-militar num estilo novo que reforça as capacidades existentes e torne mais consistente a interoperabilidade das forças para a acção permanente e concertada contra essas novas ameaças, imediatas ou latentes.

Cabo Verde vem discutindo com os seus parceiros esse novo paradigma de segurança de que resultou tratados de fiscalização conjunta do espaço marítimo sob jurisdição nacional.

O preâmbulo do primeiro tratado, preparado e assinado, dá especial enfoque à noção de “Segurança cooperativa”. Considera-se, nesse documento, que as tradicionais relações de amizade existentes entre dois povos e a cooperação construída entre as nações, se houver interesse dos estados envolvidos, permitem aos Governos, no estrito respeito pelos princípios de não intervenção, do direito e da ordem jurídica internacional, assumirem compromissos de se apoiarem no esforço de segurança de espaços marítimos sob jurisdição da outra parte; sobretudo, quando pela posição geoestratégica de um dos estados, as graves ameaças a que está sujeito, a dimensão da mesma área e a falta de recursos impedem essa parte de o poder fazer sozinho. Mais ainda, essa atitude reforça o dever de cooperação entre os Estados no combate às diversas formas de criminalidade organizada e na implementação das resoluções das Nações Unidas e Convenções Internacionais e favorece a segurança das regiões.

Foi com Portugal, que inauguramos essa modalidade de cooperação em matéria de segurança marítima com a assinatura de um TRATADO DE FISCALIZAÇÃO CONJUNTA a que se seguiu, na mesma modalidade, Tratados ou Memorandos com Espanha, Grã-Bretanha e os Estados Unidos.

Esses acordos estabelecem os aspectos essenciais e facilitam a sua operacionalização, como: as modalidades de fiscalização; a responsabilidade pelas acções de fiscalização; os ilícitos praticados por navios de Estados terceiros; a informação operacional; a protecção de matéria classificada e os encargos financeiros.

No respeito pela Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e as normas consuetudinárias no domínio do direito do mar, temos vindo, de facto, a por em prática esses importantes instrumentos com a realização de operações de fiscalização.

Com o Brasil, a França⁴ e a Holanda tem havido contactos, respondendo ao seu interesse em dar o seu contributo, cientes de que a segurança marítima do Atlântico depende também em parte da articulação entre países de trânsito das rotas do crime transnacional.

No âmbito da sub-região, Cabo Verde, desde há muitos anos, participa no Programa de Fiscalização das Pescas com os países ribeirinhos da costa oeste africana, patrocinado pelo Luxemburgo e no âmbito da Convenção Sub-Regional das Pescas

Importa anotar que os tratados de fiscalização conjunta assinados com outros países ou organizações constituem uma rica experiência de relevo no âmbito da Segurança Marítima dependente, realmente, de outros factores, para mais e melhores resultados, como:

- a) Necessidade de padronizar procedimentos à custa de Lições Aprendidas;
- b) Melhorar os níveis de coordenação e Planeamento das operações;
- c) Reforçar as responsabilidades do País que recebe a operação, nomeadamente no âmbito das facilidades portuárias.

3. Conclusões: Medidas para reforçar a segurança marítima

Antes de mais, é preciso reconhecer que a segurança marítima é um problema que afecta todos os Estados, ainda que principalmente os costeiros, que exigem soluções amplas e respostas à escala mundial.

Há que conhecer, minimamente, o que acontece no entorno marítimo nacional e regional, ter capacidade de actuar perante riscos e ameaças, ou seja, ser capaz de responder, de prever e adiantar as possíveis situações de risco. É, também, necessário retirar o máximo dos recursos disponíveis no sentido de melhorar as acções de fiscalização e policiamento e, assim, criar condições de maior segurança nas nossas águas; contribuir para a preservação ambiental; melhorar as condições de actuação em caso de acidentes ou incidentes marítimos.

Na esfera interna, é fundamental reconhecer que a responsabilidade neste domínio deve ser partilhada e que o controlo e o combate eficazes desses riscos e ameaças dependem da colaboração e coordenação entre as instituições e organizações civis e militares com competências na área.

No plano internacional serão necessárias políticas conjuntas e integradas, através da celebração de acordos para legitimar acções em áreas não totalmente definidas pela legislação internacional e, também, acções de controlo e fiscalização conjuntas.

A coordenação nacional, regional e internacional é, por conseguinte, imprescindível, principalmente entre as agências de inteligência, que podem identificar atempadamente as áreas de risco, os grupos criminosos transnacionais organizados, os potenciais santuários dos tráficos ilegais, e outros ilícitos, propondo medidas pró-activas e eficazes. Só através da

⁴ Com a França tem sido realizado exercícios conjuntos e combinados, apesar de não ter sido assinado o Tratado

combinação de meios e de vontades a esfera mundial, poder-se-á mitigar tais ameaças.

Entretanto, também aqui concordo com as conclusões do estudo a que já me referi acima e que alerta para o facto de que “developing and implementing a comprehensive African maritime strategy is not something that can be done overnight. It needs to be a consultative process and one that is rooted in the ethos of collective security and development ... Africa, like other continents, will always have to form alliances with other stakeholders in face of mutual challenges and opportunities in an interdependent global economy. But it should not be a mere “recipient” of maritime strategies crafted outside the continent.”

Nestas, como noutras áreas da agenda pública africana, a água pode estar a ferver na panela da casa do nosso vizinho, parceiro ou amigo mas nunca poderá cozinhar o arroz na nossa panela ... lembra-nos sabiamente um ditado da Guiné-Bissau.

Estou convencida de que lenta e gradualmente, se nos empenharmos numa cooperação dinâmica, regional e internacional, conseguiremos garantir maior segurança no nosso espaço marítimo, que tanta falta faz à prossecução do desenvolvimento dos nossos países, sub-regiões e do Continente, contribuindo desse modo para a segurança e estabilidade mundial.

E para terminar, queria agradecer, uma vez mais, a oportunidade que me foi concedida e reiterar, aqui, a minha convicção de que estamos trilhando o melhor percurso e faço votos que continuemos pedra-a-pedra construindo esse espaço de segurança, um “edifício” de que seremos todos, também beneficiários.

Obrigada pela vossa atenção!