



**AFRICA CENTER
FOR STRATEGIC STUDIES**

**Defesa e Segurança Marítima:
Cooperação Inter-regional**

PROGRAMA DE ESTUDOS

**Yaoundé, Camarões
11 A 14 de Julho de 2017**

Conteúdo

Visão Geral do Programa

Sessão 1: Defesa e Segurança Marítima - Evolução e Desafios Emergentes

Painel de Praticantes: A Arquitectura de Cooperação de Segurança Marítima na teoria e na prática

Sessão 2: Coordenação em Todo o Continente na AIMS 2050

Sessão 3: Partilha de informações e Responsabilidades da Segurança Marítima

Sessão 4: Coordenação Inter-Regional - Yaoundé e Mais Além

Estudo de Casos em África: Zona D, África Austral e 5 + 5

Estudo de Casos Fora de África: O Caribe, Sudeste Asiático, Inter-Continental

Sessão 5: Fortalecimento na Partilha de Informação e Cooperação Relativamente à aplicação da lei

Discussão Plenária: Avançar de Forma Sustentável

Anexo: Estudo de Casos Seleccionados

VISÃO GERAL DO PROGRAMA

Introdução

O Centro de Estudos Estratégicos de África apoia a política praticada pelos Estados Unidos ao trabalhar com os países Africanos de modo a garantir segurança a todos os Africanos defendidos por instituições efectivas e responsáveis pelos seus cidadãos. Desde a sua criação em 1999, o Centro de Estudos de África promoveu a democracia e melhorou o profissionalismo no sector de segurança de África através de programas que promovem uma interacção produtiva entre militares graduados e líderes civis estabelecendo redes profissionais viáveis. Forneceu um fórum de estilo académico para os profissionais responsáveis pela segurança em África para identificar e avaliar ameaças emergentes à segurança, acordar estratégias e responsabilidades partilhadas para a segurança nacional e regional e reforçar as melhores práticas reconhecidas internacionalmente nas suas diversas esferas de actividade. O programa do centro de Alunos promove a rede de pares entre milhares de indivíduos que participaram nos seus programas, proporcionando-lhes a oportunidade de continuar o diálogo e a colaboração em questões chave de segurança ao retornarem aos seus países de origem.

Há uma década, a maioria das discussões sobre a segurança marítima em África caracterizava o termo "cegueira do mar", sugerindo que apesar do litoral extenso e numerosas ilhas e arquipélagos de África, os países africanos voltaram as costas ao mar e falharam relativamente à segurança do seu território marítimo e aproveitamento dos seus recursos. Através de uma mistura de atenção internacional sobre a questão da pirataria, bem como o maior aumento na produção de petróleo e gás, é justo dizer que os estados Africanos não são tão cegos como eram há uma década atrás. A União Africana de Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (AIMS 2050) fornece uma boa indicação de que o continente está a levar seriamente o seu espaço marítimo, e tem havido uma tremenda proliferação de instrumentos inter-regionais, regionais, zonais e nacionais focados na defesa e segurança marítima e na cooperação de segurança. Mas estes esforços não foram todos coordenados.

Os blocos de construção da cooperação em matéria de defesa e segurança marítima começaram a surgir em diferentes partes de África. Na África Ocidental e Central, a arquitectura inter-regional estabelecida pelo Código de Conduta do Golfo de Guiné de 2013 (Código de Yaoundé) está a começar a se materializar. Na África Oriental, as emendas de 2017 de Jeddah ao Código de Conduta de Djibouti infundem uma nova vida na iniciativa cooperativa, nascida da necessidade de combater a pirataria e agora sustentada pelo desejo de um desenvolvimento marítimo mais abrangente. Mas, mesmo enquanto a AIMS 2050

fornece apoio a todas estas iniciativas, permanecem mais fragmentados do que estruturados. E permanecem isolados nos seus respectivos espaços geográficos.

Os estados Africanos, entre eles e com a ajuda de parceiros, fizeram muito trabalho nos últimos anos para melhorar a defesa marítima, a segurança a governação e o desenvolvimento. Embora ainda haja um longo caminho a percorrer, há uma oportunidade imediata que ainda não foi tomada; que é trabalhar em conjunto de forma mais abrangente em todo o continente de modo a continuar a avançar com este aprimoramento marítimo. Os estados e instituições Africanas devem reconhecer que, independentemente do desafio que tem pela frente, a África já havia testado algumas das abordagens mais recentes de cooperação em segurança marítima na Terra. As diferentes experiências em todo o continente precisam ser partilhadas. Por um lado, há um grande valor em partilhar essas experiências com outras partes do mundo. Mas, em primeiro lugar, chegou a hora de os estados e as regiões em torno da África se envolverem mais conscientemente no comércio de ideias e trabalharem em conjunto para efectuar a defesa marítima, a segurança, a governação e o desenvolvimento no continente.

Este seminário procura avançar nesses objectivos convocando um diálogo inter-regional. Isto proporcionará uma oportunidade para aproveitar as melhores lições do que funcionou e do que não funcionou em torno da África, e oferecer alguns pontos de acção imediatos sobre como impulsionar e tornar uma realidade a cooperação para a segurança marítima em toda a África. Este evento superará a divisão conceitual-operacional e mostrará as razões pelas quais as abordagens "perfeitas" no papel não renderam nada próximo à perfeição na água. Também examinará como os operadores podem ajudar a orientar o trabalho estratégico e conceitual para se adequar perfeitamente à realidade que enfrentam. Embora o seminário possa levantar mais perguntas do que responder, procurará proporcionar aos participantes as conexões e o entendimento para trabalhar em direcção a uma resposta colectiva a essas questões. A África não é mais cega relativamente ao mar como era há alguns anos atrás, mas ainda há lacunas e pontos cegos ao redor do continente e a única maneira de resolver essas vulnerabilidades é através do esforço cooperativo.

Estrutura do Seminário

Este seminário, que abrangerá quatro dias, será composto por ambas as sessões plenárias que se basearão em estratégia, política, academia, e experiência operacional bem como sessões de discussão onde os participantes são encorajados a partilhar livremente os tópicos que surgem. As sessões plenárias envolverão um discurso especializado em temas específicos, ou darão uma oportunidade de aprender com as experiências na água - na África e em outros lugares. As apresentações breves serão seguidas por sessões de perguntas e respostas moderadas durante as quais os participantes serão encorajados a partilhar experiências, questionar suposições e pensar em abordagens criativas. As

pequenas discussões em grupo incidirão na resolução de problemas. Os participantes serão encorajados a partilhar perspectivas e aprender uns com os outros. Uma equipa de facilitadores experientes trabalhará com os participantes para esse fim.

Todos os programas do Centro de Estudos de África são conduzidos sob uma estrita política de não atribuição. Isso permite aos participantes contribuir e trocar visualizações sem reservas, criando assim um ambiente de aprendizagem eficaz e produtivo. Serão fornecidas interpretações simultâneas para permitir que o seminário seja realizado em inglês, francês e português. Todos os materiais do seminário serão fornecidos nesses idiomas.

Material Académico

Este documento não oferece nenhuma orientação definitiva ou abrangente sobre como proceder com a cooperação inter-regional, nem poderia, este ainda é um campo emergente. Em vez disso, este documento destina-se a fornecer uma gama de material e perspectivas para facilitar o diálogo, um dos principais objectivos do seminário. Não cobrimos todas as perspectivas pois contamos com as experiências, e conhecimentos dos participantes para complementar este documento e enriquecer ainda mais as discussões. Portanto, encorajamos fortemente que se familiarize com o material para cada sessão e venha preparado para partilhar ideias e comparar experiências (que podem ou não ser muito diferentes do que está apresentado neste documento). Não hesite em articular os seus pontos de vista e desafiar os pressupostos e argumentos neste documento. Provavelmente, este documento abrange mais questões e matérias do que pode ser discutido no tempo disponível. Não há expectativa de que todas ou mesmo a maioria das questões sejam discutidas. Esperamos que os materiais encorajem o pensamento crítico e a avaliação do desenvolvimento de políticas em todo o continente, ao mesmo tempo que servirão como um recurso útil no futuro.

Toda a documentação do seminário será colocada no site do Centro de Estudos de África. Receberá um e-mail com detalhes sobre como se registar neste site. Entre em contacto connosco se tiver qualquer dificuldade em aceder ao mesmo. Idealmente, gostaríamos de iniciar uma discussão sobre as principais questões e objectivos antes do início do seminário. Os nossos facilitadores estarão disponíveis para responder às suas perguntas, discutir as suas perspectivas sobre o tema e os materiais académicos, partilhar experiências e examinar o estudo de casos relevantes.

Preparação Académica

A consulta e a parceria são características do processo de desenvolvimento do programa do Centro de Estudos de África. Reuniões consultivas formais e informais foram realizadas

com uma ampla gama de especialistas nacionais, regionais e internacionais, representantes de governos africanos, representantes de parceiros internacionais e partes interessadas de entidades relevantes do governo dos EUA para determinar o alcance e foco deste seminário. Vários acadêmicos e profissionais foram particularmente úteis na revisão do conteúdo e relevância do material acadêmico para este seminário.

SESSÃO 1: DEFESA E SEGURANÇA MARÍTIMA - EVOLUÇÃO E DESAFIOS EMERGENTES

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de discussão

Objectivos da Sessão:

- Destacar a natureza evolutiva das ameaças e desafios marítimos e discutir como o comportamento criminoso responde a uma variedade de factores, incluindo os esforços na aplicação da lei;
- Identificar as ameaças e desafios emergentes anteriormente não examinados;
- Reconhecer a necessidade de reflexão constante sobre a natureza da ameaça e as opções para responder à mesma, a fim de não apenas resolver problemas antigos, mas também responder às questões actuais e prever as preocupações emergentes.

Pirataria. Assalto à mão armada no mar. Tráfico de narcóticos, armas e seres humanos. Pesca ilegal não declarada e não regulamentada. Durante anos, praticamente todos os eventos africanos de segurança marítima se concentraram nestas ameaças, muitas vezes revelando-as como se o público estivesse a ouvi-las pela primeira vez. E durante um tempo, pode efectivamente ter sido a primeira vez que o público ouvia falar delas. Mas a segurança marítima Africana tem feito progressos consideráveis. É hora de o discurso progredir também.

Ao concentrar-se apenas nas ameaças bem conhecidas, os responsáveis por enfrentá-las - tanto aos níveis estratégicos como operacionais - podem acabar por ficar cegos sobre a forma como essas ameaças estão evoluindo e quais os novos desafios que podem surgir. Tendo em conta, por exemplo, que a pirataria Somali aconteceu no alto mar, mas a pirataria do Golfo da Guiné tende a ser roubo à mão armada no mar, a menos de doze milhas náuticas da costa, não é mais correcta. Embora essa distinção fosse útil e precisa, repetir isso não explica o facto de que a maior parte da pirataria do Golfo da Guiné hoje em dia esteja mais distante para o mar. A consequência de ignorar este desenvolvimento significa que as agências de execução da lei continuam focadas na resolução de problemas desactualizados, e não naqueles que estão efectivamente debilitando o estado.

Uma vez que um estado é capaz de avaliar regularmente os seus desafios como são, não como eram, pode-se entender a dinâmica de ida e volta entre a execução da lei e os criminosos. Se a aplicação da lei for X, e os criminosos responderem com Y, a autoridade para a aplicação da lei pode começar a prever as respostas às suas acções. Então, da próxima vez que a aplicação da lei fizer X, a autoridade responsável também estará pronta para responder imediatamente a Y com Z. Este tipo de abordagem é muito mais eficaz do

que um ciclo de resposta contínua. Ao perseguir X e Z quase simultaneamente, a execução da lei pode mudar a dinâmica criminal. O crime é sempre um cálculo de risco e recompensa. Se o risco se tornar muito alto, os criminosos deixarão de prosseguir a recompensa, pelo menos temporariamente. Assim, ter uma compreensão precisa das ameaças criminais actuais é vital para abordá-las verdadeiramente.

Questões de discussão

1. Como os desafios de segurança marítima mudaram no seu país ou região nos últimos cinco anos?
2. Notou uma resposta aos esforços de aplicação da lei?
3. Notou novos problemas que não foram discutidos?
4. As ameaças regionais são diferentes das ameaças nacionais?

Leitura Recomendada

Ian Ralby, "Segurança Cooperativa para enfrentar Criminosos Cooperativos", Defence IQ, 2017, (Cooperative Security to Counter Cooperative Criminals) <https://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/cooperative-security-to-counter-cooperative>.

Raymond Gilpin, "Examinando a Insegurança Marítima na África Oriental", Sondagens, Janeiro de 2016, (Examining Maritime Insecurity in Eastern Africa). http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings_No_8.pdf.

Leitura Adicional

"Estado da Pirataria Marítima 2016: Visão geral da África Ocidental," Oceans Beyond Piracy, (State of Maritime Piracy 2016: West Africa Overview). <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>.

"Estado da Pirataria Marítima 2016: Visão geral da África Oriental, Oceans Beyond Piracy, (State of Maritime Piracy 2016: East Africa Overview). <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa>.

Painel de Praticantes: A Arquitectura de Cooperação de Segurança Marítima na Teoria e na Prática

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Rever a arquitectura de segurança marítima Africana em todo o continente em termos de estratégias e instituições;
- Explicar como a cooperação na segurança marítima deve funcionar na água;
- Fornecer experiências práticas onde a arquitectura cooperativa realmente ajudou a facilitar a cooperação na água e onde exista uma diferença entre a ideia no papel e a realidade na prática.

Quando desenhado como um conjunto de estratégias ou instituições, a arquitectura da segurança marítima em África parece coerente e intencional no seu projecto. Contudo, quando desenhado como uma linha de tempo a natureza fragmentada de ambas as estratégias e instituições torna-se evidente. Por exemplo, o Acordo Técnico da Zona D de 2009 antecede o Código de Conduta do Golfo de Guiné de 2013, que é anterior a AIMS 2050 de 2014. No entanto, quando apresentados como uma estrutura estratificada, apareceriam na ordem inversa. Os processos de adaptação desses documentos estratégicos e instituições num quadro funcional deixaram várias lacunas. Por um lado, é importante tentar preencher as lacunas e garantir a clareza no papel. Mas, ao mesmo tempo, a finalidade de todos os documentos é produzir uma segurança marítima funcional na água.

A experiência dos operadores que trabalham com e sob os vários arranjos de cooperação é vital para identificar problemas com a abordagem adoptada pelos documentos e revelar discrepâncias - tanto boas como más- entre o que se pretende e a forma como as coisas realmente funcionam. Muitas vezes, aqueles que formam acordos não interagem com os operadores responsáveis pela sua execução. A falta de um ciclo de feedback entre os actores estratégicos e os profissionais de segurança marítima leva a divisões inúteis que prejudicam a eficácia das estratégias e fazem com que os operadores sejam responsabilizados por não terem implementado o bom trabalho feito no papel. Ao trazer as vozes do praticante para a discussão, a actividade estratégica pode ser revista no contexto.

Quando novas instituições são desenvolvidas e novas estratégias adoptadas - e particularmente quando esses desenvolvimentos ocorrem rapidamente pontos de vista

divergentes podem se desenvolver quanto aos papéis e responsabilidades reais das novas instituições e quanto ao verdadeiro significado ou intenção da estratégia. Uma discussão robusta e honesta de como esses instrumentos e instituições são entendidos para funcionar é a única maneira de identificar as discrepâncias em pontos de vista e procurar esclarecer papéis, autoridades, jurisdições, responsabilidades e funções. Tal discussão é vital para a arquitectura da segurança marítima em África de modo a fazer uma transição bem sucedida e sustentável do papel para a prática.

Questões de Discussão

1. Um mapa ou organograma dos instrumentos de segurança marítima em África reflecte um mapa ou organograma das instituições de segurança marítima em África?
2. Na sua experiência, qual é a diferença entre a cooperação de segurança marítima na teoria e a cooperação de segurança marítima na água? Como a teoria pode ajudar a melhorar a prática? Como a prática ajuda a melhorar o que se passa em teoria?
3. Quais são os factores-chave para o porquê um acordo estar ou não estar efectivamente implementado?
4. Pode um acordo ser feito no papel após a cooperação já estar a ocorrer na prática ou é necessário que haja autoridade escrita desde o início?

Leituras Recomendadas

Ulf Engl, "A União Africana, a Arquitectura Africana de Paz e Segurança e Segurança Marítima", Friedrich Ebert Stiftung, (2014), (The African Union, The African Peace and Security Architecture, and Maritime Security) <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10878.pdf>.

Kamal-Deen Ali, "Cooperação de Segurança Marítima no Golfo da Guiné: Perspectivas e Desafios", Brill (2015), (Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea: Prospects and Challenges).

Leitura Adicional

"National Maritime Strategy Toolkit", ACSS, <http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/07/The-Process-of-National-Maritime-Security-Strategy-Development-in-Africa.pdf>.

Sessão 2: Coordenação em Todo o Continente na AIMS 2050

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de discussão

Objectivos da Sessão:

- Identificar o que a AIMS 2050 prescreve relativamente à cooperação em matéria de segurança marítima em África;
- Analisar o que foi feito até agora para implementar a AIMS 2050 - na UA e em todo o continente;
- Fornecer uma melhor compreensão de como as iniciativas existentes ajudam a efectivar a Estratégia.

A 31 de Janeiro de 2014, a União Africana (UA) adoptou a Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (AIMS 2050). A Estratégia " fornece um amplo quadro para a protecção e exploração sustentável do [Domínio Marítimo Africano] para a criação de riqueza".¹ Está estruturado para abordar desafios e oportunidades marítimas emergentes e futuras em África, tendo em conta o interesse dos países vizinhos, com um foco claro na criação de uma riqueza aprimorada a partir de uma governação sustentável das águas interiores, oceanos e mares de África.² Esta globalidade para toda a actividade estratégica de segurança marítima em África deve ajudar a orientar os esforços regionais e inter-regionais no aprimoramento e cooperação da segurança marítima. De facto, a AIMS 2050 estabelece que o principal elemento fundamental para a cooperação continental é a cooperação entre governos ou entre agências dentro de um estado. Uma vez que um governo pode cooperar dentro de si, pode começar a cooperar com outros estados. A Estratégia continua a encorajar um processo que une os blocos de cooperação em todo o continente.

Dado que inúmeras iniciativas de segurança marítima, estratégias, instituições e regimes de cooperação são anteriores à AIMS 2050, vê-se por vezes numa justaposição estranha a esses esforços mais antigos. O conjunto de iniciativas não foi projectado para se encaixar numa estratégia a todo o continente, portanto alguns entendem que tenha sido engenharia reversa. Mas a AIMS 2050 tem a oportunidade de ser bastante competitiva e fornecer apoio em vez de hierarquia no que diz respeito a iniciativas de segurança marítima ao nível nacional, zonal, regional ou inter-regional.

¹ 2050 Estratégia Marítima Integrada da África, Sumário Executivo, disponível em http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf.

² *Id.*

O pensamento deve ser aplicado em como a AIMS 2050 pode ajudar, em vez de sobrecarregar o trabalho que já está a ser feito a todos os níveis em todo o continente. E os actores nacionais devem verificar como os seus esforços podem simultaneamente aumentar a capacidade e competência da segurança marítima do seu país, zona, região e continente ao mesmo tempo. Embora possa não ter nascido de um design parcimonioso, a relação entre a AIMS 2050 e as iniciativas inter-regionais, regionais, zonais e nacionais deve ser combinada numa iteração funcional. Dada a visão que a AIMS 2050 estabelece para uma imagem de segurança marítima em todo o continente ligada à governação e desenvolvimento marítimo, não há razão para isso não poder acontecer.

Questões de Discussão

1. Como é que o seu trabalho, seja ele qual for, encaixa dentro da AIMS 2050 e ajuda a contribuir para a segurança marítima, não apenas no seu estado ou região, mas em todo o continente?
2. Vê utilidade em vincular os esforços nacionais, zonais, regionais e inter-regionais para a AIMS 2050, mesmo que esses esforços sejam anteriores?
3. A UA deveria desempenhar um papel maior na segurança marítima? Em caso afirmativo, tem um papel em ajudar as regiões a se juntar a todo o continente para cooperar na segurança marítima?
4. O que os estados individuais podem fazer para ajudar a realizar a visão da AIMS 2050?

Leitura Recomendada

Estratégia Marítima Integrada de África 2050, UA, (Africa Integrated Maritime Strategy 2050, AU) http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf.

Timothy Walker, "Revivendo a Estratégia Marítima da UA", ISS Policy Brief, Fevereiro de 2017, (Reviving AU's Maritime Strategy," ISS Policy Brief, Feb. 2017) <http://dspace.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/36352/1/policybrief96.pdf?1>.

Leitura Adicional

Barthélemy Blédé e Timothy Walker, "Cumprindo a Promessa da Cimeira Marítima de Lomé", ISS, 21 de Outubro de 2016, (Cimeira Marítima de Lomé) <https://issafrica.org/iss-today/fulfilling-the-promise-of-the-lome-maritime-Cimeira>.

Sessão 3: Partilha de informações e Responsabilidades da Segurança Marítima

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de discussão

Objectivos da sessão:

- Rever as instituições de partilha de informações em todo o continente;
- Identificar exemplos de partilha de responsabilidades de segurança marítima;
- Distinguir diferentes formas de cooperação;
- Argumentar para uma melhor cooperação de modo a incluir a partilha de informações e responsabilidades.

A "partilha de informações" é rotineiramente discutida em círculos de segurança marítima. Como as ameaças no espaço marítimo ignoram as fronteiras nacionais e operam de forma transnacional, a resposta a tais ameaças também deve superar os desafios colocados pela soberania nacional. A partilha de informações geralmente é vista como o mecanismo de cooperação chave. Mas, como mostraram vários exemplos em torno de África, não é o único meio de cooperar. Os Estados podem escolher partilhar responsabilidades e trabalhar colectivamente como uma unidade transnacional para enfrentar as ameaças transnacionais. Os mesmos mecanismos para cooperar na partilha de informações muitas vezes também ajudam a facilitar uma cooperação mais ampla.

Incluindo a partilha de informações e responsabilidades, existem pelo menos cinco formas diferentes de cooperação.

1. Dentro dos governos (cooperação de todo o governo / entre-agências)
2. Entre os governos (bilateral, zonal e regional)
3. Entre as regiões (inter-regional)
4. Com parceiros internacionais, organizações de estados estrangeiros (internacionais)
5. Com o sector privado e ONG (público-privado)

Muitas vezes, a "partilha de informações" é mencionada, mas ninguém esclarece que informações e com quem. O fracasso do Centro de Informações do Comércio Marítimo (MTISC-GoG), por exemplo, foi parcialmente devido à noção de que era uma iniciativa "privada". Mas a questão é, que importância tem essa situação dado que a informação é útil para as agências de aplicação da lei. A partilha de informações ou a partilha de

responsabilidades da segurança marítima não deve ser feita simplesmente para o bem da partilha. Todos os envolvidos devem ver e entender os benefícios em ambos os lados. Uma abordagem direccionada por objectivo sempre levará a meios mais criativos e produtivos para alcançar o final desejado. Assim, compreender quais as informações necessárias e por que as responsabilidades de segurança marítima são partilhadas é fundamental para uma cooperação bem sucedida ao longo das cinco linhas de operação.

Questões de Discussão

1. Com quem coopera para o seu trabalho? Quais os benefícios que experimentou com a partilha de informações a todos os níveis? Partilham responsabilidades?
2. Quais são as barreiras à partilha de informação e partilha de responsabilidades que encontrou?
3. Como a informação adicional ou a colaboração o ajudariam no seu trabalho?
4. Está envolvido com o sector privado ou ONGs?

Leitura Recomendada

Programa de Promoção da Segurança Marítima Regional (MASE), Documentos da UE, (Programme to Promote Regional Maritime Security (MASE))
https://ec.europa.eu/europeaid/sites/devco/files/aap-financing-africa-india-af-20130508_en.pdf.

"Lançado novo Centro de Relatórios para Pirataria no GoG ", Safety4Sea, (21 de Junho de 2016), (New Reporting Center for Piracy in GoG Launched)
<http://www.safety4sea.com/new-reporting-centre-for-piracy-in-gog-launched/>.

Sylvestre Fonkoua, "Partilha Informativa no Golfo da Guiné," US Naval War College, (Informational Sharing in the Gulf of Guinea)
[https://www.usnwc.edu/getattachment/Events/Regional-Symposia-\(1\)/RAS-Africa/Presentations/4-b-CAPT-Founkoua-INFORMATION-SHARING-IN-GOG.pdf.aspx](https://www.usnwc.edu/getattachment/Events/Regional-Symposia-(1)/RAS-Africa/Presentations/4-b-CAPT-Founkoua-INFORMATION-SHARING-IN-GOG.pdf.aspx).

Leitura Adicional

Escritório do Chefe de Operações Navais, "Centro de Operações Marítimas", Departamento da Marinha dos EUA (Abril de 2013) :)
[file:///Users/ian/Downloads/NTTP_3-32-1_MOC_\(Apr_2013\).pdf](file:///Users/ian/Downloads/NTTP_3-32-1_MOC_(Apr_2013).pdf)

Sessão 4: Coordenação Inter-Regional - Yaoundé e Mais Além

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Fornecer um histórico e actualização sobre CIC Yaoundé;
- Partilhar o conteúdo e a nova direcção das Emendas de Jeddah ao Código de Djibouti;
- Explorar pontos de cooperação entre as instituições regionais existentes em todo o continente;
- Identificar etapas concretas para facilitar a funcionalidade da cooperação inter-regional.

O CIC Yaoundé renasceu recentemente e, com uma nova equipa de liderança tem a capacidade de servir como uma instituição modelo para a cooperação inter-regional. Mas o desafio que experimentou desde 2013 também oferece lições valiosas em dois níveis. Primeiro, os julgamentos de CIC Yaoundé devem ser instrutivos para o tipo de dificuldades que outras instituições podem enfrentar. Isso inclui os obstáculos ao financiamento, a responsabilidade pessoal, as estruturas de gestão desequilibradas, a participação desequilibrada das regiões, os papéis pouco claros e a interferência de problemas menores com os principais esforços. O reinício do CIC Yaoundé oferece uma oportunidade de aprender com os erros e forjar uma nova abordagem para supervisionar a cooperação inter-regional em África.

Não ter uma instituição designada para a cooperação inter-regional não impede que as regiões trabalhem juntas. No mínimo, linhas abertas de comunicação podem ajudar a compartilhar actualizações, novas lições e percepções, bem como preocupações emergentes. As regiões podem se inspirar e cuidar das actividades das outras partes do continente e permitir que a cooperação inter-regional cresça organicamente.

Um ponto de partida fundamental para essa cooperação transcontinental é saber o que está a acontecer nas diferentes regiões. Compreender a abordagem revigorada do CIC Yaoundé é importante para os Estados do Leste, do Sul e do Oceano Índico. Da mesma forma, compreender o conteúdo das recentes emendas de Jeddah ao Código de Conduta de Djibouti pode permitir às outras regiões reflectir sobre como esses propósitos e objectivos são perseguidos dentro da sua própria parte do continente.

A familiaridade com as actividades regionais, no entanto, não é, por si só, suficiente para produzir um movimento para a cooperação na segurança marítima ao redor de África. Conhecer não apenas as instituições envolvidas, mas como entrar em contacto com elas é vital para assegurar que o comércio de ideias e a exploração de pontos de cooperação continuem para além de um workshop ou de uma conferência. A designação de pontos de contacto e compilação de tais listas de contactos, o estabelecimento de oportunidades de discussão, tornando-se pró-activo na partilha de lições e advertências e a movimentação, no nível inter-regional, para o tipo de engajamento agora visto dentro das regiões, requer um esforço consciente e concertado dos interessados marítimos em toda a África.

Questões de Discussão

1. Como as regiões não abrangidas pelo Código de Yaoundé ou o Código de Djibouti cooperam mesmo na ausência de um Código de Conduta?
2. Que instituições e mecanismos existentes podem ser úteis para facilitar a cooperação inter-regional, mesmo sem desenvolver outros CICs?
3. Qual o valor de regiões geograficamente não contíguas cooperarem?
4. Sobre que assuntos especificamente devem as regiões cooperar entre si?
5. Quais são os principais papéis e responsabilidades de um centro de cooperação inter-regional?

Leitura Recomendada

Código de Conduta do Golfo da Guiné (Código de Conduta de Yaoundé), Junho de 2013, http://www.imo.org/en/OurWork/Security/WestAfrica/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf.

Emendas de Jeddah ao Código de Conduta de Djibouti, Janeiro de 2017, <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/PIU/Documents/DCOC%20Jeddah%20Amendment%20English.pdf>

Leitura Adicional

Efthymios Papastavridis, "Combate ao Crime Organizado Transnacional Cometido no Mar", UNODC, 2013, (Combating Transnational Organized Crime Committed at Sea) https://www.unodc.org/documents/organized-crime/GPTOC/Issue_Paper_-_TOC_at_Sea.pdf.

Programa de Rotas Marítimas Críticas, GoGIN, <https://criticalmaritimeroutes.eu/projects/gogin/>.

Estudo de Casos em África: Zona D, África Austral e 5 + 5

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Compreender algumas das principais histórias de sucesso a celebrar a respeito da cooperação na segurança marítima em África;
- Distinguir as abordagens tomadas pelas diferentes regiões;
- Identificar elementos analíticos e conceituais potencialmente aplicáveis entre as diferentes regiões, mesmo em contextos muito diferentes.

A Zona D é uma história de sucesso notável, não apenas para a África Ocidental e Central, mas para a cooperação na segurança marítima a nível global. Em 2009, a recém-formada Zona D redigiu um Acordo Técnico de quatro páginas relativo à partilha de informações e às responsabilidades da aplicação da lei marítima. Os quatro estados dos Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe implementaram esse acordo. Com um centro de operações marítimas em Douala, a Zona D fornece um dos melhores exemplos de cooperação marítima em matéria de aplicação da lei em Terra. Em Abril de 2015, a ACSS organizou um evento sobre cooperação em segurança no âmbito do Código de Yaoundé, no qual foi tomada uma decisão colectiva para actualizar o Acordo Técnico num acordo legal. A Zona E, embora não operacional na água, elaborou um acordo legal notável que realmente contrastava com o Acordo Técnico da Zona D. Enquanto o processo de actualização desse Acordo continua, a Zona D oferece um exemplo de como apenas um simples documento era necessário para produzir uma cooperação operacional substancial. Uma vez que essa cooperação se tornou a norma, os estados podiam reunir novamente para aprimorar as operações, basicamente, antecipando todas as questões legais que possam surgir no decorrer das suas operações. A discussão nesse ponto, no entanto, não era teórica, mas baseada na experiência actual do dia-a-dia dos operadores. Este para cá e para lá entre a teoria e a prática apresenta uma abordagem diferente e mais bem sucedida do que muitos outros regimes experimentaram.

A África Austral apresenta um modelo de cooperação diferente. A África do Sul, preocupada com a pirataria que se desloca para o sul da Somália, desde 2011, implantou uma força rotativa de navios de patrulha, fragatas e aeronaves de patrulha marítima para o Canal Moçambicano. Desde que a implantação começou, a pirataria parece ter sido eficazmente impedida de entrar nas águas de Moçambique. Conhecida como Operação Cobre, esta missão foi prorrogada recentemente a 1 de Abril de 2017 por mais um ano com o argumento de que a ameaça é agora maior do que tem sido desde 2010. Dito isto, esta

abordagem à partilha- um país com recursos, que oferece protecção a países com capacidade muito mais limitada - foi extremamente eficaz para proteger toda uma região.

Finalmente, o 5 + 5 é um regime de cooperação que normalmente não entra na discussão da segurança marítima na África Subsaariana. Este acordo da África do Norte-Europa do Sul reúne os estados de Portugal, Espanha, França, Itália e Malta, juntamente com a Mauritânia, Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia. Não só é um exemplo, iniciado em 1983 e operacional desde 1990, de cooperação de largo alcance que vai além da segurança marítima, como é também um exemplo de como os estados podem cooperar a nível inter-regional, apesar das tensões bilaterais. A fronteira entre Marrocos e a Argélia foi fechada por décadas e as relações entre os vizinhos continuam tensas. No entanto, Marrocos e Argélia podem cooperar entre si em matéria de segurança marítima através da sua participação nos 5 + 5. Embora, em muitos casos, a cooperação em matéria de segurança marítima tenha ocorrido apenas devido às relações entre certos estados e até mesmo a certos indivíduos, o 5 + 5 mostra que os benefícios compartilhados da cooperação na segurança marítima podem realmente inspirar estados e indivíduos a superar a animosidade e buscar um interesse comum colaborativamente.

Questões de Discussão

1. Que lições destas outras partes da África podem ser aplicáveis na sua região?
2. Discuta os efeitos da corrupção de defesa nas instituições estaduais. Como a corrupção prejudica os objectivos de segurança nacional?
3. Que instituição de fiscalização no seu país identifica a corrupção? É eficaz na prevenção e punição da corrupção? Se não, por que não?
4. Qual tem sido o papel da sociedade civil local em medir e combater a corrupção no seu país?

Leitura Recomendada

República da África do Sul, Departamento de Defesa, "Operação Cobre: Segurança Marítima no Canal Moçambicano"

http://www.dod.mil.za/operations/international/operation_copper.htm.

"Iniciativa de defesa 5 + 5: Juntos na Promoção da Segurança no Mediterrâneo Ocidental"

<https://www.5plus5defence.org>.

Leitura Adicional

Ian Ralby, "Uma Abordagem Humana da Segurança à Segurança Marítima no Golfo da Guiné," *Comparative Jurist*, 31 de Agosto de 2016, (A Human Security Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea) <https://comparativejurist.org/2016/08/31/a-human-security-approach-to-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>

Sam Bateman, "A cooperação é a chave para assegurar a segurança marítima no Oceano Índico," *The Conversation* (7 de Novembro de 2016), (Cooperation is key to security maritime security in the Indian Ocean) <http://theconversation.com/cooperation-is-key-to-securing-maritime-security-in-the-indian-ocean-67989>.

Estudo de casos fora de África: O Caribe, O Sudeste Asiático, Inter-Continental

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Conhecer os regimes de cooperação de segurança marítima fora de África;
- Identificar elementos-chave da cooperação em segurança que tenham trabalhado em outras partes do mundo e que possam ser aplicáveis a África;
- Reconhecer como a abordagem de África difere do que foi feito em outros lugares;
- Enfatizar o crescente reconhecimento global da cooperação em segurança marítima como vital para proteger o domínio marítimo *contra* ameaças ambientais e de segurança, bem como proteger o domínio marítimo *para* o enriquecimento de estados e a melhoria da vida em terra.

A cooperação em matéria de segurança marítima é talvez o foco principal dos esforços de capacitação marítima na África. Mas a cooperação em matéria de segurança marítima não é, de modo algum, única para a África. Em outras partes do mundo, é, neste momento, exactamente como as coisas são feitas. Os Estados Unidos e o Canadá cooperam extensivamente nas suas fronteiras em ambas as costas e possuem um acordo legal permanente sobre como fazê-lo. Os Estados da Europa uniram-se nos últimos anos para que as Forças Navais da UE trabalhem colectivamente em ameaças comuns de segurança marítima. O Comando Marítimo Aliado da OTAN é uma força marítima cooperativa transatlântica. A Força Marítima Combinada (CMF) no Médio Oriente é uma iniciativa cooperativa de segurança marítima, anti-terrorismo e anti-pirataria entre 26 estados. O Fórum das Agências da Guarda Costeira do Pacífico Norte é um esforço que reúne as forças de segurança marítima dos estados do Pacífico Norte, incluindo Canadá, China, Japão, Coreia, Rússia e Estados Unidos - não é um grupo de estados que normalmente trabalham juntos. A lista poderia continuar. Alguns exemplos, porém, mostram como isto pode funcionar, e quais os desafios que podem haver.

Em 2003, o Acordo sobre a Cooperação para a Repressão do Tráfico Aéreo e Marítimo Ilícito de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas na Área do Caribe, também conhecido como Tratado de São José, criou um novo regime de cooperação em segurança marítima no Caribe relativamente à questão do tráfico. O Acordo de Cooperação de Segurança Marítima e do Espaço Aéreo 2008 da CARICOM expandiu esse regime para um foco de segurança marítima mais amplo. Em ambos os casos, os acordos prevêm que os Estados signatários compartilhem as responsabilidades da aplicação da lei marítima, mesmo entrando nas

águas territoriais do outro para atingir os propósitos e objectivos da segurança marítima colectiva conforme acordado.

A Associação das Nações do Sudeste Asiático (ASEAN) estabeleceu em 1994 o Fórum Regional da ASEAN (ARF) para abordar questões de interesse regional. Através do ARF, a comunidade de estados tem dirigido e desenvolvido uma série de iniciativas regionais de segurança marítima. Uma das iniciativas mais bem-sucedidas da região foi o Acordo de Cooperação Regional no Combate à Pirataria e Assalto à Mão Armada Contra os Navios na Ásia (ReCAAP). Com 20 membros, esse empreendimento estabeleceu, por um custo relativamente baixo, um centro regional de partilha de informações com sede em Singapura que ajudou não só a compilar um quadro regional integrado sobre ameaças e desafios de segurança marítima, mas também ajudar a coordenar as suas respostas. Talvez o centro regional mais bem sucedido e sustentável desse tipo, o ReCAPP também assinou acordos de cooperação com vários organismos internacionais e industriais, incluindo IMO, BIMCO, INTERTANKO e outros. Os esforços complementares de capacitação do ReCAPP ajudam a garantir um desenvolvimento consistente em toda a região.

Globalmente, a tendência da segurança marítima está em direcção à cooperação inter-regional. E isso inclui a cooperação entre os governos e a indústria. A experiência das forças multinacionais no Noroeste do Oceano Índico para combater a pirataria ao largo da Somália ajudou um pouco a galvanizar essa tendência. As marinhas de estados com relações incrivelmente tensas conseguiram encontrar intermediários neutros como o NAVFOR da UE através do qual se comunicam e cooperam para abordar colectivamente o flagelo da pirataria. O nosso interesse comum em garantir a protecção, segurança e sustentabilidade dos mares deve tornar possível a cooperação em quase todos os contextos.

Questões de Discussão

1. Que outros exemplos de cooperação em segurança marítima encontrou?
2. Os Estados em África são frequentemente encorajados a cooperar como meio de partilhar recursos para superar a sua falta de capacidade. Porque motivo deve então os maiores estados do mundo estar também tão activamente envolvidos na cooperação da segurança marítima?
3. Quais são os principais benefícios da cooperação na segurança marítima?
4. O que podem aprender os estados e regiões Africanas com esses outros exemplos?
5. O que outras partes do mundo podem aprender com a África?

Leitura Recomendada

Tratado de São José, <https://www.state.gov/s/1/2005/87198.htm>.

Derek Reveron, "Cooperação de Segurança Marítima e a Guarda Costeira", Centro de Segurança Marítima Internacional (17 de Abril de 2015), (Maritime Security Cooperation and the Coast Guard," Center for International Maritime Security) [/http://cimsec.org/maritime-security-cooperation-and-the-coast-guard/15925](http://cimsec.org/maritime-security-cooperation-and-the-coast-guard/15925).

Ohara Bonji, "Cooperação Multilateral de Segurança Marítima no Leste e Sul da Ásia", Fundação Tóquio, (25 de Março de 2015), (Multilateral Maritime Security Cooperation in East and South Asia) <http://www.tokyofoundation.org/en/articles/2015/maritime-security-cooperation-in-asia>.

ReCAAP, <http://www.recaap.org/> .

Christian Bueger, "Divulgação Regional de Informação II: Uma visita ao ReCAAP ISC", Bueger, (14 de Março de 2014), (Regional Information Sharing II: A Visit to the ReCAAP ISC) <http://bueger.info/regional-information-sharing-ii-a-visit-to-the-Recaap-isc/> .

Gaye Christofferson, "China e Cooperação Marítima: Pirataria no Golfo de Aden," Institut für Strategie-Politik- Sicherheits- und Wirtschaftsberatung Berlin, 2009, (China and Maritime Cooperation: Piracy in the Gulf of Aden) https://www.files.ethz.ch/isn/111041/Piracy_Gulf_Aden.pdf.

Leitura Adicional

Edmund Dillon, "Cooperação de Segurança no Caribe", Notre Dame, (Security Cooperation in the Caribbean) <http://www3.nd.edu/~ggoertz/rei/reidevon.dtBase2/Files.noindex/pdf/0/dillonpaper.pdf>.

Aleeza Mosley, "A Implementação de Instrumentos de Segurança Marítima Internacional nos Estados da CARICOM", UN, 2010, (The Implementation of International Maritime Security Instruments in CARICOM States) http://www.un.org/depts/los/nippon/unfff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/moseley_0910_barbados.pdf.

Anthony T. Bryan, "Construindo a Segurança Regional: Cooperação no século XXI", Centro de Análise Estratégica do Hemisfério Ocidental, 2011, (Building Regional Security: Cooperation in the 21st Century," Western Hemisphere Strategic Analysis Center)
<http://digitalcommons.fiu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1045&context=whemsac>.

Diálogo UE-Ásia, "Segurança Marítima e Pirataria: Desafios e Respostas comuns da Europa e da Ásia", Konrad Adenauer Stiftung, 2014, (Dialogue, "Maritime Security and Piracy: Common Challenges and Responses from Europe and Asia)
http://www.kas.de/wf/doc/kas_40560-1522-2-30.pdf?150227050158.

Sessão 5: Fortalecimento na Partilha de Informação e Cooperação Relativamente à aplicação da lei

Formato: Apresentação Plenária

Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Reconhecer os desafios - práticos, diplomáticos, legais, etc. - que ocorrem quando os estados compartilham aplicação da lei ou responsabilidades de segurança;
- Fazer com que o melhor momento para resolver disputas legais seja antes de ocorrerem;
- Reconhecer a necessidade de cooperação além dos actores governamentais;
- Identificar os passos para a partilha de informação inter-regional em África e as oportunidades para a cooperação policial.

Uma coisa é falar sobre o que foi feito e quais os problemas que surgiram, outra coisa é procurar formas de resolver problemas e avançar em cooperação reforçada para aumentar a segurança. Os exemplos de outras regiões da África e outras partes do mundo fornecem algumas lições fundamentais sobre como tornar a partilha de informações o mais valiosa possível e como tornar a cooperação marítima de aplicação da lei uma realidade funcional no mar. Mas, como Mark Twain falou, "quando a sua única ferramenta é um martelo, todos os problemas parecem um prego". Apenas porque algo funcionou num só lugar, não significa que funcionará em outro lugar. Pode ser necessário mudar ou ser necessário algo completamente diferente para alcançar o mesmo fim num contexto diferente. Um componente chave, portanto, de tornar a cooperação de segurança marítima bem sucedida é entender as nuances legais, políticas e culturais específicas que precisam ser consideradas na elaboração de um sistema funcional.

Do ponto de vista jurídico, por exemplo, a partilha de informações pode ser bastante complicada. A linha entre partilha de informações e partilha de confidencialidade geralmente é bastante fina. Uma vez que uma peça de informação é tornada confidencial por um governo, partilhar essa informação torna-se muito mais desafiante juridicamente - mesmo dentro desse governo. No contexto de partilha de informações marítimas, portanto, é importante manter a distinção em mente e não desencadear os desafios legais que surgem ao tentar compartilhar informações entre estados e regiões. Dada a necessidade de compartilhar informações com a indústria marítima, a distinção entre informação e confidencialidade é ainda mais importante. Ao mesmo tempo, quando há, talvez, tensões bilaterais ou mesmo preocupações legais, como um embargo, é preciso ter cuidado com a informação partilhada. Os Estados devem pesar cuidadosamente as preocupações potenciais de partilhar informações contra os potenciais benefícios. No final, a maioria dos

estados, mesmo estados que normalmente não cooperam, encontraram retornos positivos ao fazer o esforço para partilhar informações sobre segurança marítima.

Um aspecto que vale a pena notar, e que não surge tanto quanto deveria, é que a cooperação também é incrivelmente importante para a segurança marítima. Morrem mais pessoas de questões de segurança marítima a cada ano do que de incidentes de segurança marítima. Os mesmos canais de partilha de informações e cooperação operacional podem ser desdobrados de maneira útil para salvar vidas e proteger o meio marinho, pois são para se proteger contra ameaças à segurança. Assim, os benefícios da cooperação devem ser vistos de forma mais expansiva do que apenas uma questão de segurança.

Dadas as oportunidades apresentadas pela cooperação marítima, em contraste com os potenciais desafios legais e políticos que poderiam surgir, uma lição a extrair de muitos dos regimes bem-sucedidos é buscar a resolução prévia de litígios legais e esclarecer pontos de controvérsia prováveis. É preferível abordar temas controversos como perseguição, procedimentos de identificação de embarcações, contratos de passageiros de navio, perda de activos, jurisdição e autoridade e outros assuntos em terra com conforto antes de surgirem na água no meio de uma emergência. Existem diferentes maneiras de fazê-lo, mas parece que uma abordagem parcial, seguida de implementação, seguida de uma abordagem mais completa é a melhor maneira. Por outras palavras - tente concordar sobre questões importantes, e então comece a trabalhar para realmente cooperar na água, depois volte à mesa e trate os detalhes, informados pelas experiências operacionais.

Questões de Discussão

1. Quais são as principais controvérsias que provavelmente surgirão nos próximos anos dentro da sua região ou entre a sua região e partes vizinhas da África no que se refere à partilha de informações e à cooperação em matéria de aplicação da lei marítima?
2. De quem é a responsabilidade de convocar um processo para resolver essas disputas?
3. Quais as disputas legais que encontrou e que poderiam ter sido pré-resolvidas?
4. Reflectindo na Sessão 3 sobre partilha de informações e partilha de responsabilidades de segurança, na Sessão 4 AIMS 2050, e as duas sessões sobre estudo de casos Africanos e não Africanos, o que acha que poderia ser tentado na sua região e que funcionou em outro lugar? O que funcionou em outro lugar e que pode não funcionar na sua região e por quê?

Leituras Recomendadas

Acordo Estrutural sobre Operações Integradas Internacionais de Aplicação da Lei Marítima entre o Governo dos Estados Unidos da América e o Governo do Canadá, Maio de 2009, (Framework Agreement on Integrated Cross-Border Maritime Law Enforcement Operations Between the Government of the United States of America and the Government of Canada, May 2009) <https://www.state.gov/documents/organization/207334.pdf>.

Acordo Multilateral sobre a Criação da Zona E da Região Marítima da África Ocidental e Cooperação para Suprimir Importações Ilícitas de Actividades no Mar, Crime Marítimo e Justiça, (Multilateral Agreement Regarding the Creation of Zone E of the Maritime Region of West Africa and Cooperation to Suppress Illicit Activities at Sea, Maritime Crime and Justice Primer,) http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.Pdf.

Leitura Adicional

Sam Bateman, "Capacitação para a Cooperação de Segurança Marítima: Sobre o que estamos falando?", 2005, (Capacity Building for Maritime Security Cooperation: What are we Talking About?) <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1433&context=lawpapers>.

Discussão Plenária: Avançar de Forma Sustentável

Formato: Discussão Facilitada.

Objectivos da Sessão:

- Identificar lições accionáveis da semana;
- Juntar ideias sobre os principais passos no caminho a seguir para a cooperação inter-regional em África;
- Aproveitar novas ideias sobre como aumentar o nível de cooperação na segurança marítima em todo o continente;
- Procurar ideias para o que seria mais útil para facilitar a cooperação inter-regional.

Muitas vezes, uma oficina, seminário ou conferência termina sem qualquer trajectória clara. Esta sessão final é uma oportunidade para os participantes se envolverem em uma discussão facilitada sobre o que aprenderam e sobre o que pretendem fazer relativamente a isso. Também é uma oportunidade para esclarecer os pontos que podem ter sido pouco claros no início da semana, ou fazer o acompanhamento das questões que foram colocadas. Mas o foco principal é o envolvimento com os participantes colectivamente. Há um enorme valor na articulação real das lições que se pessoa pode tirar, e o valor semelhante em ouvir os colegas. Como o objectivo deste seminário é contribuir para o impulso da cooperação na segurança marítima em África, o objectivo principal desta sessão é ouvir os participantes e identificar não apenas o que pensam que deveria acontecer de seguida, mas o que realmente pretendem fazer, por conta própria para realizar a visão da AIMS 2050, implementar estratégias inter-regionais, regionais ou nacionais aplicáveis e, em geral, ajudar a melhorar a cooperação na segurança marítima em todo o continente. Esta sessão final também é uma oportunidade para os participantes sugerirem que suporte externo seria útil no futuro. Esta oportunidade de fazer pedidos é moderada pelo reconhecimento de que o processo deve ser liderado por África, apoiado externamente e não o contrário. Finalmente, é uma oportunidade de fazer perguntas ao público sobre como o sucesso deve ser medido. Em resumo, esta discussão final visa garantir que o seminário como um todo seja um meio para um fim, e não apenas um fim por si só.

Questões de Discussão

1. Quais são algumas das principais coisas que aprendeu esta semana?
2. O que esperava ouvir esta semana e que não ouviu? O que ouviu esta semana e que não esperava?
3. O que é necessário acontecer em seguida de modo a tornar a cooperação inter-regional em torno de África uma realidade?
4. O que é que você, no seu próprio papel, vai fazer para promover esse fim?

5. O que os parceiros externos podem fazer para ajudar no futuro enquanto avançam com o reforço da cooperação pan-africana de segurança marítima?
6. Como seriam as marcas de referência do sucesso?
7. O que pode ser feito para garantir que o momento actual continua?