



RESUMO DE SEGURANÇA DE ÁFRICA

UMA PUBLICAÇÃO DO CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

Reforçar a Capacidade dos Transportes Aéreos Africanos: Uma Estratégia para Promover a Eficácia Militar

POR BIRAME DIOP, DAVID M. PEYTON E GENE MCCONVILLE

- ◆ A capacidade de resposta dos países africanos a conflitos violentos, ameaças transnacionais, catástrofes naturais e outros problemas de segurança é extremamente prejudicada pela escassez de transportes aéreos no continente.
- ◆ A União Africana e as Comunidades Económicas Regionais Africanas, à semelhança de outras instituições multilaterais, devem procurar estabelecer parcerias e acordos de partilha de recursos com vista a desenvolver as suas capacidades no domínio do transporte aéreo.
- ◆ Em África, as operações humanitárias e de manutenção da paz, de grande escala, dependerão, no curto prazo, da conjugação de apoios em matéria de transporte aéreo por parte de “países-chave” e parceiros externos, cuja mobilização deve ser facilitada pela celebração de acordos-quadro neste domínio.

DESTAQUES

Em Abril de 2012, a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) declarou-se pronta a enviar 3.000 tropas para o norte do Mali na sequência da ocupação de territórios da região por separatistas tuaregues e milícias islâmicas. Ficou no entanto por esclarecer de que modo a CEDEAO transportaria para o Mali esses soldados e o seu equipamento. Só com meios aéreos se tornaria possível enviar rapidamente os soldados e respectivo equipamento pesado para a área de operações (AO), para além da necessidade de garantir a mobilidade operacional das tropas na AO perante forças irregulares disseminadas e fortemente armadas, controlar uma área geográfica maior que a França e sustentar as operações ao longo de meses ou anos. Para os separatistas e outros combatentes irregulares, por seu lado, a incapacidade dos militares em resolver estes problemas de controlo territorial representaria um encorajamento suplementar.

Verificam-se problemas semelhantes noutras zonas remotas de conflito em África, como a Somália, a República Democrática do Congo (RDC) e o Darfur, no Sudão, onde o mau estado das estradas e o terreno aci-

dentado dificultam um avanço rápido das caravanas de ajuda humanitária, tornando-as ineficazes e vulneráveis a minas terrestres e emboscadas. Nalguns casos, rebeldes ou forças governamentais impedem o acesso das forças de paz e missões humanitárias às infraestruturas existentes no território, o que faz do transporte aéreo o único método viável de movimentar pessoas e equipamentos.

Ao longo da última década, todas as missões de manutenção de paz da União Africana (UA) foram obrigadas a envolver-se em morosas e complexas negociações com parceiros internacionais para obter os meios aéreos necessários para transportar para dentro e fora das AO as tropas africanas e o seu equipamento. Além disso, este tipo de problemas ocorre geralmente no auge da crise, o que impede uma acção decisiva e agrava os riscos para a população civil. A Operação Híbrida da União Africana e das Nações Unidas no Darfur (UNAMID), por exemplo, demorou quase 2 anos a completar somente 68 por cento do destacamento de tropas previsto, devido a impasses nas negociações políticas e à falta de helicópteros para apoiar as forças de manutenção de paz estacionadas em regiões remotas do Darfur.¹

Logo após o destacamento de tropas, a falta de transportes aéreos de natureza estratégica e tática limita drasticamente a capacidade das forças de paz africanas para realizar missões de protecção civil. Os comandantes das missões da UNAMID chamaram repetidamente a atenção para a impossibilidade de defenderem as populações civis sem disporem de helicópteros para transportar os soldados e o seu equipamento através do vasto e acidentado território do Darfur.² Durante a estação das chuvas, muitas das estradas do Darfur ficam intransitáveis, o que prejudica de forma drástica a capacidade de manobra e eficácia das forças de manutenção de paz.

Os meios aéreos são igualmente indispensáveis para proteger a vida das forças africanas de manutenção de paz. Em Julho de 2008, uma caravana de ajuda humanitária da UNAMID esteve cercada durante quase três horas por guerrilheiros armados, que fizeram 7 mortos e 19 feridos. Sem helicópteros de apoio para uma operação de resgate ou o envio de reforços, a caravana ficou indefesa. São necessários transportes aéreos táticos para que os soldados da paz possam, no mínimo, garantir a sua própria segurança, condição essencial para defenderem os civis.

Com efeito, o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas (ONU), Ban Ki-moon, requisitou um número maior de helicópteros para a região do Kivu,³ na RDC, onde uma missão de estabilização da ONU tem procurado impedir que grupos armados atinjam alvos civis em áreas remotas.

A insuficiência de meios aéreos também tem contribuído para a impotência dos governos africanos perante a criminalidade transnacional, que inclui a pirataria, a pesca ilegal, o “bunkering” de petróleo, o despejo de resíduos tóxicos e o comércio ilícito. Os actos de pirataria registados ao largo da costa da Nigéria mais do que duplicaram desde 2011.⁴ Além disso, os assaltos de piratas ao largo das costas ocidental e oriental de África ocorrem geralmente a mais de 70 milhas náuticas da costa, o que dificulta a sua monitorização com equipamentos de vigilância em terra e no mar.

A ameaça crescente do narcotráfico em África será igualmente difícil de conter sem aeronaves capazes de detectar embarcações nas rotas utilizadas pelos trafi-

cantes. Estima-se que cerca de 80 por cento da cocaína que viaja da América Latina para África sejam transportados por via marítima e os restantes 20 por cento por via aérea.⁵ As redes da criminalidade transnacional têm assim boas razões para concluir que os países africanos, privados de meios aéreos para controlar estas rotas, continuarão a ser um terreno propício para actividades ilícitas.

As características geográficas do continente confirmam a especial importância do transporte aéreo para a segurança em África. O continente africano representa um quinto da massa terrestre mundial; possui 30.490 quilómetros (18.945 milhas) de costa, zonas de densa floresta tropical e extensos desertos, factores que tornam o transporte terrestre uma solução dispendiosa e ineficaz em comparação com o transporte aéreo. Em suma, no contexto dos poucos recursos de que as forças de segurança em África dispõem, os transportes aéreos constituem um trunfo estratégico.

OS OBJECTIVOS DA UA NO CONTEXTO DO TRANSPORTE AÉREO

A capacidade de meios aéreos abrange os transportes de natureza estratégica, destinados a deslocar tropas e equipamentos para uma Área de Operações (AO), geralmente em aeronaves a jacto de grande porte, bem como transportes de natureza tática, para apoio das operações na retaguarda; estes últimos são geralmente compostos de turbopropulsores e helicópteros. Por reconhecer este facto e o conjunto de problemas difíceis que se colocam no imediato, a UA anunciou em 2007 o propósito de se dotar de uma Capacidade de Mobilização Rápida da Força Africana de Alerta (FAA), composta de meios aéreos que permitissem transportar 2.500 tropas, incluindo soldados da paz, polícias e civis, para uma situação de crise, num prazo de 30 dias a contar da emissão de um mandato da UA.⁶ Em função das necessidades operacionais de uma crise específica, a mobilização seria efectuada com diferentes meios de transporte aéreo.

A nível continental, seriam privilegiados aparelhos de transporte aéreo como o Antonov An-124, o Boeing C-17, e o Ilyushin Il-76 (consultar tabela 1), com capacidade para transportar de e para uma AO o equipamento destinado a um contingente (cerca de 3.000 soldados). As aeronaves de transporte militar estão mais vocacionadas para movimentar equipamentos e cargas paletizadas do que para o transporte de passageiros, motivo pelo qual são necessárias aeronaves comerciais para o transporte de pessoal. Por este motivo, são precisas aeronaves com capacidade para transportar pelo menos uma companhia (130 efectivos) e capazes de fazer diversas viagens seguidas de ida e volta num curto espaço de tempo.

A nível sub-regional, os transportes aéreos são necessários para conter crises e outras ameaças transnacionais que excedem a capacidade dos estados individuais,

Autores: o Coronel Birame Diop é Director Regional do Instituto Africano para a Transformação do Sector da Segurança em Dakar e membro da Força Aérea Senegalesa, com um currículo de mais de 7 000 horas de voo. David M. Peyton é Redactor-Editor no Centro de Estudos Estratégicos de África (CEEA). O Coronel Gene McConville é Oficial de Área Externa do Exército dos E.U.A. e Conselheiro Militar Senior no CEEA. Agradecemos em especial o apoio prestado a este estudo pelo Programa de Estudos sobre Guerras Não Convencionais e Operações Especiais do Instituto de Estudos Estratégicos Nacionais (INSS).

TABELA 1. TRANSPORTES AÉREOS DE ASA FIXA

Aeronave	Custo aproximado por aeronave	Características	
Antonov An-124	\$70–120 milhões	Capac. máx.: 300.000 lbs Lugares: 350 Notas: Aviões de grande porte para transporte de cargas pesadas e excessivas.	Transporte aéreo pesado
Boeing C-17 Globemaster III	\$202–270 milhões	Capac. máx.: 164.900 lbs Lugares: 134 Notas: Capacidade de transporte estratégico e rápido de tropas e carga para bases operacionais principais ou bases avançadas.	
Ilyushin Il-76	\$30–50 milhões	Capac. máx.: 114.640 lbs Lugares: 140 Notas: Projectado para transportar veículos pesados e maquinaria para aeródromos remotos e sem condições.	
Airbus A400M	\$120–130 milhões	Capac. máx.: 81.600 lbs Lugares: 116 Notas: Capacidade de realizar o transporte aéreo tático, de longo alcance e reabastecimento em voo.	Transporte aéreo de tamanho médio
Lockheed C-130H	\$12–48 milhões	Capac. máx.: 42.000 lbs Lugares: 92 Notas: Capacidade de funcionar em pistas de terra e sem condições e de lançar tropas e equipamento.	Transporte aéreo ligeiro
EADS CASA C-295	\$24–35 milhões	Capac. máx.: 20.400 lbs Lugares: 71 Notas: Capacidade para missões de resposta rápida com carga, equipamento e soldados, assim como evacuação médica e lançamentos por pára-quedas.	
Embraer EMB 110 Bandeirante	\$1 milhão	Peso máx. de decolagem: 12.500 lbs Lugares: 18 Notas: Aeronave ligeira de transporte geral.	
Hawker Beechcraft Super King Air 350	\$7 milhões	Peso máx. de decolagem: 15.000 lbs Lugares: 15 Notas: Aeronave modular geralmente usada para vigilância e reconhecimento.	

Fonte: O preço e as especificações variam de acordo com a idade, o modelo, a capacidade e outras características. As faixas indicadas são aproximações recolhidas de *Jane's All the World's Aircraft*, registos de aquisições militares e de outras bases de dados.

como o tráfico de droga e as operações de estabilização e de resposta a catástrofes naturais de grandes dimensões. Estas situações exigem a presença de aeronaves de porte médio, como o Airbus A400M e o C-130 Hercules, para o transporte de 1 a 2 batalhões (pelo menos 1.500 efectivos) e respectivo equipamento para distâncias médias, no curto prazo, idealmente num período de 14 dias.

Assim que chegam à AO, as forças de segurança necessitam de apoio aéreo de helicópteros, de preferência grandes aeronaves de transporte de asa rotativa como o CH-47 Chinook. Os helicópteros permitem depositar e retirar tropas e equipamentos em terrenos acidentados e facultam vigilância aérea móvel às unidades terrestres. Em contrapartida, a maioria das aeronaves de asa fixa requer pistas em bom estado e proporciona um reconhecimento mais pontual e intermitente.

A nível nacional, os países africanos devem estar preparados para efectuar o transporte aéreo de tropas e materiais em situações de catástrofe, responder a crises locais antes de que elas alastrem, patrulhar as fronteiras e vigiar as áreas marítimas, no âmbito do combate à pirataria e vigilância da zona económica exclusiva, bem como levar a cabo operações de evacuação. A dimensão ideal de uma frota nacional de transporte aéreo varia muito em função da geografia do país, da população e do ambiente geral de segurança. Os estados africanos mais pequenos devem possuir, no mínimo, capacidade de transportar num só dia uma companhia para qualquer ponto do seu território. Os estados africanos de maior

dimensão, e aqueles que mais frequentemente enfrentam situações de emergência em termos de segurança nacional, deveriam ter capacidade para transportar um batalhão no mesmo período de tempo, efectuando voos de ida e volta sucessivos, em função das necessidades. Entre os aparelhos que cumprem estas condições destacam-se o C-130 Hercules, o EMB 110 Bandeirante, o CASA C-295 e os helicópteros de pequeno e médio porte como o Mi-17, SA 330 Puma e UH-60 Black Hawk (consultar tabelas 1 e 2).

“as guerras modernas em África raramente envolvem a disputa do espaço aéreo por aviões de combate das forças adversárias”

Os transportes aéreos “baixos e lentos” encontram-se bem adaptados às ameaças de segurança não convencionais no continente e devem ter prioridade sobre os dispendiosos aviões de ataque, susceptíveis de esgotarem os poucos recursos dos orçamentos de defesa africanos. As guerras modernas em África raramente envolvem a disputa do espaço aéreo por aviões de combate das forças adversárias, o que torna os sistemas de ataque e de defesa aérea praticamente irrelevantes neste contexto. Os países africanos devem no entanto dispor de meios para enfrentar as ameaças de forças não convencionais.

TABELA 2. TRANSPORTES AÉREOS DE ASA ROTATIVA

Aeronave	Custo aproximado por aeronave	Características
Boeing CH-47SD/D Chinook	\$30–32 milhões	Peso máx. de desc.: 54.000 lbs Lugares: 44 Notas: Capacidade de transporte de cargas, no interior ou suspensas em rede.
Mil Design Bureau Mi-17	\$17–20 milhões	Peso máx. de desc.: 25.000 lbs Lugares: 35 Notas: helicóptero biturbina de transporte que também pode ser usado em combate.
Sikorsky UH-60 Black Hawk	\$10–21 milhões	Peso máx. de desc.: 21.884 lbs Lugares: 12 Notas: Capacidade para transporte de tropas, equipamento e materiais.
Eurocopter AS332 Super Puma	\$16 milhões	Peso máx. de desc.: 18.959 lbs Lugares: 24 Notas: helicóptero biturbina para transporte de cargas médias ou utilitário.

Fonte: O preço e as especificações variam de acordo com a idade, o modelo, a capacidade e outras características. As faixas indicadas são aproximações recolhidas de *Jane's All the World's Aircraft*, registos de aquisições militares e de outras bases de dados.

Actualmente, a maioria das forças aéreas africanas não dispõe do conjunto necessário de meios aéreos e pessoal treinado para apoiar missões nacionais ou regionais. Estas forças aéreas emergentes são compostas de aeronaves por vezes antiquadas, obsoletas, ou mantidas em funcionamento mesmo quando não cumprem as normas de segurança amplamente reconhecidas da Organização da Aviação Civil Internacional. Estas forças aéreas debatem-se com graves restrições de recursos, o seu acesso à formação especializada é limitado e as suas infraestruturas aéreas são menos desenvolvidas, especialmente no tocante às oficinas de manutenção.

As forças aéreas de capacidade média, de países como Angola, Nigéria e Tunísia, possuem meios para transportar várias companhias de tropas e equipamento pesado no território nacional e no interior das suas respectivas sub-regiões. No entanto, à escala continental esse transporte de tropas e cargas pesadas seria lento e impraticável. As frotas são constituídas por diferentes tipos de aeronaves, geralmente fiáveis, embora também incluam por vezes aparelhos antiquados ou obsoletos.

As forças aéreas de grande capacidade, da Argélia, Egipto, Marrocos e África do Sul possuem meios de transportar grandes contingentes de tropas e equipamento pesado para longas distâncias, num curto espaço de tempo. As aeronaves nestes países recebem assistência regularmente e são operadas por pessoal muito bem treinado. As infraestruturas de transporte aéreo, incluindo pistas, sistemas de radar e instalações de manutenção, são modernas e adequadas a missões aéreas de longo alcance.

A fim de tirar o máximo proveito das suas capacidades de transporte aéreo, a UA está a desenvolver um Pacote de Mobilidade Estratégica (PME) destinado à coordenação dos serviços de transporte (incluindo, em particular, os transportes aéreos) para a Força Africana de Alerta (FAA). Apesar de ser a UA a administrar as operações de transporte aéreo, a FAA dependeria totalmente dos recursos dos estados membros. O objectivo da UA não consiste em criar uma força aérea própria mas em reunir meios de transporte aéreo dos estados membros contribuintes e mobilizá-los da forma mais eficaz.

Para tanto é necessário que a UA celebre previamente acordos de transporte aéreo com os estados membros, especialmente com os “países-chave” que possuem meios de transporte aéreo de elevada capacidade. Tais acordos especificariam a abrangência do apoio de um país em matéria de transporte aéreo. Este apoio seria activado através do processo de emissão de mandatos da UA. Para garantir a prontidão da missão, o Pacote de Mobilidade Estratégica (PME) necessitará de um programa de verificação de recursos destinado a confirmar a aeronavegabilidade e a disponibilidade dos recursos concedidos às missões da UA. Este programa funcionaria em moldes idênticos aos do regime de certificação de tropas e equipamento que apoia as missões da UA.

À semelhança de outras Comunidades Económicas Regionais (CER) e mecanismos da UA, o sucesso do Pacote de Mobilidade Estratégica (PME) dependerá do empenho dos estados membros na segurança e poder de decisão colectivos. As operações de transporte aéreo do PME implicariam também uma partilha de custos, para que os países que contribuíssem com transportes aéreos recebessem uma compensação pela utilização dos seus recursos. Os “países-chave” africanos dotados de maior capacidade de transporte aéreo representam uma escolha natural em termos de oferta de meios aéreos para as missões da UA; no entanto, não deve esperar-se que disponibilizem apoio aéreo sem que os outros estados membros participem nas despesas de mobilização.

RESTRIÇÕES AO DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES AÉREOS

A maioria das estruturas de segurança africanas continua a ser terrestre, uma herança do período colonial e dos movimentos de independência. A alteração desta premissa implica uma maior tomada de consciência, por parte dos responsáveis pelo planeamento militar, da importância dos meios de transporte aéreo para a eficácia das forças terrestres, pelo facto de permitirem garantir o rápido acesso das tropas às zonas remotas, retirar tropas de ambientes hostis e levar abastecimentos e equipamentos pesados à Área de Operações (AO).

As forças terrestres privadas de apoio aéreo suficiente sofrem atrasos no destacamento e limitações de natureza operacional. Assim, mais capacidade de transporte aéreo, apesar de ser considerado muito caro, permitirá aos exércitos africanos de parcos recursos controlar uma maior extensão territorial durante períodos de tempo mais longos. O Gabão e Cabo Verde, por exemplo, têm vindo a usar aeronaves ligeiras movidas por turbopropulsores, como o Embraer EMB 110 Bandeirante, para o transporte de tropas e vigilância aérea em regiões com elevados níveis de tráfico marítimo e transfronteiriço. Este meio de transporte aéreo, que se cifra em cerca de 1 milhão de dólares por aeronave, é um recurso de grande utilidade em termos de eficácia militar. As forças aéreas africanas também estão a utilizar aparelhos de transporte ligeiros e médios que deixaram de ser fabricados, como o Antonov An-24, de fabrico russo, e o Fokker F27, de fabrico holandês, ambos baratos e fiáveis desde que a sua manutenção seja realizada de forma correcta.

Apesar das vantagens estratégicas, a vontade política de construir um sistema de transportes aéreos confronta-se com um obstáculo grave quando se considera o preço das aeronaves maiores e mais sofisticadas. O orçamento operacional da UA em 2011 foi de 260 milhões de dólares, sensivelmente o preço de um único jacto de transporte Boeing C-17. A aquisição de sistemas avançados de transporte aéreo é um processo complexo que envolve acordos de financiamento junto dos fabricantes, os quais ascendem a vários milhões ou mesmo milhares de milhões de dólares. Em 2009, o parlamento sul-africano cancelou uma encomenda de oito aeronaves Airbus A400M devido à crescente oposição provocada pelo aumento de custos do sistema, que excederam o preço inicialmente negociado em quase 2,5 mil milhões de dólares.

“apesar de geralmente considerados muito caros, os meios aéreos permitem a exércitos africanos de recursos limitados controlar maiores extensões territoriais durante períodos de tempo mais longos”

Além do preço elevado das aeronaves, os transportes aéreos necessitam de manutenção no longo prazo. O ciclo de vida dos meios aéreos, incluindo a manutenção dos aparelhos, o combustível e as despesas de tripulação, implica custos que ultrapassam consideravelmente o preço de compra inicial. O facto de tais despesas não terem sido contabilizadas tem conduzido à avaria de muitas aeronaves e à utilização de aparelhos que, embora em funcionamento, não cumprem as normas de segurança.

Os custos de manutenção no longo prazo dos meios de transporte aéreo são também agravados em África

pela diversidade das frotas que as forças aéreas do continente possuem. As forças aéreas africanas utilizam aparelhos fabricados nas antigas potências coloniais, na ex-Europa Oriental, no Brasil e nos Estados Unidos, com diferentes necessidades de manutenção. Estas forças aéreas têm assim subcontratado o trabalho de manutenção em países africanos dotados de meios aéreos de grande capacidade ou junto de parceiros externos.

O elevado custo de uma boa formação de voo constitui outro grande entrave ao reforço da capacidade de transporte aéreo em África. Os pilotos, as tripulações e os técnicos africanos são treinados principalmente pelas forças aéreas africanas de grande dimensão, enquanto outros recebem formação na Europa e nos Estados Unidos; no entanto, estas oportunidades de formação no exterior são limitadas e por vezes não correspondem à diversidade de equipamentos das forças aéreas africanas, exigindo uma segunda etapa de formação no momento em que os pilotos e membros das tripulações regressam ao seu país de origem.

O desenvolvimento da capacidade dos transportes aéreos também tem sido prejudicado pela falta de infraestruturas de apoio, como centros de controlo de tráfego aéreo e auxiliares de navegação, entre outros. A comunicação ar-terra é uma das necessidades mais prementes do continente. Nalgumas regiões de África, as aeronaves chegam a voar mais de uma hora sem conseguir comunicar com o controlo em terra.⁷ A conjugação destes factores faz de África o continente com a pior segurança aérea do mundo, com uma perda média de 4,31 aeronaves por cada milhão de partidas, em comparação com 0,65 no resto do mundo.⁸

PRIORIDADES PARA O DESENVOLVIMENTO DOS TRANSPORTES AÉREOS

Para solucionar os problemas de segurança mais prementes em África, e reforçar a capacidade do seu sistema de transportes aéreos no longo prazo, os países africanos, as CER e a UA devem adoptar um conjunto de medidas.

Criação de parcerias africanas de transporte aéreo. Os estados africanos que possuem meios aéreos avançados, nomeadamente Argélia, Egipto, Marrocos e África do Sul, devem constituir a base de parcerias bilaterais, em virtude de possuírem frotas aéreas modernas. A disponibilidade para liderar parcerias no domínio do transporte aéreo deve ser encarada por estes países como uma oportunidade de reforçar a estabilidade nas suas respectivas sub-regiões e de moldar de forma mais abrangente o desenvolvimento dos transportes aéreos no continente. Representa ainda para estes estados uma oportunidade de desenvolverem sistemas de transporte aéreo mais especializados, instalações de manutenção e escolas de voo, uma vez que será a eles que os países vizinhos recorrerão nestes domínios.

As parcerias de transporte aéreo devem incluir a partilha de recursos, a realização de exercícios conjuntos, a partilha de instalações de manutenção e o apoio a países parceiros. Entre outras vantagens, a partilha de centros de manutenção permitirá aos estados africanos manterem os seus meios aéreos a operar com segurança e durante mais tempo, prolongando efectivamente a vida das aeronaves por uma fracção do preço da aquisição de novos aparelhos. Diversas forças aéreas africanas já estão a aproveitar as oportunidades que as parcerias bilaterais oferecem, como a Força Aérea Senegalesa e a Força Aérea Real Marroquina, que têm participado com bons resultados, em intercâmbios de formação e actividades de manutenção. A Argélia e o Burkina Faso têm uma parceria semelhante no domínio da aviação.

No entanto, estas parcerias são raras, em parte devido à relutância de países vizinhos em trocar informações sobre as capacidades das suas forças aéreas. O reforço das capacidades de transporte aéreo em África depende do estabelecimento de laços de confiança assim como da obtenção dos recursos financeiros necessários para investir em meios aéreos. Uma das formas de resolver este problema consistirá em começar por parcerias de transporte aéreo menos ambiciosas, que possam ser desenvolvidas ao longo do tempo no âmbito de programas regionais.

Partilha de recursos de transporte aéreo na UA e nas CER. Para superar as limitações existentes em termos de meios aéreos, a UA e as CER devem adoptar modelos de parceria aérea como a iniciativa Capacidade de Transporte Aéreo Estratégico da OTAN, ao abrigo da qual um consórcio de 10 países da OTAN e outros dois países parceiros compraram e partilham 3 aeronaves Boeing C-17, de transporte estratégico. Os membros da OTAN também juntaram recursos para criar a Solução Provisória de Transporte Aéreo Estratégico (SALIS), um acordo de cooperação que mantém fretadas a tempo inteiro duas aeronaves Antonov An-124-100. O acordo SALIS também permite o destacamento de dois aviões suplementares An-124-100 com 6 dias de aviso prévio, e de mais dois, com 9 dias de aviso prévio. Estas iniciativas da OTAN têm permitido aos estados membros da aliança partilhar os elevados custos dos meios aéreos de que precisa e disponibilizar recursos para diversas missões e locais.

Reforço de meios através da colaboração com parceiros externos. Os parceiros externos, principalmente os Estados Unidos e a Europa, têm demonstrado vontade de colaborar bilateralmente com as forças aéreas africanas e oferecem uma variedade de programas de capacitação e aquisição. O Departamento de Defesa dos E.U.A. concede aos países parceiros acesso aos seus programas de Vendas Militares ao Estrangeiro, Financiamento Militar Externo e Artigos de Defesa Excedentários, que podem ser utilizados para o financiamento e a compra de sistemas de transporte aéreo. As Forças de Defesa do Botswana, por exemplo, compraram aviões de transporte

C-130B recorrendo ao Programa de Vendas Militares ao Estrangeiro. Estes programas também foram usados para a aquisição de aeronaves turbopropulsionadas menores, como o Beechcraft Super King Air 350, utilizado no transporte aéreo ligeiro e operações de vigilância. Muitas forças aéreas africanas também utilizam aeronaves europeias adquiridas através de programas de assistência à segurança e recebem formação especializada e serviços de manutenção de parceiros europeus.

Uma das principais lacunas do apoio bilateral externo, no entanto, reside no seu carácter frequentemente esporádico, o que cria problemas de planeamento e coordenação aos chefes das forças aéreas africanas. A celebração de novos acordos formais de cooperação no domínio da segurança, centrados nos interesses comuns, contribuirá para reforçar a coerência e a continuidade dos esforços realizados. Tais acordos devem dar preferência ao desenvolvimento dos meios de transporte aéreo africanos relativamente a outros recursos, como aviões de combate, dispendiosos e menos úteis.

Harmonização dos acordos de transportes aéreos com organizações internacionais. Para reforçar o apoio aéreo a futuras missões de manutenção da paz, a UA deve aprofundar a sua relação com a ONU. O Departamento de Operações de Manutenção de Paz da ONU tem sido um parceiro fundamental na obtenção de recursos de transporte aéreo para missões conjuntas em África, como no caso do Darfur com a UNAMID. Apesar desta parceria, a colaboração entre a UA e a ONU não tem sido suficientemente aproveitada, devido a falhas de comunicação e diferendos em torno dos mandatos para as missões. Para melhorar esta parceria, tarefa que ambas as organizações reconhecem ser necessária, a ONU e a UA devem considerar a adopção de um quadro estratégico para as operações de transporte aéreo.

A UA também deve procurar fortalecer a sua relação com a OTAN para garantir os transportes aéreos necessários a curto prazo. A OTAN tem capacidade para transportar múltiplas brigadas para ambientes hostis e para facultar um transporte aéreo sustentado ao longo de todo o período em que decorre uma missão de paz. Durante a Missão da UA no Sudão, a OTAN coordenou o transporte aéreo de 31.500 tropas e outros efectivos para dentro e fora do Darfur. O apoio aéreo da OTAN também foi vital para o destacamento de tropas do Burundi e do Uganda para a Somália, em apoio à AMISOM e seus 17 mil elementos. O Conselho para a Paz e Segurança da UA e a sua Divisão de Apoio às Operações de Paz manifestaram vontade de expandir a cooperação com a OTAN em futuras operações de paz. Trata-se de um passo no bom sentido, que deve ser prosseguido através de mais esforços para harmonizar a colaboração entre a UA e a OTAN.

Envolvimento do sector privado. O sector privado tem um papel fundamental a desempenhar no fornecimento de transportes aéreos estratégicos para operações de segurança em África. Em operações de grande escala,

mesmo as principais forças aéreas do mundo recorrem a companhias aéreas comerciais para o transporte aéreo. Os países da OTAN recorrem geralmente a voos fretados para o transporte de pessoal e equipamentos e os EUA utilizam a Frota Aérea de Reserva Civil (CRAF), um consórcio de companhias aéreas comerciais norte-americanas que podem ser chamadas a prestar serviços de transporte aéreo para o exército norte-americano em situações de emergência. Em situações de crise, as forças aéreas da Europa, Ásia e América do Sul também utilizam transportadoras aéreas privadas para transportar tropas e equipamentos.

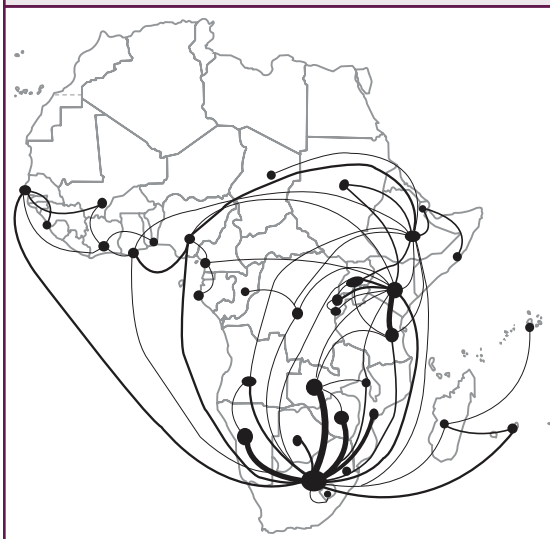
Existe actualmente um potencial inexplorado no domínio das parcerias público-privadas para compensar a falta de transportes aéreos em África. A aviação comercial africana é liderada por transportadoras aéreas eficientes como a EgyptAir, Ethiopian Airlines, Kenya Airways, Royal Air Maroc e South African Airways. A UA, as CER e os estados africanos devem estabelecer individualmente um relacionamento com estas transportadoras a fim de garantirem meios essenciais de transporte aéreo destinados a operações de segurança, assim como para reforçar a rentabilidade da aviação comercial africana. Os decisores africanos também devem considerar a contratação de companhias aéreas comerciais não africanas que tenham demonstrado capacidade para operar no continente com segurança e a baixo custo.

Uma das grandes dificuldades em assegurar o apoio de companhias aéreas comerciais reside no elevado custo dos prémios de seguro para a aterragem de aeronaves numa Área de Operações (AO). A UA pode ajudar a reduzir esta despesa negociando melhores tarifas colectivas com as seguradoras e criando um fundo para pagamento da totalidade ou parte do prémio de seguro aeronáutico contra riscos de guerra. Um exemplo a considerar pela UA é o Programa de Seguro Aeronáutico contra os Riscos de Guerra gerido pela Administração Federal da Aviação dos E.U.A., que disponibiliza seguros a preços razoáveis por danos motivados por guerra, sequestro, vandalismo e outras perdas relacionadas com conflitos.

O tráfego aéreo em África aumentou drasticamente na última década e prevê-se que continue a crescer a uma taxa de 5,7 por cento ao ano, significativamente acima da média internacional, de 4,9 por cento.⁹ Aparelhos como o CASA C-295, o C-130 e as aeronaves de maior porte dependem geralmente das mesmas infraestruturas aéreas que são utilizadas pelo tráfego aéreo comercial, como pistas, postos de abastecimento, centros de manutenção, radar e outros sistemas aéreos secundários; o crescimento do sector comercial é por este motivo um bom presságio para o desenvolvimento dos meios aéreos africanos.

No entanto, as disparidades sub-regionais têm aumentado, com centros de tráfego aéreo em expansão na África Austral e Oriental e consideravelmente menos tráfego comercial na África Central e Ocidental (consultar figura 1). Para desenvolver o transporte aéreo

FIGURA 1. AS 60 ROTAS AÉREAS PRINCIPAIS DA ÁFRICA SUBSAARIANA



Fonte: Bofinger 2009.¹⁰ A espessura das linhas obedece a uma escala contínua, representando a linha mais grossa (África do Sul-Zâmbia) quase 1 milhão de lugares em 2007 e a mais fina (Etiópia-Gana), representando 62.000 lugares. A dimensão das extremidades obedece à espessura das linhas.

em países com indústrias menos desenvolvidas, as autoridades africanas responsáveis pela segurança devem apoiar a sociedade civil nos acordos de cooperação que contribuem para o crescimento da aviação comercial. Um exemplo é a Decisão de Yamoussoukro, um acordo assinado em 2000 e que até 2004 foi ratificado por 48 estados africanos. Este quadro técnico alargado, que prevê a liberalização dos serviços aéreos, a ampliação dos direitos de tráfego aéreo e a redução de tarifas, impulsionou o crescimento da indústria aérea africana, mas a sua aplicação continua desigual e incompleta.¹¹ Os esforços que estão a ser feitos pela Comissão Africana da Aviação Civil para uma aplicação plena da Decisão de Yamoussoukro e para a criação de um sistema integrado de transportes aéreos no continente são essenciais para o reforço do transporte aéreo em África.

Inventário dos recursos de transporte aéreo em África. Os entraves no domínio da informação têm impedido os responsáveis políticos africanos de tirarem o máximo proveito de parcerias no domínio aéreo e de tomarem decisões bem fundamentadas no domínio das aquisições. A troca de informações sobre as frotas aéreas africanas, a aeronavegabilidade das mesmas e a disponibilidade de peças sobressalentes iria criar oportunidades de colaboração entre forças aéreas do continente que possuem meios semelhantes. Permitiria igualmente evitar a compra de sistemas redundantes, ou de aeronaves que levantam problemas de interoperabilidade na realização de operações conjuntas.

A UA tem salientado a necessidade de criar um banco de dados relativo ao transporte aéreo no continente africano, no âmbito do estabelecimento do seu

PME.¹² No entanto, à semelhança de outras actividades de cooperação no domínio da segurança, este objectivo levanta problemas, devido ao receio dos estados membros de que a informação relativa às capacidades estratégicas que possuem possa ser utilizada em seu prejuízo. Com efeito, alguns estados membros da UA sentem relutância em revelar a verdadeira extensão das suas lacunas em termos de meios aéreos. Vencer estas desconfianças é um trabalho de longo prazo que deve ser levado a cabo pela UA, demonstrando as vantagens de uma partilha de informações e da cooperação no domínio do transporte aéreo. Além disso, a UA não precisa de convencer os estados membros a partilhar informações sobre todos os seus sistemas aéreos, designadamente os aviões de combate, sistemas de mísseis e outros recursos sensíveis. A UA deve, pelo contrário, construir uma base de dados circunscrita e específica, centrada nas plataformas nacionais de transporte aéreo e nas peças de reposição.

A UA pode igualmente incentivar a partilha de informações que pretende promover com base nos acordos de cooperação bilateral e sub-regional já existentes em matéria de segurança. A partilha de informações sobre transportes aéreos será mais fácil de estabelecer entre países que já cooperam entre si do que entre os estados que raramente ou nunca o fazem. A disponibilidade demonstrada por alguns países africanos para partilhar informações sobre os seus sistemas de transporte aéreo será além disso um exemplo valioso para o resto do continente.

NOTAS

¹ *Report of the Secretary-General on the deployment of the African Union-United Nations Hybrid Operation in Darfur* (Conselho de Segurança das Nações Unidas: S/2009/352, 13 de Julho de 2009).

² Mashood Issaka e Elijah Dickens Mushemeza, "Operationalizing the African Standby Force," International Peace Institute, Janeiro de 2010.

³ "DR Congo: UN Peacekeeping Mission Receives Tactical Helicopters From Ukraine," *UN News Centre*, 7 de Março de 2012.

⁴ "Six Month Drop in World Piracy, IMB Report Shows," International Chamber of Commerce Commercial Crime Service, 23 de Abril de 2012.

⁵ Liana Sun Wyler, Nicolas Cook, *Illegal Drug Trade in Africa: Trends and U.S. Policy* (Washington, DC: Congressional Research Service, 26 de Fevereiro de 2010)

⁶ African Union, Specialized Technical Committee on Defense, Safety and Security, 4th Meeting, *Progress Report on the Status of the Operationalization of the African Standby Force* (Addis Ababa: AU, 3 a 7 de Dezembro de 2010). Jakkie Cilliers, *The African Standby Force: An Update on Progress*, ISS Paper 160 (Pretoria: Institute for Security Studies, Março de 2008).

⁷ "Airport Runways and Terminal Capacity Are Generally Adequate, but Air Traffic Control and Surveillance Facilities Need Substantial Improvement," African Development Bank, disponível em <www.infrastructureafrica.org/key-msg/sector/airport-runways-and-terminal-capacity-are-generally-adequate-air-traffic-control-and->.

⁸ "A Poor Safety Record—Largely Attributable to Low Standards and Lax Supervision—Is the Greatest Challenge Facing the Air Transport Industry in Africa Today," African Development Bank disponível em <www.infrastructureafrica.org/key-msg/sector/poor-safety-record%E2%80%94largely-attributable-poor-safety-standards-and-lax-supervision%E2%80%94la>.

⁹ Charles Schlumberger, *Open Skies for Africa: Implementing the Yamoussoukro Decision* (Washington, DC: The World Bank, 2010).

¹⁰ Heinrich C. Bofinger, "An Unsteady Course: Challenges to Growth in Africa's Air Transport Industry," em *Africa Infrastructure Country Diagnostic*, ed. Vivien Foster e Cecilia Briceño-Garmendia (Washington, DC: The World Bank, Julho de 2009), 261.

¹¹ Schlumberger.

¹² African Union, 2010.

CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

Director: Embaixador (reformado)
William M. Bellamy
National Defense University
300 Fifth Avenue, Building 21
Fort McNair
Washington, DC 20319-5066
Telefone: + 1 202 685-7300
Website: www.africacenter.org

ESCRITÓRIO REGIONAL DO CENTRO DE ÁFRICA EM DAKAR

Gerente Regional:
Gerald Lefler
Telefone: 221 33 869 61 57
Email: Gerald.Lefler@ndu.edu

ESCRITÓRIO REGIONAL DO CENTRO DE ÁFRICA EM ADIS ABABA

Gerente Regional:
Brad Anderson
Telefone: 251 11 130 6683
Email: AndersonBG@state.gov

RESUMOS DE SEGURANÇA DE ÁFRICA

Editor: Dr. Joseph Siegle
Telefone: + 1 202 685-6808
Email: Sieglej@ndu.edu

O Centro de Estudos Estratégicos de África apoia o desenvolvimento de políticas estratégicas dos EUA que visam a África, oferecendo programas académicos de alta qualidade e relevantes, fomentando a consciencialização e o diálogo sobre as prioridades estratégicas dos EUA e assuntos relacionados com segurança em África, criando redes de líderes militares e civis africanos, americanos, europeus e internacionais, assistindo as autoridades dos EUA na formulação de políticas eficazes para África e articulando as perspectivas africanas a autoridades dos EUA.



O Resumo de Segurança de África apresenta pesquisa e análise de especialistas do CEEA e eruditos, com o objectivo de avançar a compreensão das questões de segurança Africanas. As opiniões, conclusões e recomendações expressas ou implícitas são dos contribuintes e não refletem necessariamente a opinião do Departamento de Defesa dos Estados Unidos ou qualquer outro órgão do Governo Federal. Para mais informações sobre o CEEA, visite o Web site <http://www.africacenter.org>.

CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA

<http://www.africacenter.org>

ISSN 2164-4039