

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

CC(ÍNDIA) SHALABH GOEL

COOPERAÇÃO MARÍTIMA ÍNDIO-BRASILEIRA:

presente e futuro

Ri de Janeiro

2011

CC(ÍNDIA)SHALABHGOEL

COOPERAÇÃO MARÍTIMA INDO-BRASILEIRA:

presente e futuro

Monografia apresentada à Escola de Guerra Naval,
como requisito parcial para a conclusão do Curso de
Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: CMG(RM1) William de Sousa Moreira

Ri de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2011

RESUMO

O Brasil e a Índia têm semelhantes características, aspirações e visão compartilhada de desenvolvimento da nova ordem mundial. A relação estratégica entre os dois países é natural, mas tem como obstáculo uma separação geográfica de cerca de 14000 km ou 7600 milhas náuticas entre eles. O melhor modo de superar esse obstáculo é a cooperação marítima, pois, no mar os dois países são vizinhos. A cooperação entre o Brasil e a Índia começou efetivamente na última década, sob a liderança dinâmica do último presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva (1945 -). Hoje, a cooperação marítima entre o Brasil e a Índia ainda é limitada, seja no campo estratégico de exploração e exploração de petróleo do mar, na defesa ou na Antártica. A ampliação da cooperação nesses campos abre perspectivas também para outras áreas, como desenvolvimento da infraestrutura marítima e pesquisa e desenvolvimento de tecnologias ligadas ao mar. O fundamento dessa cooperação já existe em termos dos acordos bilaterais ou dos acordos trilaterais como parte de IBAS. Agora, os dois países precisam desenvolver e ampliar a cooperação marítima. Essa ampliação poderia ser realizada por meio de intercâmbios, seja de pessoas, dos recursos, das tecnologias, dos conhecimentos ou das informações. Mesmo que isso leve tempo para implementar, os potenciais benefícios mútuos de laços mais fortes entre Brasil e Índia são grandes demais para ignorar.

Palavras-chave: Brasil; Índia; Cooperação Marítima; Relações Índia-Brasil

ABSTRACT

Brazil and India have similar characteristics, aspirations and share a common vision of new world order. Strategic relations between the two countries is but natural, however, the geographic separation of 14000 km or 7600 nautical miles is a huge obstacle in the development of this relationship. The best way to overcome this hindrance is *maritime cooperation*, because at sea the two countries are virtually neighbours. Effectively, the cooperation between the two countries started only in last decade under the dynamic leadership of previous president of Brazil, Luiz Ínacio Lula da Silva (1945 -). Even today, the maritime cooperation between the two countries is limited to their strategic interests, viz, offshore petroleum exploration, defence and Antarctica. The expansion of cooperation in these fields will also open doors for enhancing the relationship in other related areas, such as, development of maritime infrastructure and research and development of maritime technologies. The foundation for this cooperation has already been created by signing of various bilateral or trilateral (as part of IBSA) acts. Now, the two countries need to develop and further enhance the maritime cooperation. This amplification could be done by *exchange* of personnel, resources, technology and information. Even though, it will take time to implement, the potential mutual benefits of strong Indo-Brazil relationship are too strong to be ignored.

Key Words: Brazil; India; Maritime Cooperation; RelationsIndia-Brazil

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 10 Intercâmbio Comercial Brasil – Índia.....	49
FIGURA 2 Amazônia Azul	50
FIGURA 3 Reservas Petróleo Do Brasil	51
FIGURA 4 Reservas Minerais Do Brasil	52
FIGURA 5 Portos Principais Do Brasil.....	53
FIGURA 6 Antártica: Estações De Pesquisa E Reivindicações Territoriais	54
FIGURA 7 Zona Econômica Exclusiva (Zee) – Índia	55
FIGURA 8 Índia – Reivindicação Da Extensão Dos Limites De Plataforma Continental	58
FIGURA 9 Exploração De Nódulos Polimetálicos No Oceano Índico.....	59
FIGURA 10 Blocos De Exploração De Petróleo Do ONGC	62

LISTA DE TABELAS

TABELA 1 Amazônia Azul - Dados Principais.....	13
TABELA 2 Transportes Aquaviários do Brasil- Dados Principais.....	16
TABELA 3 Recursos do Mar da Índia - Dados Principais.....	22
TABELA 4 Transportes Aquaviários da Índia- Dados Principais	24
TABELA 5 Comparação dos Interesses Marítimos do Brasil e da Índia	48
TABELA 6 Atos Bilaterais entre o Brasil e a Índia	61

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	8
2	OS INTERESSES MARÍTIMOS	11
2.1	Os Interesses Marítimos do Brasil	11
2.1.1	Amazônia Azul.....	12
2.1.2	Transportes Aquaviários	15
2.1.3	Defesa.....	17
2.1.4	Antártica.....	18
2.2	Os Interesses Marítimos da Índia	20
2.2.1	Recursos do Mar	21
2.2.2	Transportes Aquaviários	23
2.2.3	Defesa.....	25
2.2.4	Antártica.....	27
2.3	Os Vetores da Convergência	28
2.4	Eventuais Conflitos dos Interesses	29
3	A COOPERAÇÃO MARÍTIMA	31
3.1	O Estado Atual da Cooperação Marítima Entre o Brasil e a Índia	31
3.2	Áreas que Têm Possibilidade de Ampliação da Cooperação	34
3.3	Caminhos para Implementar a Ampliação da Cooperação	34
3.3.1	Desenvolvimento da Infraestrutura	35
3.3.2	Pesquisa e Desenvolvimento da Tecnologia	36
3.3.3	Recursos do Mar	37
3.3.4	Defesa	37
4	CONCLUSÃO	39
	REFERÊNCIAS	42
	APÊNDICE A	45

APÊNDICE B	49
ANEXO A	50
ANEXO B	51
ANEXO C	52
ANEXO D	53
ANEXO E	54
ANEXO F	55
ANEXO G	56
ANEXO H	59
ANEXO I	60
ANEXO J	62
ANEXO K	63

1 INTRODUÇÃO

Aliança entre Brasil e Índia tem mais de 500 anos. Pedro Álvares Cabral descobriu Brasil em 1500 ao se desviar da rota náutica que o levaria à Índia. O Brasil se tornou uma colônia portuguesa e importante escala nas rotas entre a Europa e a Índia. Essa conexão portuguesa na época colonial iniciou a troca de vários produtos agrícolas. Cabe notar que grande parte do gado bovino trazido para o Brasil tem de origem indiana.

Depois da independência da Índia em 1947, suas relações diplomáticas com o Brasil foram estabelecidas em 1948. Seus laços se mantiveram praticamente insignificantes durante a maior parte da guerra fria. O Brasil estava ligado à geopolítica dos Estados Unidos e a Índia alinhou-se à ex-

União Soviética. No entanto, após a guerra fria, na nova ordem mundial, a Índia e o Brasil se encontraram no mesmo lado em vários fóruns internacionais, como o G77, G20, Nações Unidas etc. Em 2001, o grupo financeiro *Goldman Sachs* cunhou o acrônimo BRIC, que se refere a Brasil, Rússia, Índia e China, que se destacaram no cenário mundial pelo rápido crescimento de suas economias em desenvolvimento. Com a criação do IBAS (Índia, Brasil e África do Sul), em 2003, as relações entre a Índia e o Brasil atingiram um novo patamar. O Fórum de Diálogo IBAS, também chamado de G3, é um acordo feito entre Índia, Brasil e África do Sul, de caráter político, estratégico e econômico. Em 2004, Índia e Brasil, com Japão e Alemanha, criaram uma aliança com a intenção de apoiar as propostas uns dos outros para alcançar assentos permanentes no Conselho de Segurança das Nações Unidas. Parece claro que Índia e Brasil estão vivenciando um avanço sem precedentes nas suas relações.

Não é difícil compreender as razões desse avanço. Os dois países são estáveis, seculares, multiculturais, multiétnicos e grandes democracias. Os dois países têm economias de trilhões de dólares, aspirações de desenvolvimento e cada um

é um ator importante na sua região. E mais importante, os dois países se estão posicionados nomes molados na nova ordem mundial e têm visões compartilhadas da evolução da ordem global.

No entanto, ter vários interesses em comum não significa que os laços Brasil-Índia sejam livres de problemas. Os dois países são excepcionalmente grandes, são nações diversas e complexas, por isso é natural que difiram em opinião em muitos aspectos. Também, os dois países são competidores em vários campos econômico e geopolítico. Mesma era da globalização, Brasília e Nova Delhi encontram-se separadas por 14.000 quilômetros de distância. Essa distância constitui um grande obstáculo para as boas relações entre os dois países. Por causa dessa distância, a interação entre as duas sociedades é ainda mínima (STUENKEL, 2010). Diz-se que boas relações estratégicas são sempre baseadas em relações socioeconômicas. Essa separação é, com certeza, o maior obstáculo nas relações socioeconômicas entre Índia e Brasil. O problema na diferença de opinião na competição poderia ser resolvido por meio de diálogo, mas qual é a solução do problema de separação?

Segundo o Ministro das Relações Exteriores da Índia, Shri Pranab Mukherjee (1935-), “O simples fator geográfico de que dois terços das superfícies do nosso planeta são cobertas com água dá origem a uma relação particularmente íntima entre relações internacionais e assuntos marítimos¹.” Esta afirmação, acompanhada do fato de que a Índia e o Brasil são separados por cerca de 14000 km ou 7600 milhas náuticas indica claramente a necessidade de desenvolver cooperação marítima. Como os dois países estão separados geograficamente, o desenvolvimento das suas relações poderá ser avançado pela ampliação de sua cooperação marítima. Garantir essa ampliação será, pois, fundamental para o incremento das relações entre os dois países em outros setores.

¹ MUKHERJEE, Pranab. *International Relations and Maritime Affairs: Strategic Imperatives*, 30 jun. 2007. Disponível em: <<http://meaindia.nic.in/mystart.php?id=530112961>>. Acesso em: 14 abr. 2011. Palestra proferida aos oficiais da Marinha da Índia na Kolkata.

Assim, o objetivo principal deste trabalho é explicitar o estado atual da cooperação marítima entre Índia e Brasil e identificar caminhos e áreas em que ela pode ser expandida. Para isso, inicialmente precisamos identificar os interesses marítimos dos dois países e a partir disso, apontar os vetores de convergência. Comparando-os com o estado atual da cooperação, pretende-se identificar as áreas em que a cooperação marítima pode ser expandida. Assim, o objetivo secundário desse trabalho é analisar os interesses marítimos de ambos os Estados e identificar os vetores da convergência.

Para alcançar esses objetivos, o trabalho está dividido nos quatro capítulos. O primeiro capítulo é dedicado à análise da história e da geopolítica das relações indo-brasileiras. No segundo, são discutidos os interesses marítimos do Brasil e da Índia e identificados quais deles são comuns, quais são os vetores de convergência e se há conflitos entre os dois países. Então, no terceiro capítulo, o trabalho analisa o estado atual da cooperação marítima e a possibilidade de ampliá-la, à luz dos interesses comuns ou eventualmente conflitantes. A conclusão do trabalho, com foco nos interesses estratégicos dos dois países, está no quarto capítulo.

O estudo assume relevância em razão da situação contemporânea. A Índia e o Brasil têm aspirações de se tornarem superpotências. Os dois países têm visões idênticas de seus desenvolvimentos próprios e de sua inserção no mundo. Essa sintonia está funcionando como vetor de convergência. Ademais, como os dois países estão separados geograficamente, o desenvolvimento de suas relações só poderá ser avançado pela ampliação de sua cooperação marítima. A pesquisa contribuirá para identificar o estado presente e as alternativas para ampliação dessa cooperação.

2 OS INTERESSES MARÍTIMOS

Para avaliar a possibilidade de cooperação marítima é necessário analisar os interesses marítimos dos dois países, identificar quais são os interesses comuns e se há conflitos entre eles. Nesse capítulo são elaborados esses aspectos das relações marítimas entre o Brasil e a Índia. Para os fins desta monografia, os interesses marítimos são divididos nos seguintes grupos:

- (a) Recursos do Mar (Petróleo, Minerais e Indústria da Pesca)
- (b) Transportes Aquaviários (Portos, Marinha Mercante, Navegação Interior e Turismo Náutico)
- (c) Defesa
- (d) Antártica

Claro está que os interesses marítimos de países como Índia e Brasil são enormes. No entanto, no âmbito desta Monografia, apenas os interesses pertinentes aos dois países serão mencionados. A seguir serão mostrados os seus principais interesses marítimos em médio e longo prazo.

2.1 Os Interesses Marítimos do Brasil

“No caso do Brasil, os interesses marítimos são históricos e amplos. O mar foi nossa via de descobrimento, de colonização, de invasões, de consolidação da independência, de comércio e de agressões, além de arena de defesa da soberania em diversos episódios, inclusive em duas guerras mundiais, neste século. Do ponto de vista econômico, 95% de todo o comércio exterior brasileiro são transportados por via marítima, o que significa, entre exportações e importações, algo em torno de cem bilhões de dólares por ano, sem contar o custo do próprio frete, que gira em torno de seis bilhões de dólares anuais, quase o mesmo valor da receita obtida com toda a exportação de minério de ferro, soja e café. Ademais, 80% do petróleo nacional são extraídos do subsolo marinho, num total de um milhão de barris/dia. Do mar, também, retira-se uma infinidade de outros recursos econômicos, desde a pesca, sal, algas e uma vasta gama de compostos orgânicos até minerais e

matérias primas diversas. Tal fonte, quase ilimitada, tende a aguçar os interesses e a desenvolver dependências. No caso do Brasil, onde hoje já representa muito, poderá tornar-se a virtual fronteira econômica do futuro.”
BRASIL, Marinha do Brasil²

2.1.1 Amazônia Azul

Nº	Parâmetro	Valor
(a)	Zona Econômica Exclusiva ³	3,5 milhões de km ²
(b)	Plataforma Continental ⁴ (Mapa no Anexo A)	4,5 milhões de km ² (Reivindicado)
(c)	Litoral ⁵	≈ 8500 km
(d)	População na zona costeira ⁶	25%
(e)	Contribuição da zona costeira no PIB nacional ⁷	73%
(f)	Reservas do petróleo ⁸	13,2 bilhões de barris
(g)	Reservas do gás natural ⁹	364,2 bilhões de metros cúbicos
(h)	Reservas do petróleo no mar ¹⁰ (Mapa no Anexo B)	≈80%
(i)	Parte do mundo ¹¹	7.24% (6º lugar no mundo)
(j)	Outros minerais na plataforma continental ¹² (Mapa no Anexo C)	Diamantes, ouro, granulados e placeres, sulfetos-polimetálicos, fosforitas, crostas-cobaltíferas, evaporito-enxofre, carvão

² BRASIL. Marinha. *O Mar e o Brasil*. Disponível em: <www.mar.mil.br>. Acesso em: 31 maio 2011

³ BRASIL. Ministério da Educação. *O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro*, Brasília, DF, 2005, p.20.

⁴ Ibid.

⁵ Ibid, p.103.

⁶ Ibid, p.18.

⁷ Ibid, p.103.

⁸ ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Central Intelligence Agency. *The World Fact Book - 2010*. Disponível em: <www.cia.gov>. Acesso em: 31 maio 2011.

⁹ Ibid.

¹⁰ BRASIL. Ministério da Educação. *O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro*, Brasília, DF, 2005, p.260.

¹¹ ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Central Intelligence Agency. *The World Fact Book - 2010*. Disponível em: <www.cia.gov>. Acesso em: 31 maio 2011.

¹² FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *Amazônia Azul*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

Nº	Parâmetro	Valor
(k)	Minerais na “Área” do Atlântico do sul ¹³	Granulados, pláceres, fosforitas, evaporitos, enxofre, carvão, nódulos polimetálicos, crostas cobaltíferas, sulfetos polimetálicos, hidratos de gás.
(l)	Produção da indústria da pesca ¹⁴	01 milhão de toneladas
(m)	Pessoas envolvidas na indústria da pesca ¹⁵	10 milhões de pessoas
(n)	Potencial da indústria da pesca ¹⁶	20 milhões de toneladas

Tabela 1: Amazônia Azul - Dados Principais

Os dados acima evidenciam que o Brasil tem águas jurisdicionais muito extensas. A reivindicação do Brasil sobre a extensão dos limites de sua Plataforma Continental apresentada à Comissão de Limites da Plataforma Continental (CLPC) da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) deu origem a algumas observações. Após as negociações com a CPLP inerentes a essas recomendações, as águas jurisdicionais brasileiras (AJB) poderão somar aproximadamente 4,5 milhões de km². Uma área comparável às dimensões da Amazônia que, por isso, passou a ser chamada Amazônia Azul. As ilhas oceânicas contribuem significativamente para a Amazônia Azul: Ilhas de Trindade e Martin Vaz e o Arquipélago de São Pedro e São Paulo. Assim, estas ilhas têm de grande interesse para o Brasil.

Na Amazônia Azul, o Brasil tem uma grande reserva de petróleo, o principal recurso do mar. Ainda, depois de descobrimento do petróleo no Pré Sal¹⁷, as

¹³ FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *Amazônia Azul*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid.

¹⁶ Ibid.

¹⁷ O pré-sal é uma camada de petróleo e gás localizada a profundidades que superam os sete quilômetros, abaixo de uma extensa camada de sal. No Brasil, ele estende-se do Norte da Bacia de Campos ao Sul da Bacia de Santos.

reservas de petróleo do Brasil poderão ter um aumento de 5 – 8 bilhões de barris¹⁸. Essa grande reserva de petróleo terá grande importância não só no desenvolvimento da economia, mas também para o lugar do Brasil no mundo.

Além do petróleo e gás, a Amazônia Azul também contém vários recursos vivos e não vivos. A exploração e exploração dos recursos não vivos do mar, especialmente a grandes profundidades, requerem pesquisa, desenvolvimento e sofisticada tecnologia. Além disso, na indústria pesqueira do Brasil, a pesca **extrativa** representa participação acima de 70%. Por isso, o Brasil tem na aquicultura a sua principal fronteira de expansão da produção pesqueira¹⁹.

Como visto, uma grande parte dos recursos naturais do Brasil está localizada na Amazônia Azul. No entanto, considerando a taxa de crescimento da economia brasileira, seu potencial futuro e perspectiva de melhoria na tecnologia de exploração de fundo de mar, será um erro limitar os interesses marítimos brasileiros por recursos naturais à Amazônia Azul. Assim, é imperativo que a "Área"²⁰ do Atlântico do Sul seja incluída neste estudo. Pelo fato de o Atlântico do Sul possuir vários outros minerais, é importante que se ampliem os interesses marítimos do Brasil além das AJB. Por isso, lugares como a Elevação do Rio Grande adquirem uma importância significativa nos interesses marítimos do país.

¹⁸ PETROBRAS. *Fontes de Energia*. Disponível em <<http://www.petrobras.com.br/pt/energia-e-tecnologia/fontes-de-energia/petroleo/>>. Acesso em: 23 jul. 2011.

¹⁹ BRASIL. Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. *Setor Pesqueiro*. Disponível em <www.mar.mil.br/secirm/psrm.htm>. Acesso em: 02 jun. 2011.

²⁰ A "Área" significa o leito do mar, os fundos marinhos e o seu subsolo além dos limites das jurisdições nacionais dos países costeiros. A "Área" e seus recursos são patrimônio comum da humanidade. As atividades na "Área" devem ser organizadas, realizadas e controladas pela Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, Kingston, Jamaica.

2.1.2 Transportes Aquaviários

Número de série	Parâmetro	Valor
(a)	Fluxo marítimo ²¹	531 milhões toneladas
(b)	% do mercado de transporte marítimo mundial ²²	6.8%
(c)	% do comércio internacional do país ²³	96% por peça, 83.2% por valor
(d)	Mercadorias principais movimentadas pela via marítima ²⁴	Minério de ferro (36,58%), Petróleo e Produtos (23,81%)
(e)	Números de portos ²⁵ (Mapa no Anexo D)	45 portos principais
(f)	Taxa de crescimento do fluxo dos portos principais por ano (1999-2009) ²⁶	7.6%
(g)	Índice de qualidade das portas (na escala de 1 a 7) ²⁷	2.94 (123º lugar no mundo)
(h)	Frota de transportes marítimos ²⁸ (incluindo os navios com bandeiras de conveniência)	7,7 milhões de TPB, 161 navios, 0,66% da capacidade mundial
(i)	Crescimento dos cruzeiros de cabotagem ²⁹	33% ao ano (média)
(j)	Investimento pelo governo no setor de navegação interior ³⁰	2007 – 13% 2025 – 29%, (planejado)

²¹ COELHO André Luís Souto de Arruda. *A Marinha Mercante Brasileira*. Rio de Janeiro, 30 maio 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

²² Ibid.

²³ BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. *Estatísticas de Comércio Exterior*. Disponível em: <www.mdic.gov.br>. Acesso em: 30 abr. 2011.

²⁴ BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Anuário Estatístico*, 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

²⁵ Ibid.

²⁶ Ibid.

²⁷ WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report*, 2010-2011. Disponível em: <<http://www3.weforum.org>>. Acesso em: 21 jul. 2011

²⁸ ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). *Review of Maritime Transport*, 2010. Disponível em: <www.unctad.org>. Acesso em: 10 jun. 2011.

²⁹ STRAUHS, Hilbert. *Política Marítima Nacional*. Rio de Janeiro, 12 mar. 2011 Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

Número de série	Parâmetro	Valor
(k)	Área de influência do sistema hidroviário ³¹	6,5 milhões de km ² dos 8,5 milhões de km ² da área territorial brasileira.

Tabela 2: Transportes Aquaviários do Brasil- Dados Principais

Considerando que 96% do comércio internacional do Brasil é transportado por via marítima, os portos têm um grande papel no desenvolvimento econômico do país. A extensa costa brasileira é dotada de portos públicos e terminais portuários privativos em processo de modernização e ampliação da capacidade de movimentação de cargas. A modernização dos portos ajuda na abertura da economia e, por isso, US\$ 2,5 bilhões foram investidos pelos 14 Terminais de Contêineres em portos públicos e prosseguem investimento de US\$ 4 bilhões até 2015³². Como resultado da modernização, de 1999 até 2009, as cargas movimentadas nos portos brasileiros aumentaram em aproximadamente 76%.

Com o crescimento da capacidade nacional na movimentação de carga, esperava-se que a frota mercante também crescesse. Mas, infelizmente, o Brasil não poderia replicar seu sucesso nesse campo. Hoje, incluindo os navios com bandeiras de conveniência, o país tem só 0,66% da capacidade mundial. A Marinha Mercante Nacional é um setor de natureza estratégica. Ela garante o funcionamento do comércio exterior do país e influencia a competitividade das exportações. Ela assegura a soberania em situações de crise e emergência interna e contribui para o equilíbrio da balança de serviços e para a circulação equilibrada da economia doméstica. Por essas razões, é importante que o Brasil aumente essa capacidade

³⁰ BRASIL. Ministério de Transportes. *Plano Nacional Logística e Transporte*: PNLT, Abril 2007. Disponível em: <www2.transportes.gov.br>. Acesso em: 11 jun. 2011.

³¹ Ibid.

³² MOREIRA, Gustavo Peclý. *O Sistema Portuário Nacional*. Rio de Janeiro, 21 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

estratégica. Para isso, há 13 estaleiros, mas a maioria voltada a atender às necessidades da indústria *offshore*³³.

Com crescimento no setor de turismo, nos últimos oito anos, os cruzeiros de cabotagem cresceram 623% no Brasil, gerando empregos e arrecadação de impostos para municípios, estados e União³⁴. Uma das razões para esse crescimento foi disponibilidade de portos de padrão internacional para passageiros. O turismo náutico é um dos setores fortes da economia brasileira.

O Brasil é um país privilegiado em termos de disponibilidade de infraestrutura hidroviária, tanto a interior como a costeira habilitada ao desenvolvimento da navegação por cabotagem. Reconhecendo esse fato, o Governo do Brasil prioriza o transporte hidroviário e vai aumentar os investimentos nesse setor de 13% em 2007 a até 29% em 2025³⁵.

Assim, portos, marinha mercante e navegação interior constituem uma parte importante dos interesses marítimos do país. Dos três, portos e navegação interior estão se desenvolvendo bem, mas desenvolvimento da frota de marinha mercante precisa de correções.

2.1.3 Defesa

De acordo com a Estratégia Nacional da Defesa (END)³⁶, a responsabilidade da defesa marítima é da Marinha do Brasil (MB). Segundo a END, as tarefas básicas da MB são a negação do uso do mar, o controle de áreas marítimas e a projeção de poder sobre terra. Pela

³³ BRASIL. Ministério da Educação. *O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro*. Brasília, DF, 2005, p.54-61.

³⁴ STRAUHS, Hilbert. *Política Marítima Nacional*. Rio de Janeiro, 12 mar. 2011 Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

³⁵ BRASIL. Ministério de Transportes. *Plano Nacional Logística e Transporte: PNLT*, Abril 2007. Disponível em: <www2.transportes.gov.br>. Acesso em: 11 jun. 2011.

³⁶ BRASIL. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional da Defesa*. Disponível em: <www.mar.mil.br>. Acesso em: 16 jun. 2011.

visão da MB³⁷, os meios para implementação dessas tarefas estão em uma Força moderna, equilibrada (entre os componentes principais) e balanceada (contra as ameaças). Segundo a END, essa força vai incluir, entre outros, submarinos convencionais e nucleares (para negação do uso do mar), os navios-aeródromo (para controle de áreas marítimas) e tropas de Fuzileiros Navais, em permanente condição de pronto emprego (para projeção de poder sobre terra). Pela END, o Brasil precisa manter e desenvolver sua capacidade de fabricar esses navios e submarinos. As três tarefas estratégicas da MB devem focar:

(a) defesa pró-ativa das plataformas petrolíferas;

(b) defesa pró-ativa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras;

(c) prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças nãoconvencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio;

(d) capacidade de participar de operações internacionais de paz, fora do território e das águas jurisdicionais brasileiras, sob a égide das Nações Unidas ou de organismos multilaterais da região;

Pelas diretivas acima, é óbvio que, excetuando a defesa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas, todas as outras atividades não são limitadas às águas jurisdicionais brasileiras. Por isso a MB, precisa de capacidade para operar em qualquer lugar no Atlântico do Sul, onde está a maioria dos interesses marítimos do Brasil.

2.1.4 Antártica

Antártica é um continente de grande importância para a humanidade. Ele detém quase toda a água doce do planeta e possui recursos minerais, energéticos e vivos, ainda

³⁷ BRASIL. Marinha. *Visão*. Disponível em: <www.mar.mil.br>. Acesso em: 16 jun. 2011.

incalculáveis. Também ele é um arquivo da história climática do planeta e regula o clima do planeta e nos afeta diretamente. O meio ambiente antártico é único e suscetível às mudanças globais. Um bem comum de toda a humanidade que merece ser preservado.

Como único continente inabitado, a Antártica não tem nenhum governo e não pertence a nenhum Estado. Vários países reivindicam áreas (Anexo E), mas essas reivindicações não são reconhecidas por outros. Sua situação é regulada pelo Tratado da Antártica e por outros acordos relacionados, chamados em seu conjunto de Sistema do Tratado Antártico.³⁸ Originalmente, o tratado foi assinado por 12 países. Hoje, há 28 estados de membros consultivos, incluindo o Brasil e a Índia.

O Tratado Antártico transformou a Antártica em uma área de preservação científica, estabeleceu a liberdade de investigação científica, a proteção ambiental e banuiu exercícios militares no continente. Ele proíbe quaisquer operações militares na Antártica, tais como o estabelecimento de bases e de fortificações, a realização de manobras ou teste de qualquer tipo de arma. Pessoal e equipamento militar são permitidos apenas para pesquisa científica ou para outros propósitos pacíficos³⁹.

O Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR) foi aprovado em janeiro de 1982. A primeira vez o Brasil foi à Antártica, no verão de 1982-83 e em 06 de fevereiro de 1984, foi instalada a Estação Antártica "Comandante Ferraz" (EACF), na Península Keller, Baía do Almirantado, Ilha Rei George, Ilhas Shetlands do Sul.⁴⁰

³⁸ O Tratado da Antártica é o documento assinado em 1 de dezembro de 1959 pelos países que reclamavam a posse de partes do continente antártico, em que se comprometem a suspender suas pretensões por período *indefinido*, permitindo a liberdade de exploração científica do continente, em regime de cooperação internacional. Desde 1959, as reivindicações na Antártica estão suspensas e o continente é considerado politicamente neutro. Para as finalidades do Sistema de Tratados, a Antártica é definida como toda a terra e plataformas de gelo em torno dos 60°S.

³⁹ SECRETARIAT OF THE ANTARCTIC TREATY. *Tratado da Antártica*. Disponível em: <www.ats.aq>. Acesso em: 17 jun. 2011

⁴⁰ BRASIL. *Marinha. O Programa Antártico Brasileiro*. Disponível em: <www.mar.mil.br/secirm/proantar.htm>. Acesso em: 17 jun. 2011.

Segundo o Contra-almirante Marcos José de Carvalho Ferreira, Secretário da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (SECIRM), a presença na Antártica é importante pelas seguintes razões⁴¹:

(a) Assegurar a participação nas decisões sobre o futuro do continente porque, pelo artigo IX e XII do Tratado Antártico⁴², só os países que realizam pesquisa científica significativa podem ser membros consultivos e ter o direito a participar na tomada de decisões sobre o futuro do continente.

(b) Desenvolver pesquisa científica de qualidade na Antártica

(c) Capacidade de realizar apoio logístico a grandes distâncias

(d) Operação em áreas inóspitas

2.2 Os Interesses Marítimos da Índia

História marítima da Índia antecede o nascimento da civilização ocidental em 2300 a. C., durante a Civilização do Harappan. Os mares da Índia foram dominados por marinheiros indianos até o séc. 13. Foi o declínio das proezas da Índia no séc. 14, que foi em grande medida responsável pelo sucesso dos aventureiros europeus que começaram a chegar às nossas costas, no século seguinte. Ao negligenciar seu mar, a Índia pagou um preço grande em colonização. Hoje, Índia reconhece muito bem seus interesses marítimos.

⁴¹ FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *PROANTAR*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

⁴² SECRETARIAT OF THE ANTARCTIC TREATY. *Tratado da Antártica*. Disponível em: <www.ats.aq>. Acesso em: 17 jun. 2011.

2.2.1 Recursos do Mar

Número de série	Parâmetro	Valor
(a)	Zona Econômica Exclusiva ⁴³ (Mapa no Anexo F)	2 milhões de km ²
(b)	Plataforma Continental ⁴⁴ (Mapa no Anexo G)	≈3 milhões de km ² (Reivindicado)
(c)	Litoral ⁴⁵	7516,6 km
(d)	Número das ilhas ⁴⁶	1197 ilhas
(e)	Reservas do petróleo ⁴⁷	5,8 bilhões de barris
(f)	Reservas do gás natural ⁴⁸	1075 bilhões de metros cúbicos
(g)	Reservas do petróleo no mar ⁴⁹	49%
(h)	Reservas do gás natural no mar ⁵⁰	42%
(i)	Parte do mundo ⁵¹	0,42% (23º lugar no mundo)
(j)	Outros minerais na plataforma continental ⁵²	Granulados, placeres (contendo ilmenita, monazita, zircão), carbonato de cálcio e fosforitas.
(k)	Minerais na “Área” do Oceano Índico ⁵³	Nódulos de manganês, crostas-cobaltíferas, nódulos polimetálicos e hidratos de gás.

⁴³ ÍNDIA. Navy. *India's Maritime Military Strategy*, Capítulo 5. Disponível em: <www.indiannavy.nic.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

⁴⁴ ÍNDIA. Department of Ocean Development. *Vision (Perspective plan 2015)*. Disponível em: <www.dod.nic.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

⁴⁵ ÍNDIA. Navy. *India's Maritime Military Strategy*, Capítulo 5. Disponível em: <www.indiannavy.nic.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

⁴⁶ Ibid.

⁴⁷ ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Central Intelligence Agency. *The World Fact Book - 2010*. Disponível em: <www.cia.gov>. Acesso em: 31 maio 2011.

⁴⁸ Ibid.

⁴⁹ ÍNDIA. Ministério de Petróleo e Gás Natural. *Basic Statistics on Indian Petroleum & Natural Gas, 2009-10*. Disponível em: <http://petroleum.nic.in>. Acesso em: 27 jun. 2011.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Central Intelligence Agency. *The World Fact Book - 2010*. Disponível em: <www.cia.gov>. Acesso em: 31 maio 2011.

⁵² ÍNDIA. National Institute of Oceanography. *Sagar : A Pocketbook on the Ocean with special reference to waters around India*, p 29,30. Disponível em: <www.nio.org>. Acesso em: 31 maio 2011.

Número de série	Parâmetro	Valor
(l)	Produção da indústria da pesca ⁵⁴	7,13 milhões de toneladas (10ª maior produtor no mundo)
(m)	Quota da pesca do mar ⁵⁵	2,92 milhões de toneladas
(n)	Crescimento da indústria ⁵⁶	86% desde 1990-91
(o)	Exportação ⁵⁷	541 mil toneladas
(p)	Pessoas envolvidas na indústria da pesca ⁵⁸	14,5 milhões de pessoas

Tabela 3: Recursos do Mar da Índia - Dados Principais

Como Brasil, Índia também tem uma grande área marítima com recursos. Mas essa área tem uma maior relevância, para Índia, em face de proporção da porção territorial (3,3 milhões de km²) e sua população (1,2 bilhões)⁵⁹. De fato essa área corresponde a outra Índia. Assim, como para o Brasil, a “Área” tem uma importância grande para a Índia.

Com só 0,42% das reservas provadas do petróleo global, Índia fica em 23º lugar no mundo em reservas do petróleo⁶⁰. Isso não é suficiente para atender às demandas da grande economia indiana e por isso dependente na importação do petróleo.

Na plataforma continental na “Área” do Oceano Índico existem muitos recursos minerais. A Índia é o investidor pioneiro, a primeira a ter sido atribuído um local de 150.000 quilômetros quadrados na Bacia do Oceano Índico Central (CIOB) pela Autoridade

⁵³ ÍNDIA. National Institute of Oceanography. *Sagar* : A Pocketbook on the Ocean with special reference to waters around India, p 29,30. Disponível em: <www.nio.org>. Acesso em: 31 maio 2011.

⁵⁴ ÍNDIA, Departamento do Agricultura. *Handbook on Fisheries Statistics-2008*. p.1. Disponível em <www.fsi.gov.in>. Acesso em: 31 maio 2011.

⁵⁵ Ibid.

⁵⁶ Ibid. p 5.

⁵⁷ Ibid. p 1.

⁵⁸ Ibid. p 2.

⁵⁹ ÍNDIA. *India at a Glance*. Disponível em: <www.india.gov.in>. Acesso em: 17 jun 2011

⁶⁰ ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Central Intelligence Agency. *The World Fact Book - 2010*. Disponível em: <www.cia.gov>. Acesso em: 31 maio 2011.

Internacional dos Fundos Marinhos (ISBA) das Nações Unidas, para o aproveitamento dos módulos polimetálicos (PMN) depositados no fundo do mar entre 4000 a 6000m de profundidade (Anexo H)⁶¹. A Índia está em processo de desenvolvimento de tecnologia de exploração de minerais em grandes profundidades.

Com grande população, a indústria pesqueira é muito importante para a Índia em termos de fonte de proteínas. Nos últimos 20 anos, essa indústria cresceu 86%. Segundo o Departamento da Agricultura, a pesca extrativa na Índia já atingiu o nível máximo sustentável e o potencial da expansão se restringe à aquicultura.

2.2.2 Transportes Aquaviários

Número de série	Parâmetro	Valor
(a)	Fluxo marítimo (dos portos principais)	561 milhões toneladas
(b)	% do mercado de transporte marítimo mundial	7,1%
(c)	% do comércio internacional do país	90% por peça, 70% por valor
(d)	Mercadorias principais movimentadas pela via marítima	Petróleo e Produtos (31%) Minério de ferro (18%) Contentores (18%) Carvão (14%)
(e)	Números de portos	13 portos principais 176 portos menores
(f)	Índice de qualidade das portas (na escala de 1 a 7) ⁶²	3.9 (83º lugar)
(g)	Taxa de crescimento do fluxo dos portos principais por ano (1999-2009)	10% (portos principais) 22% (portos menores)

⁶¹ ÍNDIA. Ministério das Geociências. *Annual report 2009-10*. Disponível em <www.dod.nic.in>. Acesso em: 31 maio 2011.

⁶² WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report 2010-2011*. Disponível em: <http://www3.weforum.org>. Acesso em: 21 jul. 2011.

Número de série	Parâmetro	Valor
(h)	Frota de transportes marítimos	10 milhões de TPB, 1% da capacidade mundial

Tabela 4: Transportes Aquaviários da Índia- Dados Principais⁶³

As quatro principais mercadorias movimentadas no país pelo transporte marítimo representaram 81% do total. Essa proporção tende a aumentar com a containerização do tráfego de carga geral e com o aumento do comércio de carvão, para atender o setor de energia e a demanda da indústria siderúrgica relativa à importação de carvão térmico e metalúrgico. O transporte de petróleo também tende a crescer, não só para as necessidades domésticas, mas também para apoiar um crescimento da indústria de derivados de petróleo, uma vez que a Índia emerge como um importante centro de refino para a região. O transporte de minério de ferro pode cair com o crescente de demanda da indústria siderúrgica nacional⁶⁴.

O desenvolvimento dos portos da Índia e da infraestrutura relacionada com o comércio continuará a ser fundamental para sustentar o sucesso do crescimento da economia. Com esse crescimento e a diversificação de comércio, as demandas dos portos e da infraestrutura vão crescer. Assim, há necessidade de expandir os portos do país de modo oportuno e eficiente.

Enquanto o comércio marítimo indiano tem crescido a uma taxa de 12,25% nos últimos 10 anos, a quota da marinha mercante indiana no transporte de comércio exterior do país tem diminuído ao longo dos anos, de cerca de 40% em 1990 para cerca de 8,4% em 2008-09. A Índia precisa mudar essa tendência. Até 2020, Índia objetiva adquirir uma capacidade de 43 milhões de TPB dos quais, a empresa pública *Shipping Corporation of India (SCI)*

⁶³ ÍNDIA. Ministério do Transporte. *Maritime Agenda 2010-2020*. Disponível em: <www.shipping.nic.in>. Acesso em: 12 maio 2011.

⁶⁴ Ibid.

contribuirá com 13 milhões de TPB - 110 novos navios. Para isso, há 27 estaleiros sendo 8 públicos e 19 privados. A indústria indiana da construção naval, que tinha apenas cerca 0,1 % da parte de construção naval mundial em 2002, cresceu para 1% em 2007-08⁶⁵, mais dez vezes.

Contudo, no setor de cruzeiros de cabotagem a Índia não alcança o sucesso como deveria, porque a Índia é destino para turismo. A razão é a falta de portos do padrão internacional para passageiros⁶⁶.

Na Índia, os Transportes Ferroviários e Rodoviários (que são os principais modos de transporte de carga a granel) estão sobrecarregados e saturados e seu reforço de capacidade em grande escala é muito difícil. A navegação interior é eficiente e eficaz modo de transporte (especialmente para produtos a granel, produtos perigosos e cargas de dimensões grandes). Mas, na Índia, esse tipo de navegação permanece pouco explorado, porém tem grande potencial para complementar as ferrovias sobrecarregadas e as estradas congestionadas⁶⁷.

2.2.3 Defesa

Segundo a Estratégia Marítima Militar da Índia (*India's Maritime Military Strategy*), “tudo o que acontece na região do Oceano Índico (*Indian Ocean Region – IOR*) pode afetar nossa segurança nacional e é de interesse para nós”. Segundo esse documento, o Sul da IOR, o Mar Vermelho, o Mar da China Meridional e o Leste do Pacífico também fazem

⁶⁵ ÍNDIA. Ministério do Transporte. *Maritime Agenda 2010-2020*. Disponível em: <www.shipping.nic.in>. Acesso em: 12 maio 2011.

⁶⁶ Ibid.

⁶⁷ Ibid.

parte dos interesses indianos para o futuro. Dentro dessas regiões, a Marinha da Índia acredita que é provável o uso de força naval nessa década pelas seguintes razões:

- (a) Guerra com um vizinho
- (b) Operações Marítimas de Baixa Intensidade (*Low Intensity Maritime Operations*) incluindo operações contra pirataria, terroristas e tráfico de drogas/ armas.
- (c) Segurança de linhas de comunicações
- (d) Operações de paz
- (e) Para atender obrigações de parceiras estratégicas internacionais.
- (f) Para ajuda de um estado amigo
- (g) Para defender os interesses indianos em um país estrangeiro
- (h) Ajuda Humanitária e socorro a catástrofes

Para todas as operações acima, *Maritime Domain Awareness (MDA)* é considerado essencial. A força necessária para essas tarefas vai ser obtida na indústria nacional de defesa e se necessário, no mercado global, com ênfase no MDA, alcance, sustentabilidade no mar e operações anti-submarinas, anti-aéreas, conjuntas, especiais e contra-medidas de minagem. A tarefa mais importante da Marinha Indiana durante a paz e em crises é deter a guerra, pela dissuasão convencional ou nuclear⁶⁸. Na Índia, algumas responsabilidades são da Guarda Costeira, que tem como principais tarefas⁶⁹:

- (a) Proteção do mar indiano e seus recursos, incluindo petróleo, pesca e minerais.
- (b) Assistência de marinheiros em perigo e salvaguarda da vida e da propriedade no mar.
- (c) Implementação das leis com respeito ao mar, ao transporte, à caça ilegal, ao contrabando e às drogas.

⁶⁸ ÍNDIA. Marinha. *India's Maritime Military Strategy*. Disponível em: <www.indiannavy.nic.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

⁶⁹ ÍNDIA. Guarda Costeira. *Vision*. Disponível em <<http://indiancoastguard.nic.in>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

- (d) Preservação do meio ambiente e proteção das espécies raras.
- (e) Coletados dados científicos.
- (f) Apoio a Marinha durante a guerra.

2.2.4 Antártica

A estória do Programa Antártico indiano começou em dezembro de 1981, quando houve a primeira expedição indiana para a Antártica a partir de Goa. Posteriormente, expedições anuais estão sendo enviadas sob a égide do Centro Nacional da Pesquisa da Antártica e Oceano. Até o momento, 30 expedições foram realizadas, incluindo uma para o Mar de Weddelle e outra para o Oceano Antártico para estudo do krill. A primeira estação indiana, a “*Dakshin Gangotri*”, cujo nome remete à origem do rio Ganga do sul, foi criada em 1983. O país recebeu status de membro consultivo no Sistema de Tratado Antártico em 12 de setembro de 1983. A Índia criou uma segunda estação “*Maitri*”, que significa amizade (localização em anexo E) antes da desativação da estação *Dakshin Gangotri* em 1988-89. A terceira estação indiana “*Bharati*” está sendo construída e começará a operar até 2012⁷⁰.

O interesse geopolítico da Índia e de segurança nacional estão relacionados com a Antártica. O continente oferece um laboratório ímpar para os cientistas desenvolverem conhecimentos em engenharia de baixa temperatura e outros sistemas de suporte à vida, alguns dos quais estão sendo utilizados na prática em áreas de fronteira do país. O estudo deste continente e do oceano congelado está produzindo conhecimentos sobre a história evolutiva do planeta, importantes para o sustento futuro da espécie humana, fazendo face às questões do aquecimento global, efeito estufa, elevação do nível do mar e o buraco na

⁷⁰ ÍNDIA. National Centre of Antártica and Ocean Development. *Discovering Antartica*. Disponível em: <<http://www.ncaor.gov.in/>>. Acesso em: 12 jun. 2011

camada de ozônio. O estudo sobre a meteorologia e atmosfera pode fornecer sinais vitais para o complexo fenômeno das monções indianas e do padrão climático sobre o Oceano Índico⁷¹. Além disso, uma vantagem principal da pesquisa na Antártica é que ela assegura a participação do país nas decisões sobre o futuro do continente.

2.3 Os Vetores da Convergência

Dos dados acima, parece claro que os dois países têm interesses diversos e amplos. Para identificação dos vetores da convergência, é necessário identificar os interesses marítimos comuns entre o Brasil e a Índia. O resumo desses interesses está na tabela 5, no Apêndice A. Desse resumo pode-se concluir que os dois países têm os seguintes interesses marítimos comuns:

- (a) Exploração e exploração de petróleo e minerais do mar.
- (b) Desenvolvimento da aquicultura.
- (c) Ampliação da capacidade portuária.
- (d) Aumento de suas frotas de marinha mercante.
- (e) Aumento de turismo náutico.
- (f) Melhoria do transporte hidroviário.
- (g) Segurança de suas linhas de comunicações contra ameaças clássicas e novas.
- (h) Defesa de suas águas jurisdicionais, recursos e integridade territorial contra ameaças clássicas e novas.
- (i) Ampliação do poder naval de modo e capacitá-los atender suas tarefas de defesa.

⁷¹ ÍNDIA. National Centre of Antártica and Ocean Development. *Discovering Antartica*. Disponível em: <<http://www.ncaor.gov.in/>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

- (j) Assistência de marinheiros em perigo e salvaguarda da vida e da propriedade no mar.
- (k) Preservação do meio ambiente.
- (l) Garantia de participação nas decisões sobre o futuro do continente antártico.
- (m) Desenvolvimento de pesquisa científica de qualidade na Antártica.

É claro que os interesses são muitos similares e os dois países desenvolvendo têm desafios comuns nos campos de desenvolvimento da infraestrutura e pesquisa e desenvolvimento da tecnologia marítima. Esses interesses e desafios comuns, que são nossos vetores de convergência, são seguintes:

- (a) Comércio por via marítima.
- (b) Desenvolvimento da infraestrutura.
- (c) Pesquisa e desenvolvimento de tecnologia marítima.
- (d) Recursos do mar.
- (e) Defesa.

2.4 Eventuais Conflitos dos Interesses

O Brasil e a Índia são separados pelo mar por 7600 milhas náuticas. Essa separação, por um lado, é a maior dificuldade na cooperação entre os dois países, mas, por outro, evita conflitos dos interesses. Nessa época de globalização, essas distâncias tendem a diminuir. Ademais, com crescimento do Brasil e da Índia, existe possibilidade de que os dois países possam competir em alguns campos, principalmente por mercados para seus produtos. No que tange aos interesses marítimos, essa competição pode acontecer por recursos do mar, como o petróleo. Contudo, há pouca possibilidade de conflitos nesse campo porque a Índia é um importador líquido de petróleo bruto, enquanto que o Brasil é um exportador líquido. Por

isso, parece razoável supor que, hoje, não há conflito dos interesses marítimos entre o Brasil e a Índia.

3 A COOPERAÇÃO MARÍTIMA

Vimosos interesses marítimos comuns do Brasil e da Índia. Agora, para determinar as áreas de expansão da cooperação, é necessário analisar primeiro a situação atual da cooperação marítima entre os dois países. Depois disso, neste capítulo, serão identificadas novas áreas para cooperação marítima e caminhos para ampliação da cooperação entre os dois países.

3.1 O Estado Atual da Cooperação Marítima Entre o Brasil e a Índia

Nos últimos 63 anos, o Brasil e a Índia assinaram vários atos bilaterais. A lista dos acordos está no anexo I. Alguns dos atos que são pertinentes para nosso trabalho são:

- (a) Acordo de Comércio (03/02/1968)
- (b) Acordo sobre Cooperação nos Campos da Ciência e Tecnologia (22/07/1985)
- (c) Memorando de Entendimento Relativo a Consultas sobre Assuntos de Interesse Comum (22/02/1992)
- (d) Acordo sobre Cooperação em Assuntos Relativos à Defesa (1/12/2003)
- (e) Memorando de Entendimento sobre Cooperação no Setor de Infraestrutura (18/02/2008)
- (f) Memorando de Entendimento para a Cooperação em Agricultura e Setores Afins (16/04/2008)
- (g) Memorando de Entendimento para Cooperação no Setor de Petróleo e Gás Natural (16/04/2008)

Esses acordos, que abrangem todos os interesses marítimos comuns anteriormente identificados, dizem-nos claramente que há base para a construção das relações marítimas entre os dois países. Também é significativo que, grande parte dos acordos tenha sido assinada na

última década, principalmente por causa da liderança e dinamismo do último presidente do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva (1945-).

O intercâmbio comercial dos países reflete a crescente confiança entre o Brasil e a Índia e, de 2004 para 2008, cresceu por 71.5% ao ano. O intercâmbio comercial (de 2004 até 2010) está representado na forma gráfica no Apêndice B. Em 2010, intercâmbio atingiu 7,7 bilhões de dólares americanos,⁷² mas, numa visão holística, ainda é muito modesto, porque em 2008 ele representou apenas 1,3% do intercâmbio global do Brasil. Os principais produtos do intercâmbio entre os dois países são petróleo e pedras preciosas, que constituem cerca de 30% do comércio⁷³. Embora os dados sobre a parte do intercâmbio que flui por via marítima não estejam disponíveis, pode-se supor, pela tendência do comércio global, que maior parte desse intercâmbio utilize essa via.

Além do comércio, a cooperação *marítima* entre o Brasil e a Índia existe basicamente só nos campos do petróleo e defesa. Empresas públicas do Brasil e da Índia, Oil and Natural Gas Corporation (ONGC) e Petróleo Brasileiro (Petrobras), em 04 jun 2007, assinaram um acordo que dará participações em blocos de exploração do outro. A Petrobras ofereceu de 25 a 30% de participação em três blocos de exploração em Barreirinhas, Sergipe-Alagoas e bacias de Santos (Anexo J). No outro lado, a ONGC ofereceu de 15 a 40% de participação em seus três blocos de águas profundas nas bacias de rios Mahanadi, Krishna-Godavari e Cauvery na costa leste da Índia⁷⁴. Além disso, a Petrobras fez contratos com algumas empresas indianas para arrendamento de navios de apoio⁷⁵.

⁷² ÍNDIA, Embaixada da Índia. *O Brasil e a Índia*. Disponível em: <<http://www.indianembassy.org.br>>. Acesso em: 25 abr. 2011.

⁷³ BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *Índia*. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br>>. Acesso em: 25 abr. 2011.

⁷⁴ ONGC, Petrobras Sign Agreement. *The Hindu*, New Delhi, 05 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.hindu.com>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

⁷⁵ Varun Shipping inks contract with Petrobras. *Business Standard*, Mumbai, 18 maio 2011. Disponível em: <<http://www.business-standard.com>>. Acesso em: 22 jul. 2011.

Na área da defesa, embora as relações estejam em estágio embrionário, a cooperação é ampla e diversificada. Pelo artigo 2º do acordo sobre Cooperação em Assuntos Relativos à Defesa, datado de 01 dez 2003 (Anexo K), a cooperação será baseada no princípio da reciprocidade e serão implementadas inicialmente por visitas mútuas, reuniões, intercâmbio de instrutores e estudantes de instituições militares, participação em cursos, treinamentos, seminários, discussões e simpósios, estágio em unidades das Forças Armadas, visitas de navios de guerra e aeronaves militares, eventos culturais e desportivos e desenvolvimento de programas de tecnologia aplicados à indústria de defesa. Dentro dessa cooperação o autor ficou com a Escola da Guerra Naval no Rio de Janeiro para fazer o Curso de Estado Maior para Oficiais Superiores, 2011 (CEMOS -2011). Ademais, oficiais-generais das duas marinhas foram visitar uns aos outros para conversas. Similarmente, o oficial orientador deste trabalho, professor de Escola de Guerra Naval, foi convidado e participou do Seminário Internacional de Obtenção de Produtos de Defesa (*International Seminar on Defence Acquisition*), 12 jul – 14 jul 2011, na Nova Délhi como palestrante.

Adicionalmente, as marinhas dos dois países participam no exercício conjunto bianual com a marinha da África do Sul, no IBSAMAR. Por razões de geografia, IBSAMAR é sempre realizada na África do Sul, mas muda de país líder. A primeira IBSAMAR foi realizada em 2008, tendo a África do Sul como líder, e foi focada em exercícios simples, como busca e salvamento e evacuação de baixas. A segunda IBSAMAR, em 2010, teve a Índia como líder e foi realizada com exercícios mais avançados, como socorro em desastres, ações anti-terrorismo etc. A terceira IBSAMAR está programada para 2012⁷⁶.

Na Antártica, a cooperação existe por parte do Tratado Antártico, em que os países precisam compartilhar os seus resultados da pesquisa. Pelos dados disponíveis, não existe cooperação além disso.

⁷⁶ AFRICA DO SUL. Navy. *IBSAMAR*. Disponível em: <<http://www.navy.mil.za>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

Assim, a cooperação atual entre o Brasil e a Índia está limitada ao comércio, exploração e exploração de petróleo, defesa e pesquisa na Antártica. Ainda nesses campos, há boas possibilidades de expansão. Ao mesmo tempo, essa cooperação e perspectiva de crescimento abrem prognósticos auspiciosos para o futuro.

3.2 Áreas que Têm Possibilidade de Ampliação da Cooperação

Na avaliação dos interesses, comuns ou conflituosos, e do estado atual da cooperação entre o Brasil e a Índia, pode-se concluir que todos os interesses marítimos comuns têm possibilidade de ampliação da cooperação. Esses interesses podem ser divididos pelos vetores da convergência da seguinte forma:

- (a) Comércio por via marítima.
- (b) Desenvolvimento da infraestrutura, incluindo portos, hidrovias, navios das marinhas mercantes e cruzeiros de cabotagem.
- (c) Pesquisa e desenvolvimento de tecnologia, inclusive para exploração de petróleo e minerais do fundo do mar e para Antártica.
- (d) Recursos do mar, incluindo direitos para exploração de petróleo e minerais em blocos de exploração, e intercâmbio de espécies de peixes para desenvolvimento da aquicultura.
- (e) Defesa.

3.3 Caminhos para Implementar a Ampliação da Cooperação

No mundo presente da globalização e da economia aberta, com as possibilidades explicadas acima, o comércio bilateral é muito importante para relações estratégicas entre dois países. Mas, principalmente, o papel do setor marítimo no comércio internacional está limitado

o transporte. Por isso, esse trabalho não vai discutir os caminhos para ampliação do comércio entre o Brasil e a Índia e será limitado a outras opções (como acima).

A cooperação entre dois estados geralmente começa no nível político com criação de acordos bilaterais e depois se expande em outros níveis. Nesse caso, as bases já estão criadas⁷⁷ e agora essa cooperação política precisa avançar nas relações entre as sociedades. Qualquer cooperação está baseada no intercâmbio, seja de pessoas, recursos, tecnologias, conhecimentos ou de informações. A etapa inicial deveria ser intercâmbio de pessoas para desenvolver a confiança mútua e para entendimento das diferenças culturais existentes.

A palavra chave é **intercâmbio** e implica que os dois países devem ganhar. Essa parte do trabalho discutirá os caminhos a fim de atender a essas necessidades para os campos da cooperação listadas no artigo 3.2, com a já citada exceção do comércio.

3.3.1 Desenvolvimento da Infraestrutura

A escala da comparação dos portos dos dois países, em termos do fluxo e dos índices de qualidade, fica perto do equilíbrio. O Brasil e a Índia têm baixos índices de qualidade dos portos (2,94 e 3,9 respectivamente)⁷⁸ e definitivamente, precisam melhorar essa parte da sua infraestrutura. A cooperação nessa parte é possível, inicialmente, por intercâmbio das pessoas para estudar problemas comuns e possíveis soluções. O Brasil tem melhores portos para passageiros e poderia assistir a Índia nessa área.

Para ampliação de suas frotas de marinha mercante, a Índia tem maior capacidade para construção de navios e poderia assistir o Brasil, pelos alguns incentivos, para construção

⁷⁷ Artigo 3.1

⁷⁸ Apêndice A, Tabela 5, ponto (n)

de navios das empresas brasileiras ou do governo brasileiro nos estaleiros indianos, com baixos impostos e outros subsídios.

Como parte de IBAS, existe acordo tripartite entre os três países sobre cooperação no campo do turismo no âmbito do fórum de diálogo IBAS.

Segundo do artigo três de acordo “As Partes estimularão, de acordo com as suas respectivas legislações nacionais, a cooperação entre seus órgãos turísticos oficiais e outras organizações congêneres. Esta cooperação incluirá a troca de informações, desenvolvimento de atividades promocionais conjuntas e o intercâmbio de especialistas e funcionários das áreas turísticas”.⁷⁹

Na área de turismo náutico, é necessário a implementação das opções disponíveis no acordo. Ademais, as empresas da Índia poderiam comprar os cruzeiros de cabotagem do Brasil e as empresas brasileiras poderiam operar os cruzeiros para a África do Sul e a Índia.

A rede de transporte hidroviário é mais amplo Brasil do que na Índia. Nesse setor, a Índia poderia ganhar muito por estudar o sistema brasileiro e analisar sua aplicabilidade. Caso aplicável, uma das opções para a Índia seria aceitar investimentos pelas empresas brasileiras nesse setor.

3.3.2 Pesquisa e Desenvolvimento da Tecnologia

A Petrobras é um dos líderes global na exploração de petróleo em águas profundas e, por outro lado, a Índia está desenvolvendo tecnologia para exploração de minerais das águas profundas. Para os dois países, o intercâmbio dessas tecnologias será vantajoso e, adicionalmente, poderiam desenvolver outras tecnologias relacionadas.

⁷⁹ FÓRUMÍNDIA-BRASIL-ÁFRICA DO SUL (IBAS). *Cooperação no Setor de Turismo*. Disponível em: <<http://www.ibsa-trilateral.org>>. Acesso em: 23 jul. 2011.

A cooperação na Antártica poderia ser ampliada por dois caminhos. Um é o aumento do intercâmbio de cientistas e tecnologias usadas para pesquisa. Outro, mais importante, é pelo desenvolvimento da visão compartilhada do futuro do continente.

3.3.3 Recursos do Mar

Os principais recursos do mar são petróleo e o gás natural. A cooperação entre os dois países nesse setor já começou em 2007, com acordo entre ONGC e Petrobras. Com a descoberta do petróleo no Pré-Sal, há oportunidade da ampliação das relações entre os dois países. A Índia precisa de petróleo para atender suas demandas da grande economia e a cooperação nesse setor é um tema estratégico para a Índia. Pela limitação desses recursos na Índia, ela necessita procurar novos campos para *intercâmbio*, por exemplo, construção de navios e plataformas para a Petrobras. Se não é possível procurar campos nos interesses marítimos, precisa olhar nos interesses nacionais, por exemplo, no campo de tecnologia de satélites e energia nuclear.

Outro importante recurso do mar é a pesca, mais pela quantidade de emprego que a indústria da pesca suporta do que pelo valor dela. Como, para os dois países, a principal fronteira da expansão é a aquicultura, a cooperação entre os dois é possível pelo intercâmbio das espécies dos peixes.

3.3.4 Defesa

O Brasil e a Índia têm aspirações de se tornarem superpotências. Isso gera responsabilidades para segurança global e os dois países, ainda em desenvolvimento, precisam canalizar grande parte dos seus recursos para eliminação da pobreza, para aumentar a

infraestrutura, para a educação e a saúde etc. Por isso, criação de um aparato militar grande e sofisticado não é prático para os dois países. Considerando esses fatos e a área marítima de interesse dos dois países, seja, o Atlântico do Sul e o Oceano Índico, poderia concluir que uma cooperação na área da defesa marítima, os países poderiam exercer influência em uma substancial e importante área oceânica. A presença da África do Sul nessa cooperação poderia ser de grande valor porque ela pode contribuir para a integração das duas áreas.

Para cooperação entre as Marinhas, os dois países já começaram a criar bases a partir do intercâmbio de pessoas e com exercícios conjuntos (como parte do IBSAMAR). A próxima etapa para ampliação da cooperação poderia ser o intercâmbio de pessoas durante as operações atuais, por exemplo, operações antipiratas, de ajuda humanitária e socorro a catástrofes. Operações conjuntas (incluindo a África do Sul) também poderiam ser realizadas nas áreas dos interesses comuns (ao largo de Cabo da Boa Esperança).

Ademais, existe possibilidade de cooperação entre a Marinha do Brasil e a Guarda Costeira da Índia para operações de SAR e para proteção do meio ambiente, com intercâmbio de pessoas, de conhecimento e de tecnologias.

A cooperação entre os dois países também é possível na ampliação dos seus poderes navais, ou seja, no desenvolvimento e construção de navios, submarinos, aviões, equipamentos e armas. O Brasil e a Índia são dependentes da importação para atender uma grande parte das suas necessidades de produtos de defesa. Os dois países necessitam desenvolver as suas indústrias nacionais de defesa e nisso têm os desafios semelhantes. O maior deles é desenvolvimento de tecnologia própria, pois, no mundo moderno, “conhecimento é poder” e, por isso, os grandes países exportadores de armas não querem fazer transferência total de tecnologia. Assim, a cooperação no desenvolvimento de tecnologia de defesa e na construção de navios, submarinos, aviões, equipamentos e armas possibilitaria reduzir a dependência em relação aos grandes países exportadores de armas.

4 CONCLUSÃO

As relações entre o Brasil e a Índia têm importância estratégica para os dois países. Essa parceria tem potencial para desempenhar um grande papel na nova ordem mundial. Há, contudo, um obstáculo nessa relação: a distância de 14.000 km. Uma das opções para reduzi-la é a cooperação marítima, pois, pelo mar, os dois países são vizinhos.

Os principais interesses marítimos dos dois países são a exploração e a exploração dos recursos do mar, o desenvolvimento dos transportes aquaviários e infraestrutura relacionada, a defesa dos interesses marítimos e a garantia da participação em decisões sobre o futuro da Antártica. As principais áreas ou os vetores da convergência em que há possibilidade de cooperação ou da ampliação da cooperação existente são:

- (a) Desenvolvimento da infraestrutura marítima.
- (b) Pesquisa e desenvolvimento da tecnologia marítima.
- (c) Recursos do mar.
- (d) Defesa marítima.

Considerando o fato de que hoje não existe conflito de interesses entre o Brasil e a Índia, pela cooperação marítima os dois países têm muito a ganhar. Por exemplo, o Brasil poderia assistir a Índia para atender à demanda de petróleo; por outro lado, a Índia poderia colaborar com o Brasil no campo da pesquisa e desenvolvimento; e, em outras, eles poderiam assistir-se mutuamente.

O fundamento dessa cooperação já existe no presente em termos dos acordos bilaterais ou dos acordos trilaterais como parte de IBAS, identificados neste trabalho. A atual cooperação entre os dois países se limita ao comércio, exploração e exploração de petróleo, defesa e pesquisa na Antártica. Ainda que o comércio bilateral tenha alcançado oito bilhões de dólares americanos, ele representou uma parte minúscula do comércio global de cada país. No campo de petróleo, empresas públicas do Brasil e da Índia, Petróleo Brasileiro

(Petrobras) e Oil and Natural Gas Corporation (ONGC), têm um acordo permitindo suas participações em blocos de exploração do outro. Na área da defesa, a cooperação entre as marinhas dos dois países é realizada pelo intercâmbio de pessoas para cursos e seminários e pelo exercício conjunto bianual com a marinha da África do Sul, no IBSAMAR. Na Antártica, a cooperação existe como parte do Tratado Antártico, em que os países precisam compartilhar os seus resultados da pesquisa.

Agora, os dois países necessitam ampliar a cooperação marítima baseada nos fundamentos criados pelos acordos. Essa ampliação poderia ser realizada pelo intercâmbio de pessoas, de recursos, de tecnologias, de conhecimentos ou de informações. A etapa inicial seria o intercâmbio de pessoas para fomentar a confiança mútua e a compreensão das diferenças culturais. Dentro dos vetores de convergência, essa cooperação poderia ser realizada pela assistência mútua para desenvolvimento de portos, marinha mercante, turismo náutico e rede de transporte hidroviário, pelo intercâmbio de tecnologia para exploração e exploração de petróleo e minerais das águas profundas e pelo intercâmbio de recursos do mar.

Do ponto de vista estratégico, as duas áreas em que a cooperação tem maior importância são a defesa e o petróleo. Considerando as aspirações dos dois países de se tornarem superpotências, a cooperação na área de defesa é importante para ambos porque vai permitir obter maior influência fora das suas áreas principais de interesse, ou seja, o Atlântico do Sul para o Brasil e o Oceano Índico para a Índia, sem necessariamente terem de aumentar o poder militar. A África do Sul tem um grande papel nesse caso para assegurar a integração das duas áreas. Petróleo é importante para a Índia e essa cooperação poderia lhe permitir atender sua grande demanda futura. Convém lembrar que a cooperação não poderá ser efetiva se não houver benefícios para os dois lados. Nessa ótica, para assegurar benefícios equilibrados, os dois países poderiam incluir os campos de tecnologia de satélites e energia nuclear.

A cooperação entre o Brasil e a Índia começou a aumentar somente a partir da última década, e cresceu rápido principalmente por causa da liderança dinâmica do último presidente do Brasil, Luiz Ínacio Lula da Silva (1945 -).Entretanto, ainda temos de percorrer uma grande distância para chegar onde queremos. Mesmo que isso leve tempo, os potenciais benefícios mútuos de laços mais fortes entre Brasil e Índia são grandes demais para se ignorar.

REFERÊNCIAS

- AFRICA DO SUL. Navy. *IBSAMAR*. Disponível em: <<http://www.navy.mil.za>>. Acesso em: 12 jul. 2011.
- BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. *Anuário Estatístico*, 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 10 jun. 2011.
- BRASIL. Casa Civil. *Decreto Nº6111 de 10 de maio de 2007*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 12 jul. 2011
- BRASIL. Ministério da Defesa. *Estratégia Nacional da Defesa*. Disponível em: <www.mar.mil.br>. Acesso em: 16 jun. 2011.
- BRASIL. Marinha. *O mar e o Brasil*. Disponível em: <www.mar.mil.br>. Acesso em: 31 maio 2011.
- BRASIL. Ministério da Educação. *O Mar no Espaço Geográfico Brasileiro*. Brasília, DF, 2005.
- BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <www.mdic.gov.br>. Acesso em: 30 abr. 2011
- BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. *Índia*. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br>>. Acesso em: 25 abr. 2011
- BRASIL. Ministério de Transportes. *Plano Nacional Logístico e Transporte: PNLT*, Abril 2007. Disponível em: <www2.transportes.gov.br>. Acesso em: 11 jun. 2011.
- BRASIL. *O Programa Antártico Brasileiro: PROANTAR*. Disponível em: <www.mar.mil.br/secirm/proantar.htm>. Acesso em: 17 jun. 2011.
- BRASIL. Secretaria da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar. *Recursos do Mar*. Disponível em <www.mar.mil.br/secirm/psrm.htm>. Acesso em: 02 jun. 2011.
- COELHO André Luís Souto de Arruda. *A Marinha Mercante Brasileira*. Rio de Janeiro, 30 maio 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.
- ESTADOS UNIDOS DA AMERICA. Central Intelligence Agency. *The World Fact Book - 2010*. Disponível em: <www.cia.gov>. Acesso em: 31 maio 2011.
- FÓRUMINDIA-BRASIL-ÁFRICA DO SUL (IBAS). *Declarações das cúpulas*. Disponível em: <<http://www.ibsa-trilateral.org>>. Acesso em: 04 abr. 2011.
- FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *PROANTAR*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *Amazônia Azul*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

HAWKSWORTH, John; GORDON, Cookson. *The World in 2050 – Beyond the BRICs: a broader look at emerging market growth prospects*. Pricewaterhouse Coopers, 2008.

ÍNDIA. Navy. *India's Maritime Military Strategy*. Disponível em: <www.indiannavy.nic.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

ÍNDIA. Department of Ocean Development. *Vision (Perspective plan 2015)*. Disponível em: <www.dod.nic.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

ÍNDIA. Departamento de Agricultura. *Handbook on Fisheries Statistics-2008*. Disponível em: <www.fsi.gov.in>. Acesso em: 31 maio 2011.

ÍNDIA. Embaixada da Índia. Disponível em: <<http://www.indianembassy.org.br>>. Acesso em: 25 abr. 2011.

ÍNDIA. Guarda Costeira. *Vision*. Disponível em: <<http://indiancoastguard.nic.in>>. Acesso em: 15 jul. 2011.

ÍNDIA. *India at a Glance*. Disponível em: <www.india.gov.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

ÍNDIA. Ministério das Geociências. *Annual report 2009-10*. Disponível em: <www.dod.nic.in>. Acesso em: 31 maio 2011.

ÍNDIA. Ministério de Petróleo e Gás Natural. *Basic Statistics on Indian Petroleum & Natural Gas, 2009-10*. Disponível em: <<http://petroleum.nic.in>>. Acesso em: 27 jun. 2011.

ÍNDIA. Ministério do Transporte, *Maritime Agenda 2010-2020*. Disponível em: <www.shipping.nic.in>. Acesso em: 12 maio 2011.

ÍNDIA. National Centre of Antártica and Ocean Development. *Discovering Antartica*. Disponível em: <<http://www.ncaor.gov.in/>>. Acesso em: 12 jun. 2011.

ÍNDIA. National Institute of Oceanography. *Sagar: A Pocketbook on the Ocean with specialreference to waters around India*. Disponível em: <www.nio.org>. Acesso em: 31 maio 2011.

INTERNATIONAL SEABED AUTHORITY. *Exploração de nódulos polimetálicos no Oceano Índico*. Disponível em: <<http://www.isa.org.jm>>. Acesso em: 27 jun. 2011.

MOREIRA, Gustavo Pecky. *O Sistema Portuário Nacional*. Rio de Janeiro, 21 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

MUKHERJEE, Pranab. *International Relations and Maritime Affairs: Strategic Imperatives*, 30 jun. 2007. Disponível em: <<http://meaindia.nic.in/mystart.php?id=530112961>>. Acesso em: 14 abr. 2011. Palestra proferida aos oficiais da Marinha da Índia na Kolkata.

OLIVER STUENKEL. The Case for Stronger Brazil-India Relations. *Indian Foreign Affairs Journal*, v. 5, n. 3, p. 290-304, jul.–set. 2010.

OIL AND NATURAL GAS CORPORATION. *ONGC Videsh*, Disponível em: <<http://www.ongcvidesh.com>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

ONGC, Petrobras Sign Agreement. *The Hindu*, New Delhi, 05 jun. 2007. Disponível em: <<http://www.hindu.com>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). *Review of Maritime Transport*, 2010. Disponível em: <www.unctad.org>. Acesso em: 10 jun. 2011.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão de Limites da Plataforma Continental. *Indian Continental Shelf*. Disponível em: <<http://www.un.org>>. Acesso em: 27 jun. 2011.

PETROBRÁS. Fontes de Energia. Disponível em <<http://www.petrobras.com.br/pt/energia-e-tecnologia/fontes-de-energia/petróleo/>>. Acesso em: 23 jul. 2011.

STRAUHS, Hilbert. *Política Marítima Nacional*. Rio de Janeiro, 12 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

SECRETARIAT OF THE ANTARCTIC TREATY, *Tratado da Antártica*. Disponível em: <www.ats.aq>. Acesso em: 17 jun. 2011.

VARUN Shipping inks contract with Petrobras. *Business Standard*, Mumbai, 18 maio 2011. Disponível em: <<http://www.business-standard.com>>. Acesso em: 22 jul. 2011.

WORLD ECONOMIC FORUM. *The Global Competitiveness Report*, 2010-2011. Disponível em: <<http://www3.weforum.org>>. Acesso em: 21 jul. 2011.

ZHEBIT Alexander (Org.), *Brasil-Índia-África do Sul: emergência do sul global*. Rio de Janeiro, Gramma, 2010.

APÊNDICE A

Comparação dos Interesses Marítimos do Brasil e da Índia

Número de série	Parâmetro	Brasil	Índia	Observações
(a)	Área do interesse	Atlântico do sul	Oceano Índico	
(b)	ZEE	3,5 milhões de km ²	2 milhões de km ²	
(c)	Plataforma Continental	4,5 milhões de km ² (reivindicado)	3 milhões de km ² (reivindicado)	
(d)	Litoral	≈ 8500 km	7516,6 km	
Recursos do Mar				
(e)	Reservas provadas do petróleo	13,2 bilhões de barris (90% no mar)	5,8 bilhões de barris (≈50% no mar)	Índia é dependente da importação do petróleo para atender suas demandas domésticas.
(f)	Reservas do gás natural	364,2 bilhões de metros cúbicos	1075 bilhões de metros cúbicos	
(g)	Outros minerais na plataforma continental e na “Área” (na região dos interesses)	Diamantes, ouro, granulados e placeres, sulfetos-polimetálicos, nódulos polimetálicos, fosforitas, crostas-cobaltíferas, evaporito-enxofre, carvão e hidratos de gás.	Granulados, placeres (contendo ilmenita, monazita, zircão), carbonato de cálcio, fosforitas, Nódulos de manganês, crostas-cobaltíferas, nódulos polimetálicos e hidratos de gás.	A Índia possui uma área de 150.000 quilômetros quadrados na Bacia do Oceano Índico Central (CIOB) para o aproveitamento dos módulos polimetálicos (PMN)
(h)	Produção da indústria pesqueira	1 milhão de toneladas	7,62 milhões de toneladas	Os dois países têm na aquicultura a sua principal fronteira de expansão da produção pesqueira

Número de série	Parâmetro	Brasil	Índia	Observações
Transportes Aquaviários				
(i)	Fluxo marítimo	531 milhões toneladas	561 milhões toneladas	
(j)	% do comércio internacional do país	96% por peça 83.2% por valor	90% por volume 70% por valor	
(k)	Mercadorias principais movimentadas pela via marítima	Minério de ferro (36,58%), Combustíveis e Óleos Minerais e Produtos (23,81%)	Combustíveis e Óleos Minerais e Produtos (31%), Minério de ferro (18%), Contentores (18%) e Carvão (14%)	O Brasil e a Índia têm a segunda e terceira maior reserva de minério de ferro no mundo.
(l)	Números de portos	45 portos principais	13 portos principais e 176 portos menores	
(m)	Taxa de crescimento do fluxo dos portos principais por ano	7.6%	10%	
(n)	Índice de qualidade das portas	2.94 (123º lugar no mundo)	3.9 (83º lugar no mundo)	Na escala de 1 a 7
(o)	Frota de transportes marítimos	7,7 milhões de TPB	10 milhões de TPB	Até 2020, Índia objetivo de adquirir uma capacidade de 43 milhões de TPB.
(p)	Crescimento dos cruzeiros de cabotagem	33% ao ano (média)	Cerca não cresceu.	
(q)	Importância da Navegação interior	Por razões de falta de boas redes ferroviárias e rodoviárias. Existe plano definido para expansão de hidroviárias.	Por razões de grande carga nas redes ferroviárias e rodoviárias. No presente, esse setor fica no estado inicial.	O governo brasileiro vai aumentar investimento nesse setor de 13% em 2007 até 29% em 2025

Número de série	Parâmetro	Brasil	Índia	Observações
Defesa				
(r)	Principais tarefas das forças	<p>(i) Defesa das plataformas petrolíferas;</p> <p>(ii) Defesa pró-ativa das instalações navais e portuárias, dos arquipélagos e das ilhas oceânicas nas águas jurisdicionais brasileiras;</p> <p>(iii) Prontidão para responder a qualquer ameaça, por Estado ou por forças não convencionais ou criminosas, às vias marítimas de comércio;</p> <p>(iv) Operações internacionais de paz</p> <p>(v) Assistência de marinheiros em perigo e salvaguarda da vida e da propriedade no mar</p>	<p>(i) Deter, mas se não possível lutar uma guerra com um vizinho.</p> <p>(ii) Segurança de linhas de comunicações, águas jurisdicionais e recursos do mar contra ameaças novas ou clássicas.</p> <p>(iii) Operações de paz</p> <p>(iv) Operações internacionais para atender obrigações de parceiras estratégicas internacionais ou ajudar dos interesses indianos em um país estrangeiro</p> <p>(v) Ajuda Humanitária e de socorro a catástrofes</p> <p>(vi) Assistência de marinheiros em perigo e salvaguarda da vida e da propriedade no mar</p>	<p>Apesar de formulações diferentes, a maioria das tarefas é comum.</p> <p>Diferenças decorrem pelas distintas ameaças.</p> <p>Uma grande diferença é a estratégia da dissuasão. Pela Índia, dissuasão (convencional e nuclear) é uma tarefa principal da marinha durante a paz.</p>
(s)	Capacidade Chaves	Submarinos convencionais e nucleares, os navios-aeródromo e Fuzileiros Navais, em permanente condição de pronto emprego	Força balanceada com ênfase no MDA, alcance, sustentabilidade no mar e operações anti-submarinas, anti-aéreas, conjuntas, especiais e contra minas.	Os dois países querem que indústria defesa nacional vá ser fonte de maioria de novas aquisições.

Número de série	Parâmetro	Brasil	Índia	Observações
Antártica				
(t)	Bases	"Comandante Ferraz" (EACF) (06 fevereiro 1984)	" <i>Dakshin Gangotri</i> " (1983-89). " <i>Maitri</i> " (1988) " <i>Bharati</i> " – (2012?)	Os dois países têm o status do membro consultaria.
(u)	Localização	Península Keller	Queen Maud Land	
(v)	Tarefas principais	(i) Assegurar participação nas decisões sobre o futuro do continente. (ii) Desenvolver pesquisa científica de qualidade na Antártica		Apesar formulações diferentes, as tarefas são mesmo para os dois países.

Tabela 5: Comparação dos interesses marítimos do Brasil e da Índia

APÊNDICE B

O Intercâmbio Comercial Brasil – Índia

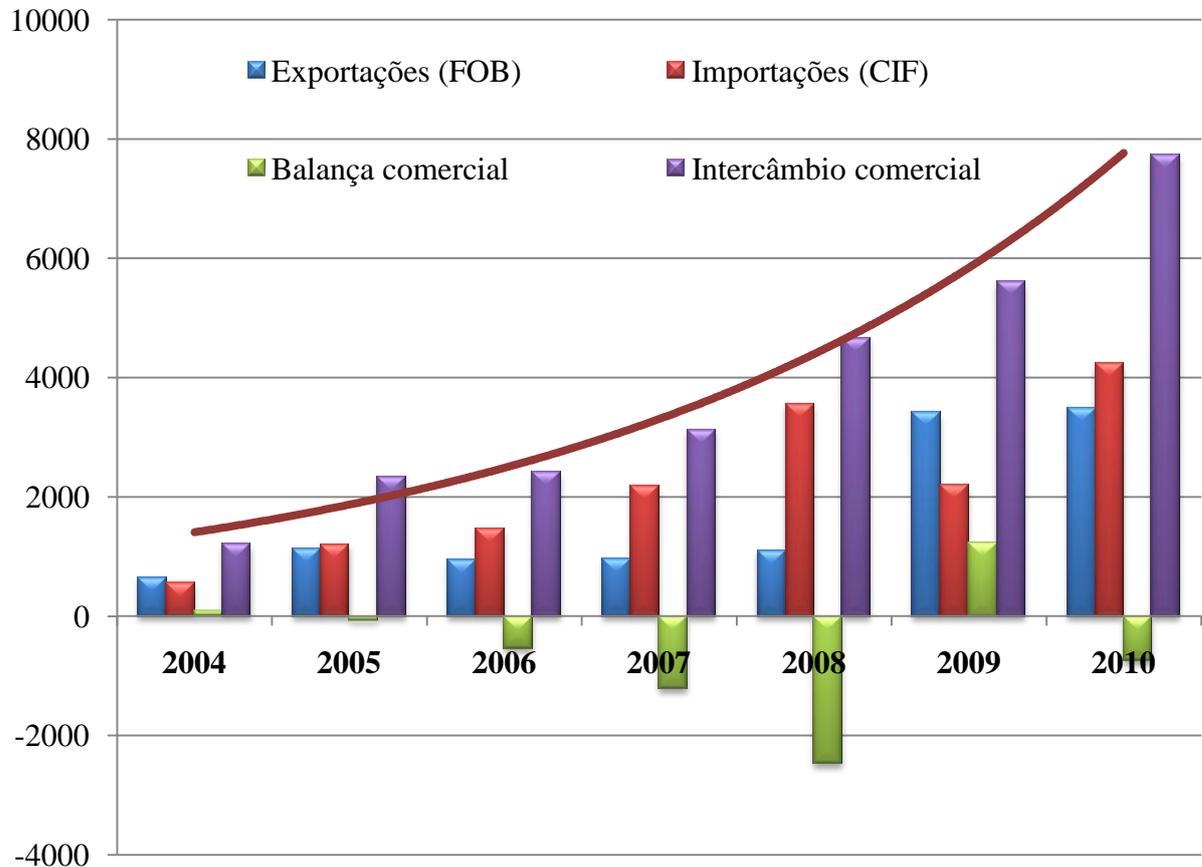


Figura 1: O Intercâmbio Comercial Brasil – Índia (US\$ milhões)

Fontes: BRASIL. Ministério das relações exteriores. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br>>. Acesso em: 25 abr. 2011.

ÍNDIA. Embaixada da Índia. Disponível em: <<http://www.indianembassy.org.br>>. Acesso em: 25 abr. 2011.

ANEXO A

Amazônia Azul

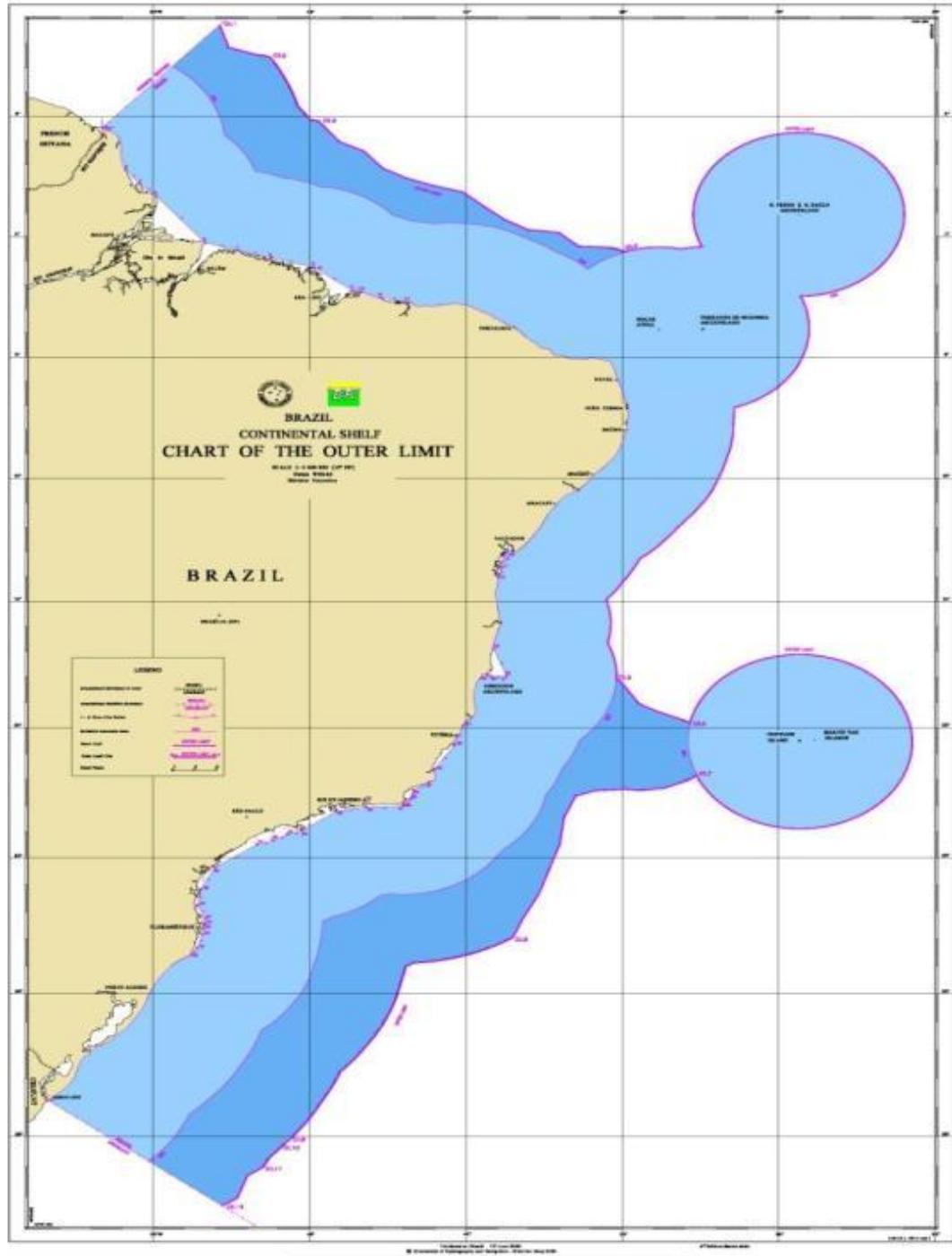


Figura 2: Amazônia Azul

Fonte: FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *Amazônia Azul*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

ANEXO B

Reservas Petróleo do Brasil

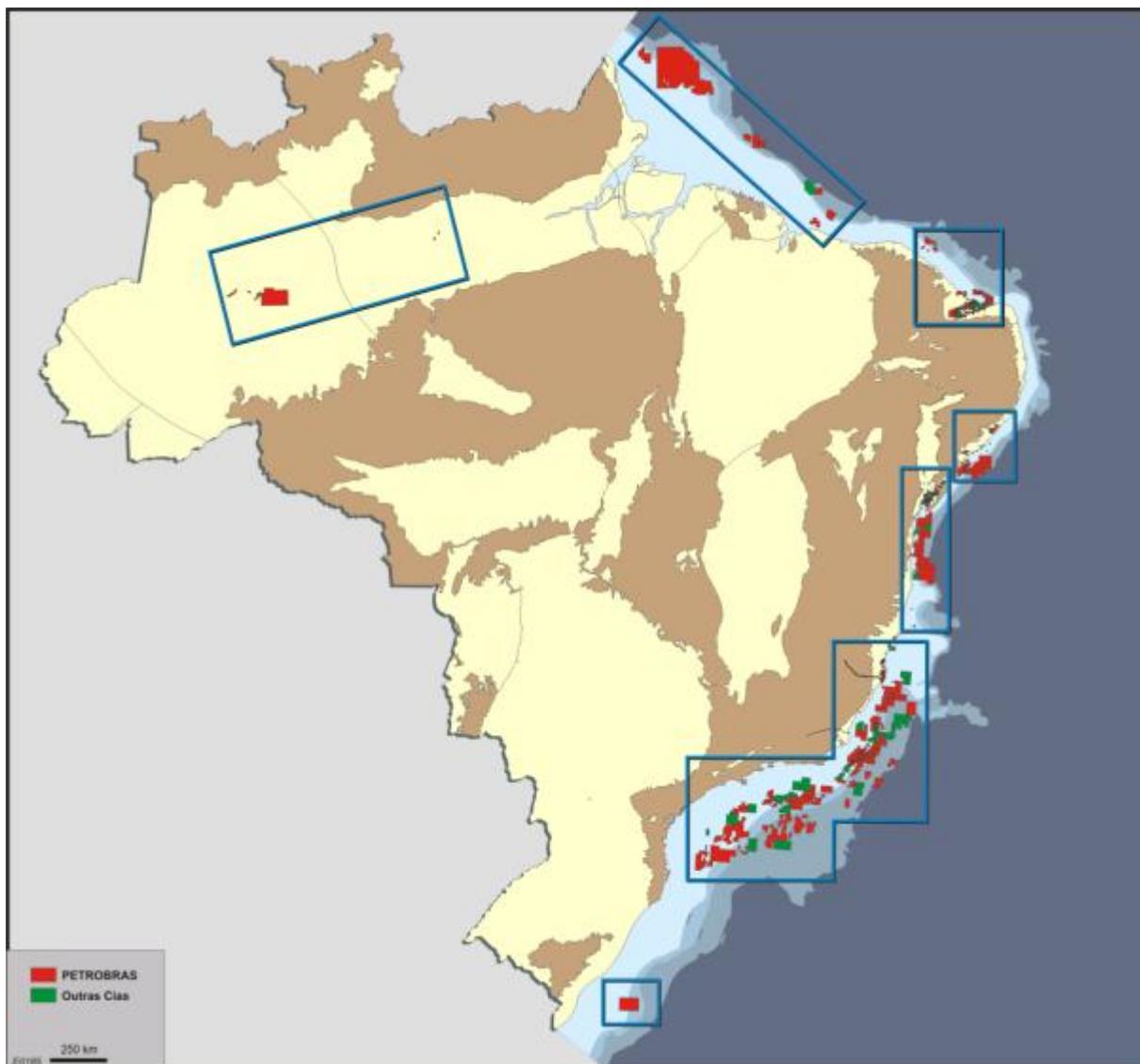


Figura 3: Reservas Petróleo do Brasil

Fonte: FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *Amazônia Azul*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

ANEXO C

Reservas Minerais do Brasil

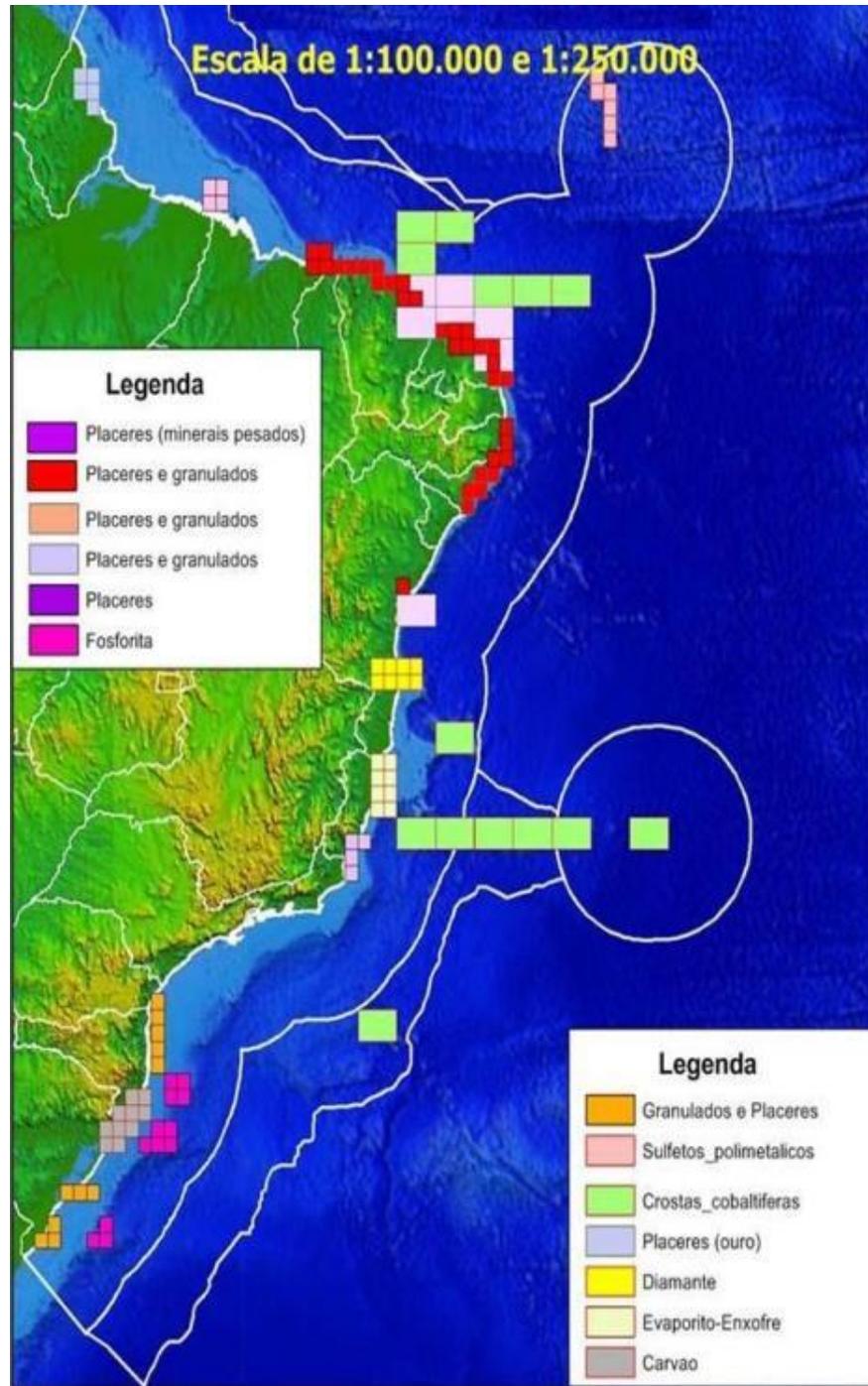


Figura 4: Reservas Minerais do Brasil

Fonte: FERREIRA, Marcos José de Carvalho. *Amazônia Azul*. Rio de Janeiro, 2 mar. 2011. Palestra proferida aos alunos do Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores/2011, na Escola de Guerra Naval.

ANEXO D

Portos Principais do Brasil



Figura 5: Portos Principais do Brasil

Fonte: BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

ANEXO E

Antártica: Estações de Pesquisa e Reivindicações Territoriais

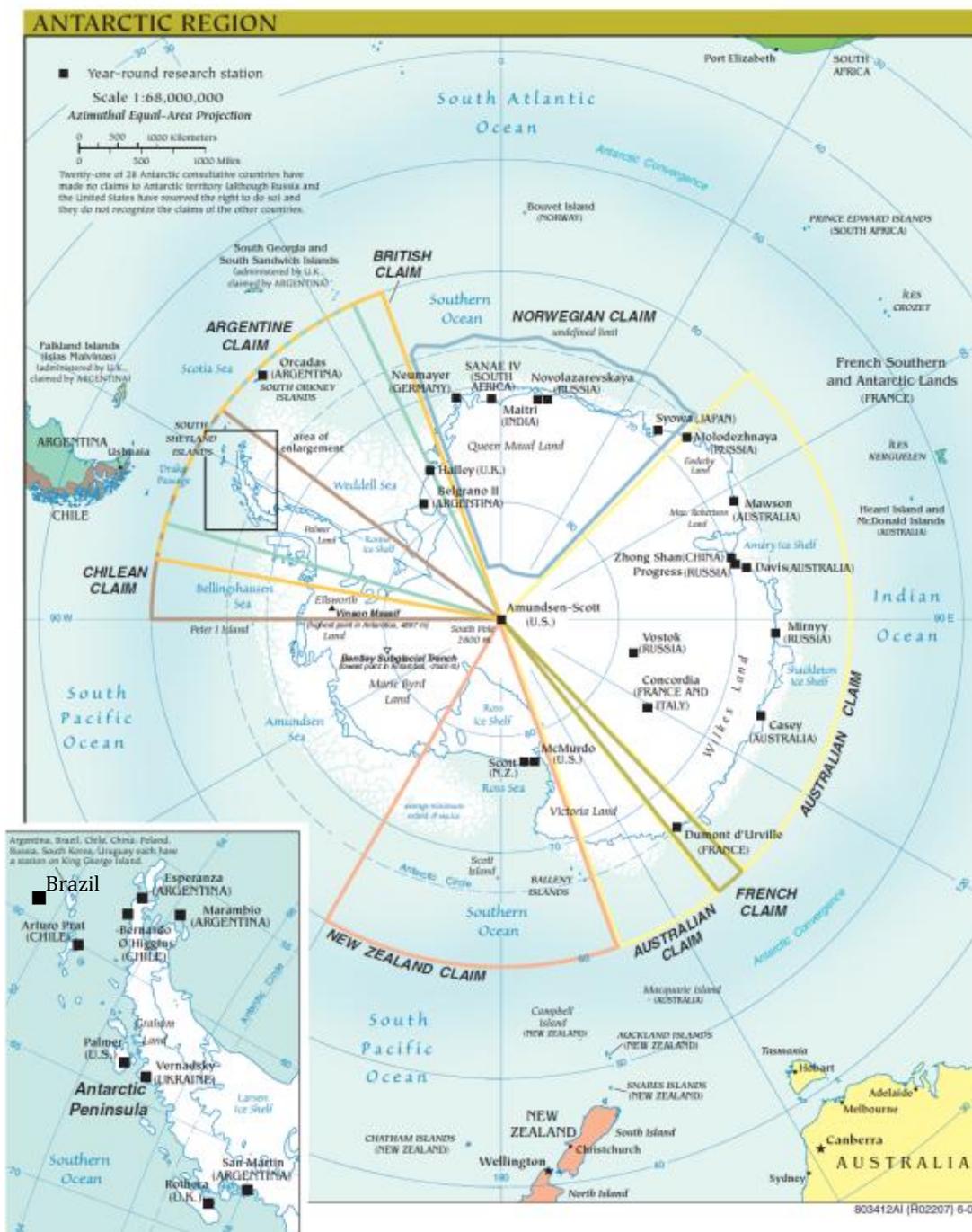


Figura 6: Antártica: Estações de Pesquisa e Reivindicações Territoriais

Fonte: UNIVERSIDADE DO TEXAS.Biblioteca.
Disponível em: <<http://www.lib.utexas.edu/maps/polar.html>>. Acesso em: 17 jun. 2011.

ANEXO F

Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – Índia

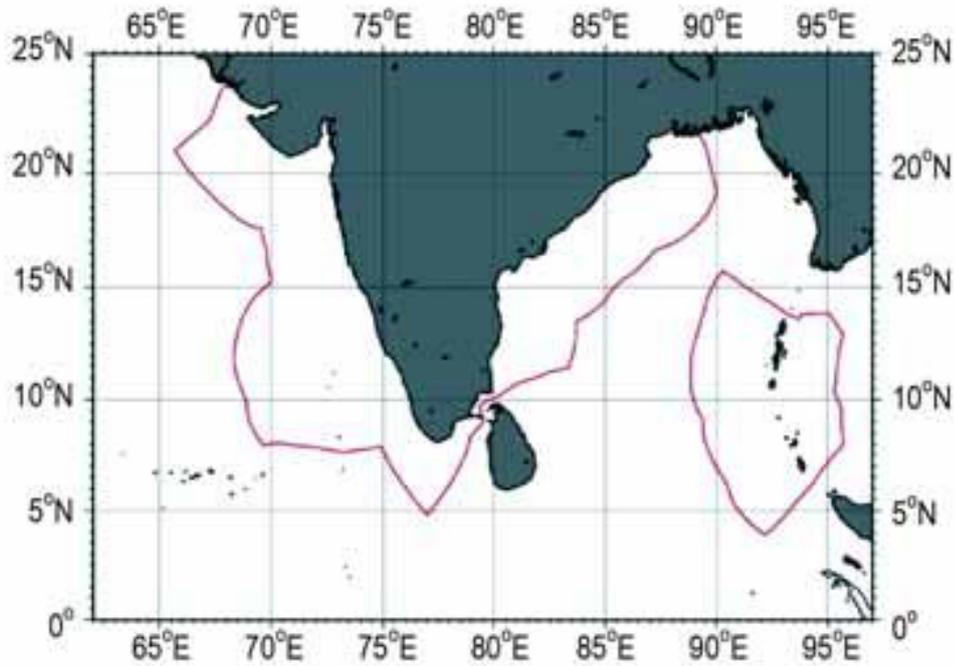
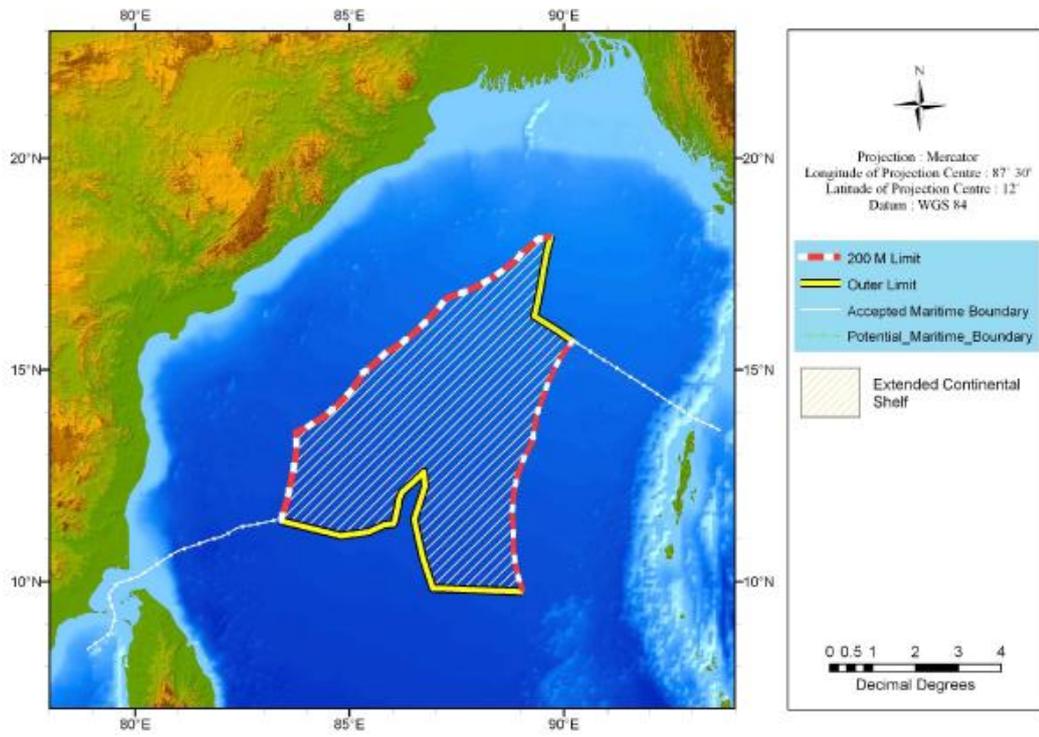


Figura 7: Zona Econômica Exclusiva (ZEE) – Índia

Fonte: ÍNDIA. Navy. *India's Maritime Military Strategy*. Disponível em: <www.indiannavy.nic.in>. Acesso em: 17 jun. 2011.

ANEXO G**Índia – Reivindicação para Extensão dos Limites de Plataforma Continental**



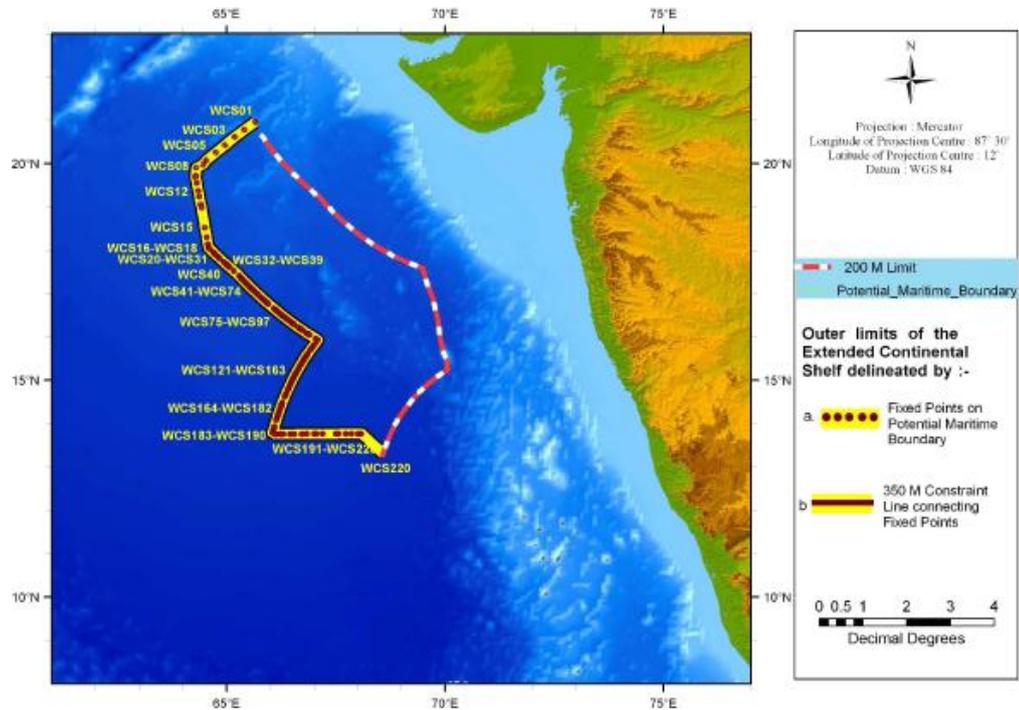


Figura 8: Índia – Reivindicação Parcial da extensão dos limites de Plataforma Continental

Fonte: ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Comissão de Limites da Plataforma Continental. *Indian Continental Shelf*. Disponível em: <<http://www.un.org>>. Acesso em: 27 jun. 2011.

ANEXO H

Exploração de Nódulos Polimetálicos no Oceano Índico

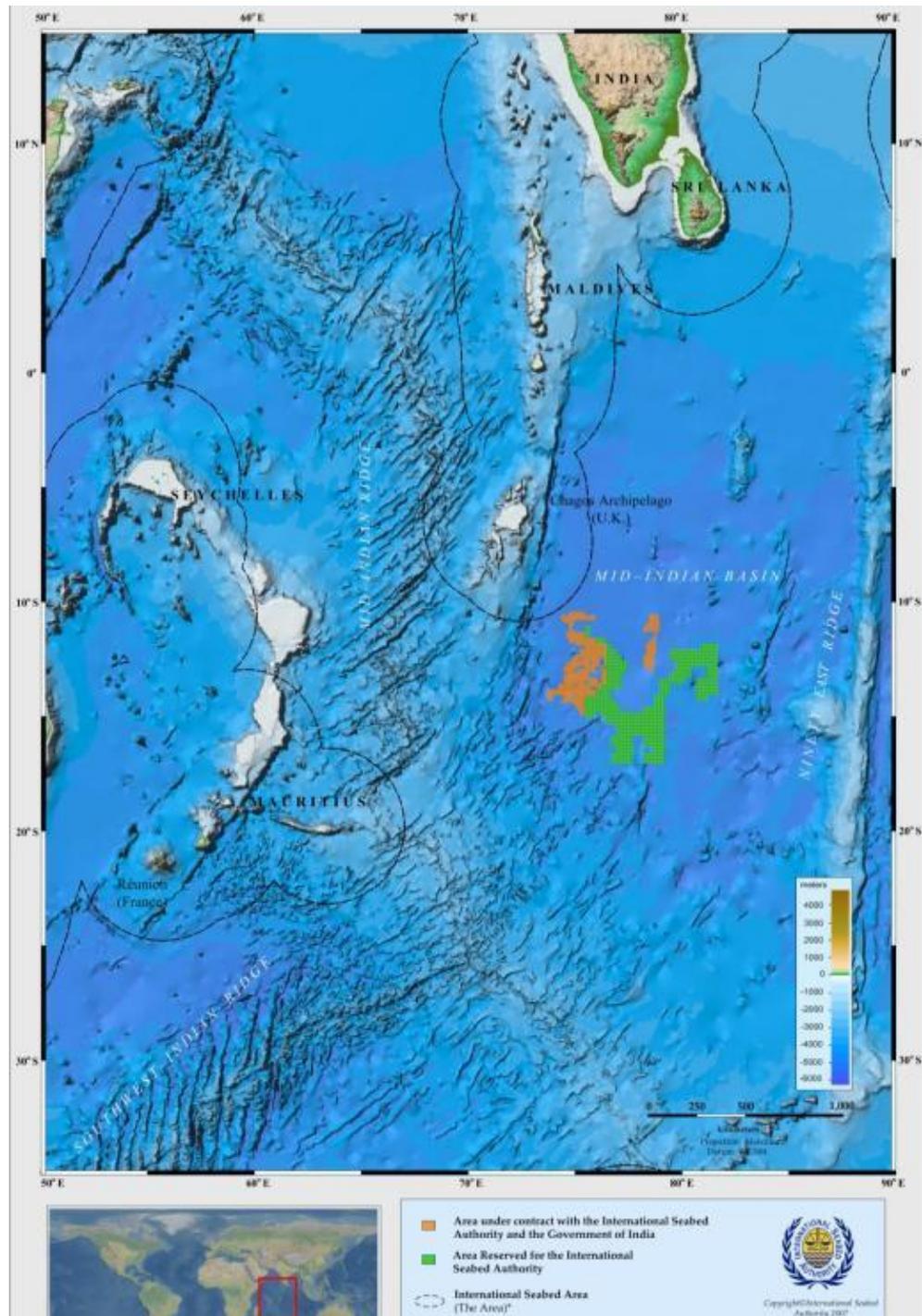


Figura 9: Exploração de nódulos polimetálicos no Oceano Índico

Fonte: InternationalSeabedAuthority. Disponível em: <<http://www.isa.org.jm>>. Acesso em: 27 jun. 2011.

ANEXO I

Atos Bilaterais Entre o Brasil e a Índia

Título	Data de celebração	Entrada em vigor	Promulgação	
			Decreto nº	Data
Acordo de Cooperação Cultural	23/09/1968	15/07/1970		
Acordo de Comércio com a Índia	03/02/1968	13/10/1969		
Acordo sobre Cooperação nos Campos da Ciência e Tecnologia.	22/07/1985	24/01/1990	98943	13/02/1990
Convenção Destinada a Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal em Matéria de Impostos sobre a Renda.	26/04/1988	11/03/1992	510	27/04/1992
Memorando de Entendimento Relativo a Consultas sobre Assuntos de Interesse Comum	22/02/1992	22/02/1992		
Ajuste Complementar ao Acordo de Cooperação nos Campos da Ciência e Tecnologia, sobre Cooperação Científica e Tecnológica no Setor Ferroviário.	15/09/1993	15/09/1992		
Declaração Conjunta sobre a Agenda Brasil-Índia para Cooperação Científica e Tecnológica.	27/01/1996	27/01/1996		
Declaração Conjunta sobre o Termo de Referência para a Constituição do Conselho Comercial Indo-Brasileiro.	27/01/1996	27/01/1996		
Agenda Comum para o Meio Ambiente.	27/01/1996	27/01/1996		
Ajuste Complementar ao Acordo de Comércio sobre Medidas Sanitárias e Fitossanitárias	02/07/1997	03/08/1997		
Memorando de Entendimento sobre Cooperação entre as Academias Diplomáticas de Ambos os Países.	05/05/1998	05/05/1998		
Ajuste Complementar ao Acordo de Cooperação nos Campos da Ciência e Tecnologia, na Área de Saúde e Medicina.	05/05/1998	05/05/1998		
Memorando de Entendimento referente à Cooperação Tecnológica na Área de Mistura de Etanol	8/04/2002	28/02/2006	5.816	26/06/2006

Título	Data de	Entrada	Promulgação	
Memorando de Entendimento que Estabelece uma Comissão Mista de Cooperação Política, Econômica, Científica, Tecnológica e Cultural.	22/08/2002	22/08/2002		
Acordo sobre Cooperação em Assuntos Relativos à Defesa	1/12/2003	27/12/2006	6.111	10/5/2007
Acordo sobre Isenção de Vistos para Portadores de Passaportes Diplomáticos, Oficiais e de Serviços.	25/01/2004	17/11/2004		
Programa de Intercâmbio de Cooperação no Campo da Educação	1/02/2006	1/02/2006		
Memorando de Entendimento para Cooperação na Área de Assentamentos Humanos	12/09/2006	12/09/2006		
Memorando de Entendimento com vistas à Implementação das "Semanas de Cultura Brasileira na Índia" e das "Semanas de Cultura Indiana no Brasil"	12/09/2006	12/09/2006		
Memorando de Entendimento sobre a Luta Contra a Fome e a Pobreza	18/02/2008	18/02/2008		
Memorando de Entendimento sobre a Cooperação em Esportes e Assuntos de Juventude	18/02/2008	18/02/2008		
Memorando de Entendimento sobre Cooperação no Setor de Infra-Estrutura	18/02/2008	18/02/2008		
Memorando de Entendimento na Área de Defesa Civil e Assistência Humanitária	16/04/2008	16/04/2008		
Memorando de Entendimento para a Cooperação em Agricultura e Setores Afins	16/04/2008	16/04/2008		
Memorando de Entendimento para Cooperação no Setor de Petróleo e Gás Natural entre o Ministério de Minas e Energia do Governo da República Federativa do Brasil e o Ministério do Petróleo e Gás Natural do Governo da República da Índia	16/04/2008	16/04/2008		

Tabela 6: Atos bilaterais entre o Brasil e a Índia

Fonte: BRASIL.Ministério das relações exteriores. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br>>. Acesso em: 25abr.2011.

ANEXO J

Blocos de Exploração de Petróleo do ONGC no BRASIL



Figura 10: Blocos de exploração de petróleo do ONGC (em verde)

Fonte: OIL AND NATURAL GAS CORPORATION (ONGC). Disponível em: <<http://www.ongcvidesh.com>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

ANEXO K

Promulgação do Acordo Sobre Cooperação em Assuntos Relativos à Defesa⁸⁰

Presidência da República
Casa Civil
Subchefia para Assuntos Jurídicos

DECRETO Nº 6.111, DE 10 DE MAIO DE 2007.

Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Índia sobre Cooperação em Assuntos Relativos à Defesa, celebrado em Nova Delhi, em 1º de dezembro de 2003.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e

Considerando que o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Índia celebraram, em Nova Delhi, em 1º de dezembro de 2003, um Acordo sobre Cooperação em Assuntos Relativos à Defesa;

Considerando que o Congresso Nacional aprovou o referido Acordo por meio do Decreto Legislativo nº 475, de 22 de novembro de 2006;

Considerando que o Acordo entrou em vigor em 27 de dezembro de 2006, nos termos de seu art. 9;

DECRETA:

Art. 1º O Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República da Índia sobre Cooperação em Assuntos Relativos à Defesa, celebrado em Nova Delhi, em 1º de dezembro de 2003, apenso por cópia ao presente Decreto, será executado e cumprido tão inteiramente como nele se contém.

Art. 2º São sujeitos à aprovação do Congresso Nacional quaisquer atos que possam resultar em revisão do referido Acordo, assim como quaisquer ajustes complementares que, nos termos do art. 49, inciso I, da Constituição, acarretem encargos ou compromissos gravosos ao patrimônio nacional.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 10 de maio de 2007; 186º da Independência e 119º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA
 Celso Luiz Nunes Amorim

Este texto não substitui o publicado no DOU de 11.5.2007.

⁸⁰ BRASIL. Casa Civil. *Decreto Nº6111 de 10 de maio de 2007*. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br>>. Acesso em: 12 jul. 2011.

ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA ÍNDIA SOBRE COOPERAÇÃO
EM ASSUNTOS RELATIVOS À DEFESA

PREÂMBULO

O Governo da República Federativa do Brasil

e

O Governo da República da Índia

(doravante referidos como “as Partes” e separadamente como a “Parte”),

Tendo em mente o interesse comum na manutenção da paz e segurança internacional;

Desejando incrementar as boas e cordiais relações entre as Partes, assim como os laços de cooperação;

Reconhecendo que o fortalecimento da democracia abre uma significativa oportunidade para incrementar e intensificar a cooperação entre ambos;

Considerando fortalecer várias formas de colaboração entre as Partes na base do estudo recíproco de assuntos de interesse mútuo;

Acordam o seguinte:

ARTIGO 1

Escopo

As Partes irão cooperar sob o princípio de igualdade e do benefício mútuo. Para este fim, as Partes comprometem-se a:

a) promover cooperação em assuntos relativos à defesa, particularmente nas áreas de pesquisa e desenvolvimento, aquisição e apoio logístico entre as Partes, de acordo com os termos deste Acordo, e em observância das leis nacionais e dos regulamentos de cada Parte, bem como das obrigações internacionais;

b) intercambiar experiências adquiridas do campo de equipamento militar, inclusive em conexão com operações internacionais de manutenção de paz;

c) intercambiar experiências nas áreas de ciência e tecnologia;

d) participar de treinamento militar conjunto, exercícios militares conjuntos e troca de informação;

e) colaborar na aquisição de equipamento militar; e

f) cooperar em outras áreas militares que possam ser de interesse mútuo.

ARTIGO 2

Cooperação

A cooperação de defesa e segurança entre as Partes será baseada no princípio da reciprocidade e serão implementadas inicialmente da seguinte forma:

- a) visitas mútuas por delegações de alto nível do setor de defesa;
- b) reuniões de pessoal e técnicas;
- c) reuniões entre as instituições equivalentes de defesa;
- d) intercâmbio de instrutores e estudantes de instituições militares;
- e) participação em cursos, treinamentos, seminários, discussões e simpósios;
- f) estágio em unidades das Forças Armadas;
- g) visitas de navios de guerra e aeronaves militares;
- h) eventos culturais e desportivos; e
- i) desenvolvimento de programas de tecnologia aplicados à indústria de defesa, com a participação de entidades privadas de interesse estratégico dos Governos.

ARTIGO 3

Gerenciamento da Cooperação

1. As Partes estabelecerão uma unidade conjunta, que será conhecida como o Comitê Conjunto de Defesa Brasil-Índia, doravante referida como “JDC”, cuja função será promover a implementação deste Acordo.

2. A JDC reunir-se-á anualmente e alternadamente no Brasil e na Índia em datas acordadas pelas Partes.

3. A cooperação recomendada pela JDC será efetuada por meio de programas e/ou planos a serem compilados e decididos antes da sua implementação.

ARTIGO 4

Acertos Financeiros

1. Cada parte será responsável pelas suas próprias despesas inclusive os custos de transporte de e para o ponto de entrada do país anfitrião, bem como todas as despesas relativas ao seu pessoal, inclusive comida e alojamento.

2. Cada Parte será responsável por todas as despesas relativas a tratamento médico, dentário, remoção ou evacuação do seu pessoal doente, ferido ou falecido. As Partes deverão prover, em bases recíprocas, o tratamento médico de enfermidades que surjam em seus territórios durante o desenvolvimento de atividades no âmbito de programas bilaterais de cooperação em defesa, em estabelecimentos médicos das Forças Armadas ou em outros estabelecimentos, se necessário.

ARTIGO 5

Proteção da Informação

1. As Partes não revelarão qualquer informação obtida sob este Acordo ou qualquer outro futuro acordo, a não ser que seja a membros do seu próprio pessoal a quem tal revelação seja essencial para execução deste ou qualquer outro acordo suplementar.

2. As Partes não utilizarão qualquer informação confidencial obtida sob qualquer cooperação bilateral entre elas em detrimento de, ou contra os interesses da outra Parte.

3. As respectivas responsabilidades e obrigações das Partes quanto a providências de segurança e de proteção de dados técnicos, informação e material continuarão aplicáveis não obstante o término deste Acordo.

ARTIGO 6

Responsabilidade e Ajuste de Contas

1. Uma Parte não instituirá nenhuma ação civil contra a outra Parte ou membro das Forças Armadas da outra Parte por danos causados na execução dos seus deveres oficiais em termos deste Acordo.

2. De acordo com a lei nacional do país anfitrião, as Partes compensarão qualquer perda ou dano a terceiros, causado por membros das suas Forças Armadas na execução dos seus deveres oficiais nos termos deste Acordo.

3. Se as Forças Armadas de ambas as Partes forem responsáveis pela perda ou dano causado a terceiros, as Partes o reembolsarão igualmente.

4. Quando um membro das Forças Armadas ou de uma Parte causar perda ou dano à terceiros, intencionalmente ou devido a negligência, tal Parte será responsável por tal perda ou dano, devendo compensar ou reembolsar a terceira Parte pelas perdas ou danos causados.

ARTIGO 7

Solução de Controvérsias

Qualquer disputa ligada à interpretação e implementação deste Acordo será resolvida através de consultas e negociações entre as Partes na JDC e, se necessário, através dos canais diplomáticos.

ARTIGO 8

Emenda

Este Acordo pode ser emendado ou revisado com o consentimento das Partes, por troca de notas, através dos canais diplomáticos. A entrada em vigor das emendas se dará na forma da entrada em vigor deste Acordo, como estabelecido no Artigo 9 abaixo.

ARTIGO 9

Entrada em Vigor e Denúncia

Este Acordo entrará em vigor na data em que ambas as Partes tiverem notificado a outra Parte, por escrito, do término dos trâmites legais internos, de acordo com as respectivas exigências constitucionais necessárias para aprovação deste Acordo. A data de entrada em vigor será aquela da última notificação. O Acordo permanecerá em vigor até que uma das Partes decida denunciá-lo, por

escrito, pelos canais diplomáticos. A denúncia terá efeito 90 dias a partir da notificação e não afetará os programas e atividades em curso ao abrigo do Acordo, a menos que as Partes decidam de outro modo.

ARTIGO 10

Arranjos Suplementares

O presente Acordo poderá ser suplementado por Protocolos Adicionais ou Ajustes Complementares relativos a áreas específicas de cooperação, a ser acordados e assinados por ambas as Partes. Programas específicos de atividades decorrentes dos Ajustes serão elaborados e implementados pelo pessoal autorizado do Ministério de Defesa da República Federativa do Brasil e do Departamento da Defesa da República da Índia.

Em fé do que, os abaixo assinados, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinam este Acordo em dois originais, em português, hindi e inglês, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência prevalecerá o texto em inglês.

Feito em Nova Delhi, em 1º de dezembro de 2003.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL

José Viegas Filho
Ministro de Estado da Defesa

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
DA ÍNDIA

George Fernandes
Ministro da Defesa