



**AFRICA CENTER
FOR STRATEGIC STUDIES**

Segurança e Protecção Marítima

**Diálogo Marítimo para toda a África
Clarificar a Arquitectura da Segurança
Marítima em África**

Programa de Estudos

Windhoek, Namíbia

13 a 17 de Maio de 2019

ÍNDICE

Sobre o Centro de Estudos Africanos.....	2
Descrição do Programa.....	3
Mapa de África	6
1.ª Sessão: Evolução na paisagem Marítima da Segurança.....	7
2.ª Sessão: Preocupações de Segurança Esquecidas.....	9
3.ª Sessão: Arquitectura do Golfo da Guiné.....	11
4.ª Sessão: A Arquitectura da Arena Oriental, Austral e do Oceano Índico.....	13
5.ª Sessão: A Arquitectura do Norte	15
6.ª Sessão: A Arquitectura Continental.....	17
7.ª Sessão: A Experiência da Namíbia	19
8.ª Sessão: Lacunas e Sobreposições.....	20
9.ª Sessão: Da Manta de Retalhos à Estrutura.....	21

SOBRE O CENTRO DE ESTUDOS AFRICANOS

Desde o seu início em 1999, o Centro de Estudos Africanos tem servido como fórum de investigação, programas académicos e para a troca de ideias com o objectivo de melhorar a segurança dos cidadãos através do reforço da eficácia e responsabilidade das instituições africanas, como apoio das política EUA - África.

VISÃO

Segurança para todos os africanos defendida por instituições eficazes responsáveis perante os seus cidadãos.

Concretizar a visão de uma África livre de violência armada organizada, garantida por instituições africanas que estão empenhadas na protecção dos cidadãos africanos é a motivação orientadora do Centro de Estudos Africanos. Este objectivo destaca o empenho do Centro em contribuir para um impacto tangível através do trabalho com os nossos parceiros africanos, civis e forças armadas, governo e sociedade civil, bem como a nível nacional e regional. Todos têm papéis valiosos a desempenhar na mitigação dos complexos accionadores do conflito no continente nos dias de hoje. A responsabilidade perante os cidadãos é um importante elemento da nossa visão dado que reforça a ideia que de modo a ser eficaz, as instituições de segurança têm de ser não apenas “fortes” mas têm também de ser sensíveis aos direitos dos cidadãos e protectoras dos mesmos.

MISSÃO

Promover a segurança africana através do aumento da compreensão mútua, oferecendo uma plataforma de confiança para o diálogo, criando parcerias duradouras e catalisando soluções estratégicas.

A missão do Centro Africano gira em volta da geração e disseminação do conhecimento através da nossa investigação, programas académicos, comunicações estratégicas e delegações na comunidade. Recorrendo às experiências práticas e lições aprendidas com os esforços de segurança no continente, visamos gerar conhecimentos e análises relevantes que possam informar os profissionais e os governantes sobre os desafios de segurança prementes com que se defrontam. Reconhecendo que a abordagem de desafios graves só pode ocorrer através de mudanças sinceras e profundas, o Centro oferece plataformas cara-a-cara e virtuais onde os parceiros podem trocar pontos de vista sobre prioridades e práticas seguras. Este intercâmbio cria relações que, por seu turno, são mantidas ao longo do tempo através das delegações do centro na comunidade, comunidades de interesses e de um diálogo continuado entre os participantes e o pessoal. Este diálogo, inspirado por experiências do mundo real e uma análise nova, oferece uma oportunidade para uma aprendizagem continuada e catalisa acções concretas.

MANDATO

O Centro de Estudos Africanos é uma instituição do Departamento de Defesa dos EUA estabelecida e financiada pelo Congresso para o estudo das questões de segurança relacionadas com a África e para servir como fórum de investigação, comunicação, troca de ideias e formação, bilateral e multilateral, envolvendo participantes civis e das forças armadas. (10 U.S.C 342)

DESCRIÇÃO DO PROGRAMA

Introdução

O Centro de Estudos Estratégicos Africanos (ACSS) apoia a política para a África dos Estados Unidos, através do trabalho com os países africanos para proporcionar segurança a todos os africanos defendidos por instituições eficazes responsáveis perante os seus cidadãos. Desde o seu início em 1999, que o Centro de Estudos Africanos tem apoiado a democracia e melhorado o profissionalismo no sector da segurança em África através de programas que promovem a interacção produtiva entre líderes das forças armadas e da sociedade civil e estabelecem redes profissionais viáveis. Tem oferecido um fórum em estilo académico para os profissionais relacionados com o sector da segurança para identificar e avaliar as ameaças à segurança, actuais e emergentes, acordar estratégias e responsabilidades partilhadas para a segurança nacional e regional e reforçar as melhores práticas internacionalmente reconhecidas nas suas diversas esferas de actividade. O programa de antigos alunos do Centro promove o *networking* entre pares, entre os milhares de pessoas que participaram nos seus programas concedendo-lhes a oportunidade para continuar o diálogo e a colaboração em questões chave do sector da segurança após o regresso aos seus países de residência.

Preâmbulo

Em Março de 2018, o Centro de Estudos Africanos acolheu o primeiro “Diálogo Marítimo para África no seu todo” em Victoria, nas Seychelles, que reuniu 26 (vinte seis) países africanos e 13 (treze) organizações regionais africanas para discutir como melhorar a segurança marítima no continente. Destas discussões surgiu um forte apelo para a continuação desse diálogo como um encontro anual e para focar a iteração de 2019 na “clarificação da arquitectura da segurança marítima em África.” Este evento está a ser organizado como resposta directa a esse pedido dos delegados presentes em 2018.

Ao longo da última década, um número substancial de novos instrumentos e instituições procurou criar regimes de cooperação para a segurança marítima, governança e sustentabilidade por toda a África. Não se encontram ainda desenvolvidos, porém, de uma forma coordenada que mantenha uma visão comum sobre como deverá parecer-se a arquitectura de cooperação no continente. O resultado é que há uma miscelânea de instituições e instrumentos que estão a fazer progressos nas suas respectivas áreas de responsabilidade, mas estão a defrontar-se com lacunas e sobreposições numa estrutura continental mais vasta.

O objectivo deste evento é por isso múltiplo:

1. Avaliar o estado actual da arquitectura da segurança marítima em África para identificar o que está e o que não está a funcionar.
2. Identificar as lacunas e as sobreposições entre os diferentes elementos da arquitectura.
3. Examinar como a arquitectura poderia ajudar a dar resposta às ameaças emergentes ou em evolução.
4. Desenvolver recomendações para tornar a actual manta de retalhos de iniciativas numa estrutura mais funcional.
5. Melhorar as relações existentes e criar novas entre os profissionais do sector marítimo no continente.

Fundamentalmente, este evento foi concebido para ser um diálogo entre estados, instituições e especialistas africanos. Um objectivo transversal deste evento, por conseguinte, é reconhecer o potencial para a criação de capacidade intra-africana nascida da partilha de ideias, lições e experiências entre os profissionais do sector marítimo africanos. Finalmente, um objectivo adicional e importante abrangente é sentir a experiência da Namíbia e ouvir o que os namibianos têm a dizer sobre os seus próprios esforços para tornar seguro, administrar e desenvolver o domínio marítimo.

Estrutura da Workshop

Esta workshop, com uma duração de cinco dias, será composta por sessões plenárias, grupos de discussão, exercícios e uma visita externa. Os plenários focar-se-ão principalmente em ouvir o que os profissionais africanos do sector marítimo têm a dizer sobre várias matérias, tanto dificuldades como sucessos, relacionadas com a arquitectura marítima no continente. Estas apresentações breves serão seguidas por sessões de perguntas e respostas moderadas, durante as quais os participantes serão incentivados a partilhar reflexões, questionar pressupostos e pensar através de abordagens criativas. Os grupos de discussão darão oportunidade para lançar um diálogo com outros estados e instituições africanos sobre as suas experiências e pontos de vista relativamente às ameaças actuais e futuras para o domínio marítimo africano colectivo, à luz do trabalho que tem sido feito ao longo da última década. Além disso, uma série de exercícios permitirá uma simulação teórica da arquitectura cooperativa usando cenários reais ou realistas. O estabelecimento desta ponte sobre a divisão estratégica-operacional ajudará a esclarecer algumas das questões que ainda necessitam de ser abordadas. Finalmente, uma visita fora permitirá aos participantes interagir num cenário menos formal e apreciar em conjunto a beleza e a história da Namíbia.

Todos os programas do Centro de Estudos Africanos são realizados ao abrigo de uma rigorosa política de não atribuição. Isto permite aos participantes contribuir e trocar pontos de vista sem reservas, criando assim um ambiente de aprendizagem eficaz e produtivo. Será feita a interpretação simultânea para permitir que a workshop seja realizada em inglês, francês e português. Todos os materiais da workshop serão disponibilizados nestas línguas.

Material Académico

Este Programa de Estudos visa oferecer um documento de referência útil e um ponto de partida para os debates; não pretende oferecer um tratamento abrangente das questões ou incluir todas as respostas. Encontra-se disponível relativamente pouca boa informação na literatura sobre segurança marítima em África. Parte do problema é que muita da análise se centra no que a segurança é suposta parecer no papel, em vez do que parece efectivamente na prática. Para saber o que está a acontecer efectivamente, é preciso falar directamente com os líderes do sector marítimo do continente. Esta é parte da razão para ter um Diálogo Marítimo para África no seu todo.

Este Programa de Estudos procura, conseqüentemente, compilar a informação e a análise mais saliente para o presente debate. Mas os recursos principais estarão na sala, os especialistas e profissionais que dedicam as suas vidas a tornar o domínio marítimo africano mais seguro e mais protegido. Esta workshop procura valer-se desses recursos e aumentar grandemente a rede de profissionais que podem recorrer uns aos outros para obter ideias e assistência.

Toda a documentação da workshop será publicada no website do Centro de Estudos Africanos. Contacte-nos se tiver qualquer dificuldade em aceder ao website. Idealmente, gostaríamos de iniciar a discussão sobre as questões chave e os objectivos antes do início da workshop. Os nossos moderadores estarão disponíveis para responder às suas perguntas, discutir as suas perspectivas sobre o tópico e os materiais académicos, partilhar experiências e examinar casos de estudo relevantes.

Preparação para o Diálogo

Antes do Diálogo, incentivamos todos os participantes a fazer o seguinte:

1. Ler este Programa de Estudos
2. Ler algumas ou todas as leituras recomendadas.
3. Passar algum tempo a reflectir sobre as perguntas da discussão e a responder às mesmas.
4. Considerar que experiências podem ser relevantes para partilhar com o grupo.
5. Preparar perguntas para participantes de outras partes do continente.

Metodologia

A consulta e a parceria são a marca de qualidade do processo de desenvolvimento do programa do Centro de Estudos Africanos. Foram realizadas reuniões de consulta formais e informais com uma grande variedade de especialistas nacionais, regionais e internacionais, representantes dos governos africanos, representantes de parceiros internacionais e partes interessadas nas entidades governamentais dos EUA relevantes para determinar o âmbito e o foco desta workshop. Alguns acadêmicos e profissionais foram uma grande ajuda na revisão do conteúdo e relevância do material acadêmico para esta workshop.

1.ª SESSÃO: EVOLUÇÃO NA PAISAGEM MARÍTIMA DA SEGURANÇA

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Examinar como mudaram as ameaças à segurança marítima quer em resposta, quer independente da arquitectura de segurança no continente;
- Informar sobre a evolução da cooperação na segurança marítima em África ao longo da última década;
- Comparar a evolução da cooperação na “segurança marítima” com a cooperação na “protecção da pesca” em África ao longo da última década;
- Apresentar reflexões sobre os recentes desenvolvimentos e como eles afectarão ou serão afectados pela arquitectura de cooperação pelo continente.

Preâmbulo

Estão a ocorrer grandes mudanças no domínio marítimo africano. Muito do foco tende a ser nos aspectos negativos, particularmente nas questões dramáticas como a pirataria, o terrorismo, a pesca ilegal e algumas formas de tráfico. Mas tem havido, também, alguns outros desenvolvimentos incrivelmente positivos nos últimos anos. Embora a criminalidade se tenha mantido incontrolada, durante muitos anos, nas águas africanas, o crime marítimo opera agora em justaposição com uma cada vez melhor aplicação da lei marítima. Por outras palavras, os responsáveis marítimos e os criminosos marítimos estão agora envolvidos numa dança em que um conduz e o outro segue, e a questão em cada momento é: quem detém o controlo? Os estados e as instituições africanas estabeleceram uma arquitectura cooperante por todo o continente para tentar assumir o controlo do espaço marítimo e assegurar que é seguro, bem administrado e capaz de ser desenvolvido de uma forma que a economia azul possa prosperar. Mas dada a natureza dinâmica da dança da aplicação da lei marítima, é necessária uma reavaliação constante para assegurar que os protagonistas da segurança estão, sempre, ou a liderar ou pelo menos a planear uma abordagem exequível para assumir o controlo. Esta sessão proporciona essa reavaliação.

Por um lado, é importante reflectir sobre como as actividades criminais marítimas evoluíram nos últimos anos. Novas táticas, novos grupos organizados e novas tendências são evidentes por todo o continente. Ao mesmo tempo, porém, é igualmente importante reflectir sobre como as actividades de aplicação da lei marítima evoluíram ao longo deste mesmo período. Na última década, iniciativas como os Códigos de Conduta de Djibouti e Yaoundé, as Alterações de Jeddah, a Estratégia Marítima Integrada de África (AIMS) 2050, a Carta de Lomé e numerosas estratégias regionais e sub-regionais estabeleceram abordagens que visam abordar as diversas inseguranças marítimas. O foco principal desta workshop é responder a perguntas: A arquitectura da segurança marítima está a funcionar? Se não, o que precisa de ser feito para que funcione? E se está a funcionar, o que pode ser feito para a melhorar ainda mais?

Esta sessão, por conseguinte, procura oferecer o fundo essencial para a discussão global através da revisão dos desenvolvimentos recentes, tanto positivos como negativos. Só no último ano, um grande aumento no foco na economia azul foi demonstrado através de novos ministérios, estratégias e conferências por todo o continente. Ao mesmo tempo, um grande aumento de determinadas ameaças, muito particularmente o rapto para resgate na água, fez com que a comunidade marítima e as instituições nacionais e internacionais ficassem preocupadas. Esta sessão explora o que mudou e como a arquitectura da cooperação de segurança respondeu a estas mudanças.

Finalmente, a protecção das pescas é um componente essencial de qualquer discussão marítima em África. Mas o crime relacionado com a pesca é frequentemente misturado com a gestão das pescas, dissociando-o da “aplicação da lei” e colocando-o como uma tarefa adicional, em vez de uma função central da aplicação da lei marítima. Embora a maioria das marinhas e guardas costeiras africanas reconheça que os crimes relacionados com a pesca colocam uma ameaça à segurança, bem como à economia azul, alguns dos mecanismos de cooperação facilitados por protagonistas externos procuraram separar os crimes relacionados com as pescas da aplicação da lei em geral. Essa separação criou uma fissura que os criminosos têm explorado. É exactamente este tipo de fissuras que esta workshop visa realçar e abordar.

Perguntas para Discussão:

1. Como é que os desafios da segurança marítima se alteraram no seu país ou região nos últimos cinco anos? Como é que as suas abordagens de segurança se alteraram?
2. Notou uma resposta aos esforços de aplicação da lei?
3. As ameaça regionais são diferentes das ameaças nacionais?
4. A arquitectura da segurança, da qual faz parte, tem sido eficaz na melhoria dos esforços de segurança marítima nacional?
5. Há uma discrepância entre a “segurança marítima” e a “protecção das pescas” no seu país? Região?
6. Como é que a economia azul tem sido abordada no seu país? Região? Como é que isso afectou a segurança marítima?

Leituras Recomendadas:

Timothy Walker e Denys Reva, “Promising Signs of Africa’s Global Leadership on Maritime Security (Sinais prometedores da Liderança Global de África na Segurança Marítima)” ISS Africa, 2019, que pode ser consultado em <https://issafrica.org/iss-today/promising-signs-of-africas-global-leadership-on-maritime-security>.

Timothy Walker e Denys Reva, “Harnessing Africa’s Blue Economy (Aproveitar a Economia Azul de África)” ISS Africa, 2018, que pode ser consultado em <https://issafrica.org/iss-today/harnessing-africas-blue-economy>.

“Africa’s Blue Economy: A Policy Handbook (A Economia Azul em África: Um Manual de Política)” Comissão Económica da ONU sobre África, que pode ser consultado em <https://www.uneca.org/publications/africas-blue-economy-policy-handbook>.

Eve de Coning e Emma Witbooi, “Towards a New ‘Fisheries Crime’ Paradigm: South Africa as an Illustrative Example (Na direcção de um Novo Paradigma do “Crime das Pescas”: África do Sul como Exemplo Ilustrativo)” Política Marinha, vol. 60, 208-215, 2015, que pode ser consultado em <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X1500189X>.

Ian Ralby, “The Case for a Whole-of-Africa Maritime Dialogue (O Caso para um Diálogo Marítimo para África no seu todo)” Newsletter do IGAD sobre Assuntos Marítimos, Vol. 3, Jul. 2018, retirado de: <https://irconsilium.com/wp-content/uploads/2018/07/IMAN-July-18.pdf>.

2.ª SESSÃO: PREOCUPAÇÕES DE SEGURANÇA ESQUECIDAS

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Identificar as preocupações de segurança marítima esquecidas;
- Reconhecer a importância das questões de saúde e ambientais para a segurança marítima, administração e desenvolvimento;
- Avaliar como a arquitectura de cooperação pode ser usada para abordar as preocupações de segurança marítima esquecidas.

Preâmbulo

A cegueira no mar já não é o fenómeno que era no passado. Mas como é o caso de cada jurisdição marítima por todo o mundo, o processo de priorização tende a criar pontos cegos. Em África, certas questões marítimas recebem muita atenção, mas outras matérias são ignoradas. Esta sessão visa chamar a atenção para essas preocupações de segurança esquecidas. Uma área que inegavelmente necessita de maior atenção é a da saúde pública no domínio marítimo. O surto de Ébola entre 2014 e 2016 na Serra Leoa, Libéria e Guiné chamou a atenção da consciência internacional para um factor potencialmente destabilizador não só a nível nacional, mas mesmo a nível regional e global. Desde então, porém, os aspectos marítimos das crises de saúde pública não introduziram uma corrente dominante no diálogo da segurança marítima. Com um surto de Ébola contínuo e crescente na República Democrática do Congo e as doenças infecciosas a assumirem o controlo nas áreas devastadas pelo Ciclone Idai, a segurança marítima e os responsáveis pela administração marítima por toda a África têm de estar preparados para abordar as questões de saúde e a deslocação marítima da doença e dos agentes da doença, incluindo através dos passageiros e da carga que chegam a África de outras partes do mundo. Esta sessão procura iniciar o processo de sensibilização dos líderes africanos para essa necessidade.

Adicionalmente estão a começar a aparecer novas preocupação de segurança. Parte disso deve-se à tecnologia, parte deve-se a uns quantos casos chave e outra parte deve-se a estar a ser prestada uma maior atenção ao continente em geral. Uma das maiores preocupações de segurança marítima esquecidas é o transbordo ilegal no mar. Isto tem um certo número de implicações diferentes. Primeiro no contexto das pescas, há muita pesca ilegal, não regulada e não reportada que opera usando o transbordo. As operações de pesca enchem contentores gigantes no mar, nunca desembarcando a sua pescaria ou entrando nos portos dos países cujo peixe estão a apanhar. Não é, pois, surpreendente que outro contexto seja o tráfico. Essas operações de transbordo no mar alto dão aos traficantes a possibilidade de deslocar mercadoria ilícita ou mesmo seres humanos, através de regiões inteiras sem tocarem a costa. E talvez o contexto mais esquecido tenha sido o do mercado de petróleo e combustíveis. A tecnologia permitiu recentemente a identificação das transferências de navio para navio de petróleo e combustível no mar, bem como as operações de colocação em contentores. Só no Golfo da Guiné, uma empresa europeia procedeu a mais de 300 dessas transferências ilegais no mar nos últimos dois anos. A multa por cada transferência pode ir até aos \$500.000 por incidente. Por outras palavras, aquela empresa, que não é necessariamente sequer o maior infractor, pode ser culpada de crimes que se accionados, trariam \$150 milhões para a região. Um das razões de as multas serem tão elevadas é que essas operações comportam um elevado risco de derramamento de petróleo. Como ocorreu recentemente no Gabão, um derramamento desses por ser muito dispendioso para o ambiente marinho e para as finanças do estado, particularmente se os culpados não forem identificados. Os crimes ambientais colocam uma ameaça grave para o trabalho que os estados e as regiões africanas estão a fazer para salvaguardar e administrar o espaço marítimo,

assegurar a segurança alimentar e a soberania alimentar e a economia azul. Estas questões têm de ser abordadas.

De certo modo relacionado e que não é certamente novo, para muitas regiões do continente, é o tráfico ou contrabando de mercadorias “benignas”. Carvão, mel, antiguidades e combustível estão entre as mercadorias mais frequentemente usadas por grupos terroristas e organizações criminosas transnacionais. A atenção internacional ao carvão na África Oriental ajudou a reduzir a extensão em que financia Al Shabab mas os números continuam nos milhões de dólares. Inversamente, tem sido prestada muito pouca atenção ao contrabando de combustível e em que medida financia o crime organizado transnacional. Enquanto o roubo de petróleo na Nigéria tem sido amplamente publicitado, o roubo e o contrabando de combustível continua a ameaçar o ambiente marinho e a facilitar outras ameaças à segurança. A vida selvagem, também continua a ser uma grande fonte de financiamento para os grupos criminosos e contra-atacar o tráfico marítimo de vida selvagem e de marfim necessita de constituir uma maior prioridade. Finalmente, a pilhagem e o tráfico de antiguidades e de património cultural quase não receberam atenção em África, mas as grandes operações no Médio Oriente levaram a novos mercados ilegais, o apetite por património cultural aumentou e tem de ser prestada uma maior atenção para garantir que o espaço marítimo africano não se torna um cenário para o tráfico de património cultural.

Finalmente, o tráfico humano e o contrabando de migrantes tornou-se uma grande preocupação em África. Uma denúncia revelou recentemente que 20.000 crianças estão a viver como escravos para operações de pesca no Lago Volta. O contrabando transmediterrâneo de migrantes e as rotas de tráfico humano têm vindo a ser a fonte de uma tremenda controvérsia desde há muitos anos. E numerosos países em África foram criticados no Relatório anual sobre o tráfico de pessoas do Departamento de Estado dos EUA. Precisa de ser feito mais para abordar o contrabando intra-africano e internacional de migrantes e tráfico de pessoas em África.

Perguntas para Discussão:

1. Das preocupações de segurança “esquecidas” mencionadas, qual delas sentiu como uma ameaça? Quais integrou no seu planeamento?
2. Que outras preocupações de segurança esquecidas observou?
3. Como podem ser alteradas as prioridades para abordar estas preocupações quando as agências de aplicação da lei já estão a operar com recursos insuficientes?
4. Como poderia a cooperação ajudar a abordar algumas destas preocupações?

Leituras Recomendadas:

Ian Ralby, “Trends in African Maritime Security (Tendências na Segurança Marítima Africana” ACSS, 2019, que pode ser consultado em <https://africacenter.org/spotlight/trends-in-african-maritime-security/>.

Ian Ralby, David Soud, Rohini Ralby, “Defining the Invisible Supply Chain (Definir a Cadeia de Abastecimento Invisível)” Conselho do Atlântico, 2019, que pode ser consultado em: <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/energysource/defining-the-invisible-supply-chain>.

Ian Ralby, “The Criminal Side of Ebola (O Lado Criminoso do Ébola)”, Huffington Post, 2014, que pode ser consultado em: https://www.huffingtonpost.com/opedspace/the-criminal-side-of-ebol_b_6088206.html.

3.ª SESSÃO: ARQUITECTURA DO GOLFO DA GUINÉ

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Rever a arquitectura actual da cooperação da segurança marítima no Golfo da Guiné;
- Identificar novos desenvolvimentos na região, tanto positivos como negativos relacionados com a arquitectura;
- Dar exemplos de onde a arquitectura funcionou e onde foram reveladas áreas de melhoria;
- Analisar a trajectória actual do que acontecerá com a arquitectura nos próximos cinco anos.

Preâmbulo

Nenhuma região de África e, provavelmente, nenhuma região do mundo assistiu a um crescendo mais rápido e extenso na arquitectura da segurança marítima ao longo dos últimos seis anos que o Golfo da Guiné. Com um conjunto de instrumentos e instituições em cascata, os 26 estados signatários do Código de Conduta de Yaoundé estão agrupados em 5 zonas marítimas, sendo cada uma apoiada por centros de coordenação regional, um para a ECOWAS (CREMAO), um para a ECCAS (CRESMAC) e servidos no cume por um Centro de Coordenação Inter-Regional (CIC) supervisionado por três organismos regionais, o ECOWAS, o ECCAS e a Comissão do Golfo da Guiné (GGC). Uma instituição mais antiga apoiada pelo IMO, a Organização Marítima da Organização da África Ocidental e Central (MOWCA), assinou recentemente um acordo de cooperação com o CIC, trazendo a indústria marítima para o grupo da cooperação. A Arquitectura de Yaoundé para a Segurança e Protecção Marítimas (YAMSS) está a ser cada vez mais bem desenvolvida com algumas histórias de sucesso chave.

O sequestro do M/T MAXIMUS foi um grande teste do YAMSS e a interdição bem sucedida desse caso, em Fevereiro de 2016, foi um grande crédito para os esforços de cooperação da região. Aquele caso colocou, porém, novas considerações. Algumas foram abordadas, mas outras continuam a ser um desafio. Por exemplo, qual deve ser a estrutura de comando e controlo entre zonas e entre as regiões? Se atravessar da Zona E para a Zona D, a cadeia de comando deve ser da MOC Nigeriana para a Zona E MMCC, para a CREMAO para o CIC para o CRESMAC para a Zona D MMCC para o MOC dos Camarões? Esta é uma estratégia extremamente ineficiente e ineficaz, pelo que precisam de ser desenvolvidos procedimentos operacionais padronizados para assegurar que o YAMSS não está a derrubar algumas barreiras da cooperação apenas para criar outras.

De modo similar, os casos recentes realçaram a necessidade de acordos operacionais noutras zonas. Embora a Zona D tenha sido uma história de sucesso no que se refere a vencer barreiras naturais à cooperação, incluindo situações de perseguição cerrada e a Zona E tenha tido um bom acordo jurídico em vigor, é necessário mais trabalho para operacionalizar as Zonas, bem como o CRESMAC e o CREMAO. Dito isto, é visível um bom progresso através do Golfo da Guiné.

Mas as coisas estão a mudar. Marrocos solicitou a adesão à Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental e ao Código de Conduta do Golfo da Guiné. Se for admitido, é provável que também seja oferecida a admissão à Mauritânia. Isto cria um potencial para uma nova dinâmica, em que a cooperação geográfica não seja tão focada numa área marítima única. Marrocos está efectivamente demasiado afastado do Golfo da Guiné para até ser considerado parte, mesmo que seja parte de uma região mais vasta. De facto, pode estar em marcha uma mudança para uma nova dinâmica regional envolvendo a Segurança e a Protecção na África Atlântica (S2A2).

Perguntas para Discussão:

1. A Arquitectura do Golfo da Guiné deve estar plenamente operacional antes de ser considerada uma expansão?
2. “O Golfo da Guiné” é uma ideia que já se encontra desactualizada?
3. A YAMSS é demasiado complicada quando considera todas as diferentes entidades relacionadas?
4. Como deve a MOWCA e a GCC relacionar-se com a YAMSS?
5. Quais são algumas das lições chave do sucesso que podem ajudar a influenciar ainda mais o desenvolvimento no Golfo da Guiné? E as lições de outras regiões?

Leituras Recomendadas:

Ian Ralby, David Soud, Rohini Ralby, “The Gulf of Guinea is Ready for Maritime Security (O Golfo da Guiné está Pronto para a Segurança Marítima)” CIMSEC, 2019, que pode ser consultado em: <http://cimsec.org/the-gulf-of-guinea-is-ready-for-maritime-technology/39790>.

Dirk Steffen, “West African Navies Coming of Age? (As Marinhas da África Ocidental atingiram a maioria?)” CIMSEC, 2016, que pode ser consultado em: <http://cimsec.org/coming-of-age-of-the-west-african-navies/22919>.

Ian Ralby, “A Human Security Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea (Uma Abordagem à Segurança Humana para a Segurança Marítima no Golfo da Guiné)” Comparative Jurist, 2016, que pode ser consultado em: <https://comparativejurist.org/2016/08/31/a-human-security-approach-to-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>.

Ian Ralby, *Cooperative Security to Counter Cooperative Criminals (Segurança em Cooperação para contra-atacar os Criminosos em Cooperação)*, Defence IQ, 2017, que pode ser consultado em: <https://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/cooperative-security-to-counter-cooperative>.

4.ª SESSÃO: A ARQUITECTURA DA ARENA ORIENTAL, AUSTRAL E DO OCEANO ÍNDICO

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Rever a arquitectura actual da cooperação da segurança marítima na África Oriental, Austral e do Oceano Índico;
- Identificar novos desenvolvimentos na região, tanto positivos como negativos relacionados com arquitectura;
- Dar exemplos de onde a arquitectura funcionou e onde foram reveladas áreas de melhoria;
- Analisar a trajetória actual do que acontecerá com a arquitectura nos próximos cinco anos.

Preâmbulo

A região da África Oriental - Oceano Índico (ESA-IO) tem assistido a um desenvolvimento significativo nos últimos dois anos. Por um lado, as Alterações de Jeddah ao Código de Conduta de Djibouti e o programa MASE promoveram rapidamente a integração da região na aplicação do direito marítimo e outras considerações de segurança marítima. Por outro lado, o conflito no Iémen e um aumento do comércio de droga trouxeram novas ameaças e desafios à região. A ampliação do Código de Djibouti, uma iniciativa focada num único crime, pirataria, para uma iniciativa de segurança marítima com um espectro amplo através das Alterações de Jeddah tem de ser proclamada como um desenvolvimento positivo. Além disso mostra em que medida o Oriente e o Ocidente se influenciam mutuamente. O Código de Djibouti serviu como base para o Código de Yaoundé que, por seu lado, ajudou a inspirar as alterações de Jeddah.

Ao mesmo tempo que os esforços de cooperação baseados no código, o programa MASE, financiado pela UE, estabeleceu o Centro Regional para a Coordenação Operacional (RCOC) nas Seychelles e o centro de Fusão da Informação Marítima Regional (RMIFC) em Madagáscar. Esta arquitectura está a produzir resultados. Combinada com o ênfase regional na economia azul, demonstrada pela Conferência da Economia Azul do Quênia, o trabalho das Seychelles no estabelecimento e implementação de uma estratégia da economia azul e os esforços de outros países na região para acentuar a economia azul, como as Maurícias, a região ESA-IO tem um momento significativo para celebrar. Mas também tem novos desafios.

As drogas ameaçam a estrutura da sociedade na região, à medida que a heroína flui cada vez mais da Ásia através da África Oriental e em direcção à Europa. As armas estão a ser traficadas mais regularmente através da região e a presença continuada de arsenais flutuantes coloca preocupações para a segurança e protecção regional. O contrabando de carvão para o Médio Oriente ajuda a financiar o terrorismo do Al Shabab. E a criminalidade inovadora e as novas ameaças de segurança que emanam do Médio Oriente colocam um risco à estabilidade regional.

Perguntas para Discussão:

1. O financiamento pela UE do programa MASE diminui o seu significado?
2. As Alterações de Jeddah necessitam de apoio internacional para serem implementadas?
3. O que pode o resto do continente aprender com a região ESA-IO?
4. Como podem outras iniciativas de cooperação, noutras parte do continente coordenar com os blocos de cooperação da Região ESA-IO?

5. Há razões para pensar na “Segurança e Protecção na África do Oceano Índico” como no Atlântico?
6. Quem está a ser deixado de fora das estruturas actuais?

Leituras Recomendadas:

Damian Carrington, “Debt for Dolphins: Seychelles Creates Huge Marine Parks in World’s First Finance Scheme (Dívida para os Golfinhos: Seychelles criam Enormes Parques Marinhos no Primeiro Regime Financeiro do Mundo)” The Guardian, 22 Fev. 2018, que pode ser consultado em: <https://www.theguardian.com/environment/2018/feb/22/debt-for-dolphins-seychelles-create-huge-new-marine-parks-in-world-first-finance-scheme>.

Catherine Soi, “Kenya’s Blue Economy: Making Ocean Resources Sustainable (A Economia Azul do Quênia: Tornar os Recursos dos Oceanos Sustentáveis)” Al Jazeera, 29 Nov. 2018, que pode ser consultado em: <https://www.aljazeera.com/news/2018/11/kenyas-blue-economy-making-ocean-resources-sustainable-181129104141202.html>.

“International Conference on the Sustainable Blue Economy in Nairobi, Kenya: Significant Progress in Regional Cooperation in Promoting Maritime Safety and Security (Conferência Internacional sobre a Economia Azul Sustentável em Nairobi, Quênia: Progresso Significativo na Cooperação Regional na Promoção da Segurança e Protecção Marítima)” RMIFC, 2019, que pode ser consultado em: <http://crfimmadagascar.org/en/others/conference-internationale-sur-leconomie-bleue-durable-au-nairobi-kenya-une-avancees-consequente-effectuee-en-matiere-de-cooperation-regionale-dans-la-promotion-de-la-securite-et-la-surete-maritime/>.

“Regional Maritime Piracy Agreement Broadened to Cover other Illicit Maritime Activity (Acordo Regional sobre Pirataria Marítima Alargado para Abranger outras Actividades Marítimas Ilícitas)” IMO, 2017, que pode ser consultado em: <http://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/4-dcoc-widened.aspx>.

5.ª SESSÃO: A ARQUITECTURA DO NORTE

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Rever a arquitectura actual da cooperação da segurança marítima no Norte de África;
- Identificar novos desenvolvimentos na região, tanto positivos como negativos relacionados com a arquitectura;
- Dar exemplos de onde a arquitectura funcionou e onde foram reveladas áreas de melhoria;
- Analisar a trajectória actual do que acontecerá com a arquitectura nos próximos cinco anos.

Preâmbulo

De todas as regiões de África, a arquitectura para a cooperação de segurança no Norte tem sido provavelmente a menos divulgada, apesar de ser a mais antiga. O 5+5, estabelecido nos anos 90 é um regime de cooperação bastante distinto das outras partes do continente. O mecanismo faz a ponte entre o espaço marítimo do Norte de África e a Europa Meridional, reunindo Portugal, Espanha, França, Itália e Malta com a Mauritânia, Marrocos, Argélia, Tunísia e Líbia. Este é não só um exemplo, iniciado em 1983 e operacional desde 1990, de um espectro mais amplo de cooperação, que vai para além da segurança marítima, é também um exemplo de como os estados podem cooperar ao nível regional e inter-regional apesar das tensões bilaterais. A fronteira entre Marrocos e a Argélia está encerrada há décadas e as relações entre os vizinhos permanecem tensas. Porém, Marrocos e a Argélia, conjuntamente com outros estados da região, são capazes de cooperar um com o outro no que se refere à segurança marítima através da sua participação no 5+5. Embora em muitos casos, a cooperação no que se refere à segurança marítima só tenha ocorrido por causa da relação entre certos estados e mesmo entre certas pessoas, o 5+5 demonstra que os benefícios partilhados da cooperação na segurança marítima pode efectivamente inspirar os estados e as pessoas a ultrapassarem a animosidade e a perseguir um interesse comum em colaboração.

Em termos do quadro da ameaça, o contrabando de migrantes continua a ser uma preocupação no Mediterrâneo. Além disso, o efeito do conflito na Líbia levanta o espectro do terrorismo para a região, sendo a radicalização uma preocupação real. Associado àquele interesse é o contrabando abundante de combustível que está a ser usado para financiar alguma da actividade militante e terrorista. Embora muito desse combustível seja deslocado para a Europa, o contrabando transfronteiriço no Norte de África, incluindo por meios marítimos, corrói o estado de direito na região e diminui a segurança na fronteira.

Perguntas para Discussão:

1. O Norte necessita de um “Código de Conduta”?
2. A África Atlântica funciona como um conceito? E a Namíbia e a África do Sul? O que aconteceria ao 5+5?
3. É melhor manter as iniciativas de cooperação pequenas, ou um bloco maior beneficia mais países?
4. A ampliação da arquitectura de Yaoundé significa introduzir novos desafios para o seu âmbito, como o contrabando de combustíveis e migrantes? Ou devia ser visto como introduzindo novos recursos para o grupo? E significa isso que a pirataria no Golfo da Guiné seria um problema para o Norte?
5. O que pode o resto do continente aprender com o 5+5?

Leituras Recomendadas:

A Iniciativa de Defesa do 5+5, 5+5, que pode ser consultada em:

<https://www.defense.gouv.fr/english/dgris/international-action/allies-and-partners/5-5-defence-initiative>.

“Multi Million Fuel Smuggling Operation Coordinated from Malta (Operação de Contrabando de Combustível Multimilionária Coordenada a partir de Malta)” Times of Malta, 3 Maio 2018, que pode ser consultado em: <https://www.timesofmalta.com/articles/view/20180503/local/multi-million-fuel-smuggling-operation-coordinated-from-malta.678130>.

“Smuggling of Migrants (Contrabando de Migrantes)” Migration Data Portal, 2018, que pode ser consultado em: <https://migrationdataportal.org/themes/smuggling-migrants>.

6.ª SESSÃO: A ARQUITECTURA CONTINENTAL

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Revisão da Estratégia Marítima Integrada de África 2050;
- Avaliar em que medida as actividades regionais e a visão continental estão alinhadas e em que medida diferem;
- Examinar a abordagem para toda a África para Busca e Salvamento como contraste à segurança marítima;
- Discutir o papel da União Africana numa abordagem para toda a África para a segurança marítima, administração e desenvolvimento.

Preâmbulo

A Estratégia Marítima Integrada de África (AIMS) 2050 foi aprovada pela União Africana (AU) em 2014. Estabelece uma visão, para as próximas décadas, do domínio marítimo de África e oferece uma ambição útil para proteger, administrar e desenvolver o espaço marítimo do continente. Infelizmente, porém, não há ninguém na AU com o portfólio (e assim mandato) ou uma competência marítima a nível estratégico para defender verdadeiramente a estratégia e avançar com a sua implementação. Não há um depositário da estratégia. De modo similar, em 2016, a Cimeira da AU em Lomé falhou na celebração do bom trabalho que estava a ser feito a nível inter-regional, regional e sub-regional ou na oferta de um mecanismo para aproveitar os pontos de vista através do processo de implementação para garantir que o continente estava a avançar em uníssono com a AU. Sem uma defesa da segurança marítima, a AU não pode esperar pela AIMS 2050 ou pela Carta de Lomé para realizar os seus próprios auspícios. Além disso, a adição da economia azul ao pilar da agricultura e desenvolvimento da AU na reestruturação iminente assegura que a segurança marítima, administração e desenvolvimento não será abordada em conjunto na AU nos próximos anos. É imperativa a apreciação de modo a discernir como fazer a arquitectura funcionar ao nível do continente.

Dito isto, existem certos elementos transversais ao continente. A African Maritime Rescue Federation (Federação Africana para o Salvamento Marítimo) tem estado activa na promoção da segurança marítima no continente. O acordo entre a Federação e os estados, bem como com os Regional Maritime Rescue Coordination Centers (Centros de Coordenação Regional para o Salvamento Marítimo) (RMRCCs) tem procurado melhorar a capacidade dos estados e das regiões para responder a sinais de perigo ou outras emergências no mar. Os mesmos protagonistas, porém, que são responsáveis pela protecção marítima são frequentemente também aqueles que são responsáveis pelas operações de segurança marítima. Consequentemente, a abordagem transversal ao continente à segurança marítima pode ser um meio de melhorar a abordagem transversal ao continente para a protecção marítima.

Dado o sucesso de algumas iniciativas regionais, a outra pergunta chave para o continente é: não obstante qualquer visão transversal ao continente, como podem todas as diversas bolsas de sucesso associar-se para se melhorarem mutuamente? Por outras palavras, como pode o bom trabalho que está a ser feito nas regiões do ESA-IO, Golfo da Guiné e no Norte coordenar-se melhor para elaborar uma abordagem da protecção marítima para toda a África, mesmo sem o envolvimento da AU?

Finalmente, há um reconhecimento crescente que a expressão “sem transporte marítimo, não há compras” se aplica aos estados interiores, bem como a estados costeiros, ilhas e arquipélagos. Se os estados interiores não tiverem acesso a espaços marítimos seguros e protegidos, não podem beneficiar

do comércio marítimo internacional, seja através da importação ou da exportação. Além disso, alguns destes estados interiores têm grandes lagos e rios navegáveis que oferecem as mesmas oportunidades da economia azul e colocam algumas das mesmas ameaças de protecção marítima com que os estados costeiros se defrontam. Incluir todos os estados africanos na arquitectura da segurança marítima é, por conseguinte, vital para o seu sucesso definitivo.

Perguntas para Discussão:

1. Qual deve ser o papel da AU na segurança marítima, administração e desenvolvimento em África?
2. Que outras abordagens transversais ao continente podem ajudar a criar um regime de cooperação marítima para toda a África, mesmo na ausência de um depositário na AU?
3. O que pode ser feito para promover a AIMS 2050 e a Carta de Lomé ao nível nacional, de zona, regional e inter-regionais?
4. Como pode ser melhor facilitada a cooperação inter-regional?

Leituras Recomendadas:

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

Timothy Walker, “Reviving AU’s Maritime Strategy (Reanimar a Estratégia Marítima da UA)” ISS Policy Brief, Feb. 2017, <http://dSPACE.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/36352/1/policybrief96.pdf?1>.

Barthélemy Blédé e Timothy Walker, “Fulfilling the Promise of the Lomé Maritime Summit (Cumprir a Promessa da Cimeira Marítima de Lomé)” ISS, 21 Out. 2016, <https://issafrica.org/iss-today/fulfilling-the-promise-of-the-lome-maritime-summit>.
Estratégia Marítima Integrada de África 2050, UA, http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf.

“Morocco Becomes Africa’s Search and Rescue Training Hub (Marrocos torna-se o Centro de Formação para a Busca e Salvamento em África)” JOC, 15 Julho 2015, que pode ser consultado em: https://www.joc.com/maritime-news/morocco-becomes-africas-search-and-rescue-training-hub_20150715.html.

7.ª SESSÃO: EXPERIÊNCIA DA NAMÍBIA

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Ouvir pontos de vista da Namíbia sobre os seus esforços para proteger, administrar e desenvolver o seu domínio marítimo;
- Ficar a conhecer o que fez com que a Namíbia tivesse tanto sucesso no contra-ataque a frotas de pesca em águas distantes;
- Compreender a experiência da Namíbia fora dos Códigos de Conduta.

Preâmbulo

A Namíbia é o único país, do Egipto ao Senegal, que não faz parte de um desses dois códigos de conduta. É também o único país na costa de África que não faz parte do Código Yaoundé e do Código de Djibouti ou do 5+5. O vizinho da Namíbia a norte é membro da Comunidade Económica dos Estados da África Central (ECCAS), é também membro da Comissão de Desenvolvimento da África Austral (SADC), é a sede do Código do Golfo da Guiné, faz parte da Zona A da ECCAS, beneficia da CRESMAC, detém o cargo de director adjunto no Centro de Coordenação Inter-Regional e é um dos signatários do Código de Conduta de Yaoundé. Destes instrumentos e instituições, a Namíbia é apenas membro da SADC. No entanto, a Namíbia é frequentemente proclamada pelos académicos e governantes noutras parte do mundo como um caso de estudo importante na protecção bem sucedida das suas águas, no mar territorial e, o que é também de grande importância, na sua ZEE, desde a pesca IUU e particularmente das frotas de pesca em águas distantes.

Esta sessão concede aos nossos anfitriões uma oportunidade para nos contarem a sua experiência. Como é estar fora de todos estes esforços de cooperação? Como é gerido esse sucesso internacionalmente reconhecido? Como gostaria de proceder nos próximos anos como parte de uma visão transversal ao continente, para a segurança marítima, administração e desenvolvimento?

Perguntas para Discussão:

1. Antes desta apresentação que conhecimento tinha da experiência namibiana?
2. O que pode aprender da mesma?
3. Como manterá a ligação com a Namíbia depois deste evento?

Leituras Recomendadas:

“Fishery and Aquaculture Profiles: The Republic of Namibia (Perfis de Pesca e Aquacultura: a República da Namíbia)” FAO, 2015, que pode ser consultado em: <http://www.fao.org/fishery/facp/NAM/en>.

“Namibia Scoops High Profile Award at UN Biodiversity Summit (Namíbia Ganha um Prémio Importante na Cimeira da Biodiversidade da ONU)” Africa Newswire, 2012, que pode ser consultado em: <https://africanewswire.za.com/namibia-scoops-high-profile-award-at-un-biodiversity-summit/>.

Laura Huggins, “Fencing Fisheries in Namibia and Beyond: Lessons from the Developing World (Proteger as Pescas na Namíbia e Além: Lições do Mundo em Vias de Desenvolvimento)” PERC, 2011, que pode ser consultado em: https://www.perc.org/wp-content/uploads/old/ps49_fisheries_namibia.pdf.

8.ª SESSÃO: LACUNAS E SOBREPOSIÇÕES

Formato: Debate Plenário Moderado

Objectivos da Sessão:

- Identificar as lacunas entre os diferentes elementos da arquitectura de zona, regional e inter-regional;
- Identificar as sobreposições entre os diferentes elementos da arquitectura da segurança marítima;
- Distinguir entre as sobreposições aceitáveis e a duplicação desnecessária ou problemática;
- Especificar áreas de melhoria ou clarificação;
- Considerar abordagens para resolver as lacunas e sobreposições.

Preâmbulo

Através do continente, há numerosas lacunas e sobreposições. Algumas existem há muito, outras são recentes, outras iminentes. No Golfo da Guiné, mesmo a representação gráfica das instituições se torna confusa: onde é que se encaixa a MOWCA? Qual é o papel da GGC? Como é que as instituições estratégicas e operacionais se cruzam? No Norte, poucos fora da região estão familiarizados com o 5+5, mas o que acontecerá à mesma se Marrocos e a Mauritânia aderirem à YAMSS? Deveria o Egipto fazer parte daquele mecanismo do Norte? E o que deve ser feito, se é que há alguma coisa a fazer, para melhorar a cooperação no Mar Vermelho. Embora o Código de Djibouti e as Alterações de Jeddah cubram aquela zona, o programa MASE apenas cobre uma parte. No ESA-IO, como deve ser abordada a incursão nos crimes relacionados com as pescas? E importa que a Namíbia não faça parte de outros mecanismos inter-regionais?

Esta é uma sessão para discutir, como grupo, as anomalias, inconsistências e as confusões da arquitectura da segurança marítima no continente. Oferece uma oportunidade para se tecer algumas considerações e propor soluções.

Perguntas para Discussão:

1. Um mapa ou gráfico organizacional dos instrumentos de segurança marítima em África reflecte um mapa ou gráfico organizacional das instituições de segurança marítima em África?
2. Da sua experiência, qual é a diferença entre a cooperação na segurança marítima no papel e a cooperação na segurança marítima na água? Como é que o papel pode ajudar a melhorar a prática? Como é que a prática pode ajudar a melhorar o que fica no papel?
3. Que lacunas são aceitáveis e quais são problemáticas? Que lacunas são úteis e quais são duplicativas?
4. Que mecanismos necessitam de ser reforçados? Há instituições que necessitam de acabar? Há mecanismos que faltam por completo?
5. Como é que as diferentes regiões se podem relacionar?

Leituras Recomendadas:

Raymond Gilpin, *Maritime Safety and Security: Crucial for Africa's Strategic Future* (Segurança e Protecção Marítima: Crucial para a Estratégia Futura em África), 2016,
<https://africacenter.org/spotlight/maritime-safety-security-crucial-africas-strategic-future/>.

9.ª SESSÃO: DOS REMENDOS À ESTRUTURA

Formato: Apresentação Plenária e Sessão de Discussão

Objectivos da Sessão:

- Apresentação de propostas sobre como abordar as questões que foram suscitadas durante a semana;
- Explorar formas práticas de promover a eficácia da arquitectura;
- Explorar formas de promover a harmonização jurídica;
- Voltar às preocupações de segurança esquecidas e reidealizar a forma como podem ser abordadas;
- Discutir possibilidades realistas para como se poderia fazer a arquitectura funcionar nos próximos cinco anos.

Preâmbulo

Como o objectivo desta workshop é clarificar a arquitectura da cooperação da segurança marítima no continente através do estabelecimento de um diálogo marítimo transversal a África, esta última sessão procura aproveitar as ideias da discussão ao longo da semana e apresentar algumas propostas para os próximos passos. Sem criticar os excelentes esforços na cooperação marítima no continente, o quadro actual é uma manta de retalhos com diferentes bolsas de funcionalidade. O objectivo é criar uma estrutura que permita diversas abordagens, mas que assegure, mesmo assim, uma segurança marítima de qualidade em todo o continente. Esta sessão constituirá a plataforma para esforços futuros para assegurar que a abordagem para toda a África da segurança marítima, administração e desenvolvimento se torne uma realidade.

Perguntas para Discussão:

1. Que abordagens de outras regiões ou iniciativas podem funcionar na sua região? Como pode a sua região funcionar com outras para partilhar lições, avisos e ideias?
2. O que precisa de acontecer a seguir para tornar a cooperação inter-regional em África uma realidade?
3. Que medidas podem ser tomadas a nível nacional, de zona, regional, inter-regional e continental para promover a segurança marítima de uma forma consistente e clara de modo a que a arquitectura fique unificada numa estrutura funcional?
4. O que pode fazer pessoalmente e o que pode a sua instituição fazer para ajudar a clarificar a estrutura marítima em África e a promover a abordagem para toda a África da segurança marítima, administração e desenvolvimento?