



**CENTRO ÁFRICA**  
DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS

**Segurança Marítima:  
Melhorando a segurança marítima na  
África**

**Programa**

**Victoria, Seychelles  
19-23 de março de 2018**

## ÍNDICE

Sobre o Centro África de Estudos Estratégicos

Visão Geral do Programa

Sessão 1: Insegurança marítima em torno da África

Sessão 2: Iniciativas de segurança marítima em torno da África

Sessão 3: Os pilares estratégicos

Sessão 4: Compreender o domínio marítimo

Palestra temática: Protegendo a economia azul

Sessão 5: Compartilhamento e coordenação de informações – interno e externo

Sessão 6: Operações de interdição marítima

Sessão 7: Processar contra crimes marítimos

Palestra temática: Julgamento e penalização de crimes marítimos

Sessão 8: Harmonização

Sessão 9: Discussão Plenária de Lições Aprendidas e Próximos Passos

## **SOBRE O CENTRO DE ESTUDOS ESTRATÉGICOS DE ÁFRICA**

Desde a sua criação em 1999, o Centro de África tem servido como um fórum de pesquisa, programas académicos e intercâmbio de ideias com o objectivo de aumentar a segurança dos cidadãos e fortalecer a eficácia e a responsabilidade das instituições africanas, em apoio à política externa dos EUA para África.

### **VISÃO**

*Segurança para todos os africanos, defendidos por instituições efectivas e responsáveis perante os seus cidadãos.*

Realizar a visão de uma África livre da violência armada organizada, garantida por instituições africanas dedicadas à protecção dos cidadãos africanos, é a força motriz do Centro de África. Este objectivo enfatiza o compromisso do Centro em contribuir para impactos tangíveis ao trabalhar com os nossos parceiros africanos – militares, civis, governamentais e da sociedade civil, bem como nacionais e regionais. Todos têm papéis importantes a desempenhar na mitigação dos complexos factores que causam conflitos no continente hoje. A responsabilidade perante os cidadãos é um elemento importante da nossa visão, uma vez que reforça o facto de que, para serem efectivas, as instituições de segurança não devem ser apenas “fortes”, mas também responder e proteger os direitos dos cidadãos.

### **MISSÃO**

*Promover a segurança africana expandindo a compreensão, fornecendo uma plataforma confiável para o diálogo, construindo parcerias duradouras e catalisando soluções estratégicas.*

A missão do Centro de África gira em torno da geração e disseminação de conhecimento por meio da nossa pesquisa, programas académicos, comunicações estratégicas e pólos comunitários. Com base nas experiências práticas e nas lições aprendidas com os esforços de segurança no continente, buscamos gerar percepções e análises relevantes que possam informar profissionais e formuladores de política sobre os desafios de segurança prementes que enfrentam. Reconhecer que o enfrentamento de desafios sérios só pode ocorrer por meio de intercâmbios francos e ponderados, o Centro oferece plataformas presenciais e virtuais, onde os parceiros podem trocar opiniões sobre prioridades e boas práticas. Esses intercâmbios promovem relacionamentos que, por sua vez, são mantidos ao longo do tempo por meio dos pólos comunitários, comunidades de interesse, programas de acompanhamento do Centro e diálogo continuado entre participantes e funcionários. Este diálogo, infuso com experiências do mundo real e uma análise nova, oferece uma oportunidade para a aprendizagem continuada e catalisa acções concretas.

### **MANDATO**

O Centro de África é uma instituição do Departamento de Defesa dos EUA estabelecida e financiada pelo Congresso para o estudo de questões de segurança relacionadas à África e que funciona como um fórum para pesquisas bilaterais e multilaterais, comunicação, intercâmbio de ideias e treino envolvendo participantes militares e civis. (10 U.S.C 342)

## VISÃO GERAL DO PROGRAMA

### **Introdução**

O Centro de Estudos Estratégicos de África (ACSS) apoia a política dos Estados Unidos para a África, por meio do seu trabalho com países africanos para proporcionar segurança a todos os africanos, promovido por instituições eficazes e responsáveis perante os seus cidadãos. Desde a sua criação em 1999, o Centro de África promove a democracia e maior profissionalismo no setor de segurança da África por meio de programas que promovem a interação produtiva entre líderes militares e civis e estabelecem redes profissionais viáveis. O Centro fornece um fórum de estilo acadêmico para os profissionais de segurança da África para identificar e avaliar as atuais e emergentes ameaças de segurança, chegar a um acordo sobre estratégias e responsabilidades compartilhadas para a segurança nacional e regional e reforçar as melhores práticas reconhecidas internacionalmente nas suas diversas atividades. O programa de antigos membros do Centro promove o relacionamento em rede entre pares (*peer networking*) entre milhares de indivíduos que participaram de seus programas, proporcionando-lhes a oportunidade de continuar o diálogo e a colaboração sobre importantes questões de segurança ao regressarem aos seus países de origem.

### **Histórico**

Em julho de 2017, o ACSS organizou um workshop sobre coordenação inter-regional de segurança marítima em Yaoundé, Camarões. O evento destacou o progresso alcançado na última década em segurança e marítima na África. Naturalmente, concentrou em onde as coisas precisam melhorar, mas também revelou muitas lições e experiências positivas resultantes de esforços admiráveis em todo o continente. O que foi talvez o mais notável sobre o evento, no entanto, foi que proporcionou aos participantes uma oportunidade, e para muitos, sua primeira oportunidade, para conhecer seus homólogos de outras regiões do continente. A resposta esmagadora do workshop foi um pedido de mais oportunidades para se engajar no comércio de ideias entre diferentes partes da África. Este workshop tem como objetivo proporcionar essa oportunidade.

Durante muitos anos, os esforços de “capacitação” em segurança marítima na África envolveram especialistas de fora do continente, trabalhando com estados africanos e regiões no aprimoramento de vários aspectos da governança, segurança e desenvolvimento marítimo. No entanto, durante esse período muitos estados aproveitaram as lições de parceiros internacionais, adaptando-as ao contexto local e fazendo-as funcionar na água de formas que o mundo jamais havia visto. Os principais especialistas mundiais em segurança marítima africana são, sem dúvida, profissionais marítimos africanos. Então chegou a hora de a capacitação evoluir. Embora os parceiros internacionais ainda tenham um papel importante a desempenhar, a norma precisa de se tornar uma capacitação em segurança marítima de africano para africano. Este workshop

busca promover um diálogo de segurança marítima sobre a África como um todo, por meio do qual os profissionais marítimos africanos possam trocar ideias, lições aprendidas, experiências e fracassos uns com os outros, e forjar uma rede de profissionais em todo o continente.

Um dos principais temas da insegurança marítima é que os criminosos focam e efetivamente exploram as junções e linhas divisórias entre Estados e regiões. Somente por meio do desenvolvimento de uma comunidade de segurança marítima de toda a África pode o continente alcançar a segurança marítima de toda a África prevista na estratégia marítima integrada da África (AIMS 2050). Os estados e regiões africanos têm muito a aprender uns com os outros sobre a segurança marítima.

Este workshop irá abordar as principais questões estratégicas marítimas e concentrar em vários aspectos da segurança marítima, governança e desenvolvimento, incluindo processos de todo o governo, monitoramento e vigilância, compartilhamento de informações, operações de interdição, instauração de ações judiciais e julgamento. Por último, e o mais importante, buscará identificar os próximos passos tangíveis para tomar uma abordagem de toda a África para a segurança marítima, do conceito à realidade.

### **Estrutura do Workshop**

Este workshop, com duração de cinco dias, será composto por palestras temáticas de lideranças em segurança marítima e desenvolvimento, sessões plenárias baseadas em experiência estratégica, política, acadêmica e operacional, sessões de discussão onde os participantes são incentivados a compartilhar livremente sobre os temas que surgirem e visitas às instituições de segurança marítima em nosso país e região anfitrião. As sessões plenárias envolverão um discurso especializado sobre temas específicos ou proporcionarão uma oportunidade de aprender com experiências na água em regiões de todo o continente. As breves apresentações serão seguidas por sessões de perguntas e respostas moderadas durante as quais os participantes serão incentivados a compartilhar experiências, questionar pressupostos e pensar por meio de abordagens criativas. As discussões em pequenos grupos estarão centradas na resolução de problemas. Os participantes serão incentivados a compartilhar perspectivas e aprender uns com os outros. Uma equipe de facilitadores experientes trabalhará com os participantes para este fim. As visitas incluirão ver o tribunal onde muitos julgamentos de casos de pirataria mundiais ocorreram, conhecer os centros regionais de segurança marítima em Victoria e conhecer um Dhow pirata que agora é usado para fins de treinamento.

Todos os programas do Centro de África são realizados sob uma rigorosa política de não atribuição. Isso permite que os participantes contribuam e troquem pontos de vista sem reservas, criando assim um ambiente de aprendizado efetivo e produtivo. A interpretação simultânea será fornecida para permitir que o workshop seja conduzido em inglês, francês e português. Todos os materiais do workshop serão fornecidos nestas línguas.

## **Material Académico**

Este programa visa fornecer um documento de referência útil e um ponto de partida para as discussões; não pretende oferecer um tratamento abrangente das questões ou conter todas as respostas. Este programa procura reunir as informações e análise mais salientes para o presente workshop. Mas os principais recursos estarão na sala - os especialistas e profissionais que dedicam suas vidas a tornar o domínio marítimo da África mais seguro. O objetivo deste workshop é expressamente o de aproveitar esses recursos e aumentar a rede de profissionais que podem buscar o apoio uns dos outros por ideias e assistência.

Toda a documentação do workshop será afixada no site do Centro de África. Você receberá um correio eletrônico com detalhes de como fazer login neste site. Por favor, entre em contato conosco se você tem qualquer dificuldade em acessar o site. Idealmente, gostaríamos de iniciar a discussão sobre as principais questões e objetivos antes do início do workshop. Nossos facilitadores estarão disponíveis para responder às suas perguntas, discutir suas perspectivas sobre o tema e os materiais acadêmicos, compartilhar experiências e examinar estudos de caso relevantes.

## **Preparação Acadêmica**

A consulta e a parceria são características do processo de desenvolvimento do programa do Centro de África. Reuniões consultivas formais e informais foram realizadas com uma ampla gama de especialistas nacionais, regionais e internacionais, representantes de governos africanos, representantes de parceiros internacionais e partes interessadas em entidades governamentais relevantes dos EUA para determinar o âmbito e o foco deste workshop. Vários profissionais e acadêmicos foram particularmente úteis na revisão do conteúdo e relevância do material acadêmico para este workshop.

## SESSÃO 1: INSEGURANÇA MARÍTIMA EM TORNO DA ÁFRICA

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

### *Objetivos da Sessão:*

- Identificar ameaças atuais, em evolução e emergentes em todo o continente;
- Discutir como os criminosos respondem a um esforço de aplicação da lei em todo o continente;
- Compreender as diferenças no comportamento criminoso em diferentes partes do continente;
- Reconhecer o valor de compartilhar experiências para aprender com outras regiões, a fim de se preparar para novas ameaças e impedir que os criminosos se aproveitem dos diferentes países ou regiões.

### *Histórico*

A insegurança marítima não é um fenómeno novo na África. Mas muitos estados só começaram a enfrentá-la nos últimos anos. À medida que os esforços de aplicação da lei aumentam o cálculo do risco vs. recompensa para criminosos começou a mudar. Com isso surgem novas dinâmicas criminosas à medida que os perpetradores inovam a fim de evitar a captura. Essa evolução criminosa coincide com o aumento do uso do espaço marítimo em todo o mundo para cometer atos ilícitos de diferentes tipos. Em alguns casos, a atividade criminosa aparentemente benigna – como o contrabando de combustíveis ou minerais – torna-se a principal fonte de financiamento para grupos terroristas e organizações criminosas transnacionais que ameaçam a paz, segurança, estabilidade e prosperidade dos estados em que operam. A insegurança marítima, portanto, é uma ameaça que, quando ignorado, pode corroer os alicerces de um estado.

Vários instrumentos agora figuram na longa e crescente lista de ameaças de segurança marítima. Não são nenhum segredo: pirataria; assalto à mão armada no mar; tráfico de todos os tipos, incluindo drogas, armas, antiguidades e seres humanos; pesca ilegal não declarada e não regulamentada; descarga e poluição ambiental; mineração de areia; corte de mangues e vegetação costeira; terrorismo marítimo; roubo de petróleo e combustível; saques a sítios de património cultural subaquático e roubo de propriedade cultural; contrabando de seres humanos, carvão vegetal, produtos falsificados, combustível, minerais, produtos farmacêuticos e contrabando.

Uma coisa é relacioná-los, outro, é presenciá-los e engajar os criminosos que os perpetraram. Abordagens estratégicas – nos níveis nacional, zonal, regional, inter-regional e continental – devem ser constantemente informadas e adaptadas para enfrentar a situação real na água. Não faz sentido proteger os estados contra ameaças que não enfrentam enquanto ignoram a realidade da insegurança marítima.

Uma vez que um estado é capaz de avaliar regularmente os seus desafios como eles são, não como eles eram ou como são em outros países, pode começar a entender a dinâmica de ida e volta entre as agências de aplicação da lei e criminosos. Se as agências de aplicação da lei fazem X, e os criminosos respondem com Y, a autoridade de aplicação da lei pode começar a antecipar as respostas às suas ações. Assim, da próxima vez que as agências de aplicação da lei fizerem X, a autoridade responsável também está pronto para responder imediatamente ao Y com Z. Este tipo de abordagem é muito mais eficaz do que um ciclo de resposta contínuo. Ao perseguir X e Z quase simultaneamente, as agências de aplicação da lei são capazes de mudar a dinâmica criminosa. A criminalidade é sempre um cálculo de risco vs. recompensa. Se o risco se torna demasiadamente elevado, os criminosos deixarão de buscar a recompensa, pelo menos temporariamente. Portanto, ter uma compreensão precisa das ameaças criminais atuais é vital para realmente enfrentá-las.

### *Perguntas para discussão*

1. Como os desafios da segurança marítima mudaram no seu país ou região nos últimos cinco anos? Como suas abordagens de segurança mudaram?
2. Você percebeu uma resposta aos esforços das agências de aplicação da lei?
3. Você notou novos problemas que não foram discutidos?
4. As ameaças regionais são diferentes das ameaças nacionais?
5. O que ameaças de outras regiões pode sugerir sobre o que poderia acontecer em sua região?

### *Leitura recomendada*

Ian Ralby, "Cooperative Security to Counter Cooperative Criminals," Defence IQ, 2017, <https://www.defenceiq.com/naval-and-maritime-defence/articles/cooperative-security-to-counter-cooperative>.

Raymond Gilpin, "Examining Maritime Insecurity in Eastern Africa," Soundings, Janeiro de 2016, [http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings\\_No\\_8.pdf](http://www.navy.gov.au/sites/default/files/documents/Soundings_No_8.pdf).

Promoção da segurança marítima regional na África Oriental e Austral e Oceano Índico, Discurso de Marjaana Sall, Junho de 2017, [https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/24288/promoting-regional-maritime-security-eastern-and-southern-africa-and-indian-ocean\\_en](https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/24288/promoting-regional-maritime-security-eastern-and-southern-africa-and-indian-ocean_en).

### *Leitura adicional*

"State of Maritime Piracy 2016: West Africa Overview," Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/west-africa>.

"State of Maritime Piracy 2016: East Africa Overview," Oceans Beyond Piracy, <http://oceansbeyondpiracy.org/reports/sop/east-africa>.



## SESSÃO 2: INICIATIVAS DE SEGURANÇA MARÍTIMA EM TORNA DA ÁFRICA

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

### *Objetivos da Sessão:*

- Rever a arquitetura de segurança marítima de todo o continente africano em termos de estratégias e instituições;
- Ouvir de outras regiões e iniciativas o que eles têm procurado realizar;
- Reconhecer algumas brechas, sobreposições, duplicações e desafios para as instituições e instrumentos de segurança marítima.

### *Histórico*

A única forma de se fazer uma imagem coerente da arquitetura de segurança marítima cooperativa na África é ignorar certas instituições, desconsiderar algumas das sobreposições, fechar os olhos para as lacunas e ignorar a questão da cronologia. Apesar de uma narrativa de que há um conjunto de estratégias e instituições em cascata entre os níveis continental para inter-regional para regional para zonal para nacional, a realidade é muito menos clara.

As instituições legadas ainda existem, mas têm uma conexão tênue com atividades recentes, e uma série de iniciativas se divorciaram de certos crimes marítimos de outros esforços de segurança marítima. Quando desenhado como um mapa ou uma linha do tempo, fica evidente a natureza fragmentada de ambas as estratégias e instituições. Os processos de adaptação desses documentos estratégicos e instituições em um quadro funcional deixaram uma série de lacunas. Por um lado, é importante tentar preencher as lacunas e garantir clareza no papel. Mas, ao mesmo tempo, o objetivo de todos os documentos é produzir segurança marítima funcional na água, portanto, o pragmatismo é escasso.

Quando novas instituições são desenvolvidas e novas estratégias são adotadas, e particularmente quando esse desenvolvimento ocorre a uma taxa rápida, opiniões divergentes podem se desenvolver no que se refere aos papéis e responsabilidades reais das novas instituições e quanto ao verdadeiro significado ou intenção da estratégia. Uma discussão robusta e honesta sobre a forma como estes instrumentos e instituições é compreendida para o trabalho é a única forma de identificar as discrepâncias nos pontos de vista e de procurar esclarecer papéis, autoridades, jurisdições, responsabilidades e funções. Tal discussão é vital para que a arquitetura de segurança marítima na África faça uma transição bem-sucedida e sustentável do papel para a prática. Por fim, o objetivo é a verdadeira segurança marítima para toda a África.

### *Perguntas para discussão*

1. Um mapa ou organograma dos instrumentos de segurança marítima na África reflete um mapa ou organograma das instituições de segurança marítima na África?
2. Na sua experiência, qual a diferença entre a cooperação de segurança marítima no papel e cooperação de segurança marítima na água? Como o papel pode ajudar a melhorar a prática? Como a prática pode ajudar a melhorar o que vai ser colocado no papel?
3. Quais são os principais fatores que contribuem para que um acordo seja ou não efetivamente implementado?
4. Um acordo pode ser feito em papel depois de a cooperação já ter ocorrido na prática ou a autoridade precisa ser por escrito desde o início?
5. Quais as abordagens de outras regiões ou iniciativas podem funcionar na sua região? Como sua região pode trabalhar com outras pessoas para compartilhar lições, avisos e ideias?

### *Leitura recomendada*

Ulf Engl, "The African Union, The African Peace and Security Architecture, and Maritime Security," Friedrich Ebert Stiftung, (2014) <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/aethiopien/10878.pdf>.

Lisa Otto, "Why Regional Efforts are key to Africa's Maritime Security," Janeiro de 2018, <http://theconversation.com/why-regional-efforts-are-key-to-africas-maritime-security-89813>.

"Maritime Security in the Western Indian Ocean: A Discussion with Assis Malaquias," Maio de 2017, <https://africacenter.org/spotlight/maritime-security-western-indian-ocean-a-discussion-with-assis-malaquias/>.

Ian Ralby, "A Human Security Approach to Maritime Security in the Gulf of Guinea," Comparative Jurist, 31 de Agosto de 2016, <https://comparativejurist.org/2016/08/31/a-human-security-approach-to-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/>

### *Leitura adicional*

Kamal-Deen Ali, "Maritime Security Cooperation in the Gulf of Guinea: Prospects and Challenges," Brill (2015).

### SESSÃO 3: OS PILARES ESTRATÉGICOS

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

#### *Objetivos da Sessão:*

- Reconhecer a relação entre segurança, governança e desenvolvimento;
- Identificar o motivo de se ter uma estratégia marítima nacional;
- Compreender a lei como tendo uma função restritiva e favorável;
- Considerar as opções de como usar uma estratégia marítima nacional para gerar tanto vontade política como atenção internacional.

#### *Histórico*

Enquanto a África tem assistido a uma proliferação de instrumentos estratégicos regionais, inter-regionais e continentais, estratégias marítimas nacionais só foram desenvolvidas em alguns estados. Nesses poucos estados, no entanto, o processo de implementação está a fazer uma diferença inconfundível. Para plenamente efetivar as estratégias multinacionais, os poucos terão de se tornar muitos, uma vez que os estados devem enfrentar o desafio do desenvolvimento das estratégias marítimas nacionais. Uma das razões que este processo é tão difícil e intimidador, no entanto, é que nenhuma agência ou entidade pode realizá-lo sozinho.

Uma estratégia nacional de segurança marítima é vital para informar a estratégia global de segurança nacional. Mas para desenvolver uma estratégia nacional de segurança marítima, um estado deve considerar muito mais do que apenas a atividade criminosa no espaço marítimo. Proteger as águas contra as ameaças é um esforço infinito que drena recursos. Convencer os políticos para exhibir vontade e dedicar os recursos a tal tarefa é quase impossível sem outra parte da equação. Em vez disso, os estados devem proativamente buscar proteger as águas para o enriquecimento do país e o melhoramento da vida em terra. A proposta de valor de gastar recursos na segurança marítima é o retorno desse investimento que vem por meio das economias marítima e azul.

Existem, portanto, três pilares que são necessários para qualquer estratégia marítima nacional: segurança, governança e atividade económica. A segurança é necessária para proporcionar o espaço para a governança e desenvolvimento. A governança é necessária para supervisionar a gestão do meio ambiente, as instituições e estruturas que permitem a segurança e desenvolvimento das águas. E a atividade económica é necessária para tornar a segurança e a governança dignas do esforço: eliminar o mal deve ser correlacionado com a construção do bem.

Comuns aos três pilares são as noções de administração e de direito. A administração é a proteção do meio marinho. Como fonte de segurança alimentar e soberania, bem como parte do delicado

ato de equilíbrio da terra que nos permite viver neste planeta, o ambiente marinho é vital para a vida humana. Deve ser gerenciado e protegido de forma a sustentá-lo para as futuras gerações.

O direito é necessário para a segurança. Se as ações ruins não forem criminalizadas, se as instituições jurídicas não tiverem competência para ouvir os casos, e se não existirem punições, a segurança marítima e a aplicação da lei não podem ocorrer. A lei é importante para restringir ações, ou seja, atividades como pirataria, tráfico de drogas ou pesca sem licença devem ser expressamente proibidas. Ao mesmo tempo, a lei é importante para permitir ações. Sem as autoridades competentes, diferentes ministérios, agências e departamentos não podem fazer o seu trabalho muito menos trabalhar juntos. E sem as certezas que advêm de leis penais e comerciais claras, é difícil atrair e sustentar os tipos de investidores que podem realmente ajudar a impulsionar a economia marítima.

Reunir todas essas peças (segurança, governança, desenvolvimento, administração e direito) de uma forma que cria um ambiente de pesca claro e alcançável para o estado não é fácil. Mas é vital continuar o avanço da segurança marítima na África.

### *Perguntas para discussão*

1. Você tem uma estratégia marítima nacional, uma estratégia de economia azul, uma estratégia nacional de segurança marítima ou nenhuma das anteriores?
2. Se você tem alguma forma de estratégia marítima, ela está sendo implementada? Se não, por quê? Se sim, qual a diferença que traz para a segurança, governança e desenvolvimento?
3. Se você não tem uma estratégia marítima, o que orienta sua tomada de decisão relacionada ao ambiente marítimo?
4. É possível cumprir as estratégias marítimas regionais, inter-regionais ou continentais sem uma estratégia marítima nacional?
5. Quais outros estados da sua região podem ser úteis para compartilhar suas experiências de desenvolvimento e implementação de estratégias?

### *Leitura recomendada*

Raymond Gilpin, Maritime Safety and Security: Crucial for Africa's Strategic Future, 2016, <https://africacenter.org/spotlight/maritime-safety-security-crucial-africas-strategic-future/>.

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

Timothy Walker, "Reviving AU's Maritime Strategy," ISS Policy Brief, Feb. 2017, <http://dspace.africaportal.org/jspui/bitstream/123456789/36352/1/policybrief96.pdf?1>.

Barthélemy Blédé and Timothy Walker, "Fulfilling the Promise of the Lomé Maritime Summit," ISS, 21 Oct. 2016, <https://issafrica.org/iss-today/fulfilling-the-promise-of-the-lome-maritime-summit>.

### *Leitura adicional*

Estratégia Marítima Integrada da África 2050, AU, [http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy\\_EN.pdf](http://cggrps.org/wp-content/uploads/2050-AIM-Strategy_EN.pdf).

## SESSÃO 4: COMPREENDER O DOMÍNIO MARÍTIMO

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

### *Objetivos da Sessão:*

- Reconhecer o problema da cegueira da riqueza marítima;
- Enfatizar o valor dos estudos científicos e econômicos/de mercado para compreender o conteúdo e o valor do espaço marítimo, bem como os desafios da sustentabilidade;
- Destacar o uso da tecnologia para proporcionar maior monitoramento e vigilância costeira;
- Aprender com alguns exemplos bem-sucedidos de tomar uma abordagem informada da segurança marítima, governança e desenvolvimento;
- Identificar a questão da redução ou aumento do valor dos recursos marinhos por meio da segurança e governança.

### *Histórico*

É impossível saber o que proteger se você não sabe o que você tem. Um tanto ironicamente, a mania internacional sobre a pirataria ajudou a forçar os estados a superar um pouco de sua cegueira do mar, de modo que os estados geralmente entendem que eles têm a responsabilidade de proteger o domínio marítimo. Mas a cegueira da riqueza marítima continua a ser uma questão importante. Existe a sensação de que o domínio marítimo tem valor, no mínimo, a máxima “sem transporte, sem compras”, ressoam tanto com estados ilhas, arquipélagos, litorâneos como aqueles sem litoral. Mas a maioria dos estados não se envolveu no trabalho para entender o que está em seu domínio marítimo. Sem esse conhecimento, é impossível avançar o máximo potencial económico sustentável do domínio marítimo. E é impossível desenvolver regulamentos adequados à finalidade, muito menos aplicá-los.

Por um lado, é vital saber o que você tem e quanto vale. Mas o valor atual do espaço marítimo pode ser reduzido ou aumentado pela forma como é protegido, governado e desenvolvido. Um peixe de \$10 pode tornar-se um peixe de \$5 se não for bem tratado e os padrões de higiene estiverem baixos. A má governança reduz o valor do espaço marítimo. Alternativamente, abordagens criativas para adicionar valor pode transformar um peixe de \$10 em um peixe de \$15. A rastreabilidade, por exemplo, pode aumentar o preço de varejo dos peixes, tornando a cadeia de suprimentos transparente: um custo que o mercado está cada vez mais disposto a absorver.

Muitos casos em todo o mundo indicam uma dolorosa falta de consciência sobre o valor da indústria marítima. Em um caso no sudeste asiático, por exemplo, o setor pesqueiro de um país que vale dez, se não centenas de milhões [de dólares] por ano foi vendido por um montante fixo a uma empresa privada por \$300,000. Em outros casos, espécies de alto valor como pepinos do mar são vendidos por um dólar cada enquanto seu valor de mercado é de \$250 cada. Em contrapartida, as ilhas Seychelles acabaram de empregar o primeiro esquema de “dívida com

golfinhos” para utilizar a sustentabilidade e conservação marinha em troca da sua dívida soberana. Este é um dos melhores exemplos até à data de alavancar o potencial de domínio marítimo nacional para enriquecer o estado e melhorar a vida em terra para todas as pessoas.

### *Perguntas para discussão*

1. Quais estudos foram realizados para avaliar o ambiente marinho e o potencial económico do domínio marítimo no seu país?
2. Você tem certeza de que os regulamentos em vigor abrangem as espécies de peixes e as características ambientais que você tem nas suas águas?
3. Que criatividade foi aplicada ao desenvolvimento do domínio marítimo?
4. O que você poderia fazer para agregar valor ao seu domínio marítimo?
5. Como as abordagens de outras partes do continente poderiam ser adaptadas para ajudar a fomentar a sua economia azul e proteger o seu ambiente marinho?

### *Leitura recomendada*

Mares estáveis, One Earth Future Foundation, <http://oefresearch.org/topics/stable-seas>.

O acordo de Leonardo DiCaprio cria reserva marinha gigante nas Seychelles, The Times, 22 de fevereiro de 2018, <https://www.thetimes.co.uk/article/leonardo-dicaprio-deal-creates-giant-marine-reserve-in-seychelles-fqpnzvj7>.

Johan Berganas, James Stavridis, The Fishing Wars are Coming, 13 de setembro de 2017, [https://www.washingtonpost.com/opinions/the-fishing-wars-are-coming/2017/09/13/05c75208-97c6-11e7-b569-3360011663b4\\_story.html?utm\\_term=.48aa30f27f4b](https://www.washingtonpost.com/opinions/the-fishing-wars-are-coming/2017/09/13/05c75208-97c6-11e7-b569-3360011663b4_story.html?utm_term=.48aa30f27f4b).

Declaração de rastreabilidade do atum 2020, 5 de junho de 2017, <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/tuna-2020-traceability-declaration-stopping-illegal-tuna-from-coming-to-market/>.

### *Leitura adicional*

Martin Stopford, Economia Marítima, Routledge 2009.

## TEMÁTICA: PROTEGENDO A ECONOMIA AZUL

**Formato:** Palestra temática

### *Objetivos da Sessão:*

- Compreender o vínculo entre segurança marítima e desenvolvimento sustentável
- Ouvir a experiência das ilhas Seychelles de estabelecer e implementar uma estratégia económica azul
- Reconhecer o apoio internacional para a implementação de uma estratégia claramente articulada

### *Histórico*

As ilhas Seychelles estabeleceram-se como um líder na promoção da economia azul, tanto nacional como internacionalmente. O desenvolvimento e implementação de uma estratégia económica azul atraíram considerável atenção internacional e proporcionou às ilhas Seychelles apoio e financiamento para ajudar na sua implementação. A Commonwealth, UNODC, EUNAVFOR e outros atores internacionais responderam com assistência, indicando a importância de uma estratégia clara para uma parceria internacional efetiva. Dentro do país, a sensibilização pública tem por objetivo trazer toda a população para a mesma página no que diz respeito às prioridades económicas azuis. Proteger, preservar e desenvolver o espaço marítimo tornou-se uma questão de interesse universal. Mais recentemente, as ilhas Seychelles tornaram-se o primeiro país a alavancar a conservação ambiental marinha como um meio de cancelar suas dívidas nacionais. É possível que este esquema de “dívida com golfinhos” se torne um modelo para outros estados ao redor do mundo. Muito se pode aprender com a abordagem de segurança, governança e desenvolvimento marítimo das ilhas Seychelles.

### *Perguntas para discussão*

1. Como a experiência das ilhas Seychelles pode oferecer lições para gerar a vontade política de proteger e desenvolver o domínio marítimo em outros estados africanos?
2. O que é necessário para gerar vontade política semelhante em países que atualmente não priorizam a economia azul?
3. Como os esforços estratégicos relacionados com segurança marítima, governança e desenvolvimento podem ser utilizados para atrair atenção e apoio internacionais positivos?

### *Leitura recomendada*

Roteiro Estratégico e Implementação da Economia Azul das Ilhas Seychelles, The Commonwealth, <http://thecommonwealth.org/project/seychelles-blue-economy-strategic-roadmap-and-implementation>

Economia azul, Knowledge Center, Seychelles, <http://blueeconomyseychelles.org/>

## SESSÃO 5: COMPARTILHAMENTO E COORDENAÇÃO DE INFORMAÇÕES – INTERNO E EXTERNO

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

### *Objetivos da Sessão:*

- Identificar os principais benefícios de processos de todo o governo;
- Reconhecer os desafios - práticos, diplomáticos, legais, etc. - que ocorrem quando os estados compartilham informações e a aplicação da lei ou responsabilidades de segurança;
- Observar as diferenças de abordagens em diferentes partes do continente;
- Identificar os passos para o compartilhamento inter-regional de informações na África, e oportunidades para cooperação entre as agências da aplicação da lei.

### *Histórico*

Processos de todo o governo são uma das pedras basilares para a segurança marítima bem-sucedida em todos os níveis. A segurança marítima não ocorre num vácuo; está intimamente ligada a todos os aspectos da governança marítima e da atividade económica. Consequentemente, todos os ministérios, agências e departamentos relacionados com o mar têm interesses e responsabilidades mútuos pela segurança, governança e desenvolvimento. No entanto, se eles não possuem qualquer mecanismo para trabalhar em conjunto, os esforços são duplicados, dinheiro é desperdiçado e problemas intransponíveis ocorrem tanto entre como durante situações de emergência. Globalmente, portanto, os estados estão trabalhando para desenvolver e melhorar os processos de todo o governo para assuntos marítimos. Estas estruturas replicáveis e documentáveis proporcionam uma colaboração harmoniosa nos órgãos estatais e oferecem informações oportunas aos tomadores de decisões. Quando bem implementadas, aumentam a eficiência, eficácia e transparência. Eles também facilitam a cooperação entre os estados.

O compartilhamento de informação internacionalmente apresenta uma série de desafios. A linha entre compartilhamento de informações e compartilhamento de inteligência é muitas vezes bastante delicada. Uma vez que uma informação se torna sigilosa por um governo, compartilhá-lo torna-se muito mais desafiante legalmente - mesmo dentro desse governo. No contexto do compartilhamento de informações marítimas, portanto, é importante manter a distinção em mente, e não desencadear os desafios legais que surgem ao tentar compartilhar inteligência entre estados e regiões. Dada a necessidade de compartilhar informações com a indústria marítima, a distinção entre informação e inteligência é mais importante. Ao mesmo tempo, quando há, talvez, tensões bilaterais ou até mesmo questões legais como um embargo entre estados dentro de uma região deve-se ter cautela com qual informação é compartilhada. Os estados devem pesar cuidadosamente as possíveis preocupações em compartilhar informações contra os possíveis benefícios. No final do dia, a maioria dos estados, até mesmo estados que não cooperam



normalmente, obtiveram retornos positivos ao esforçar-se a compartilhar informações sobre a segurança marítima.

Um aspecto que vale a pena observar, e que não é considerado tanto quanto deveria, é que a cooperação também é extremamente importante para a segurança marítima. Mais pessoas morrem por questões de cuidados com segurança marítima a cada ano do que incidentes de segurança marítima. Os mesmos canais de compartilhamento de informações e cooperação operacional podem ser implementados de forma útil para salvar vidas e proteger o ambiente marinho da mesma forma que são usados para se proteger contra ameaças de segurança. Assim, os benefícios para a cooperação devem ser vistos de forma mais expansiva do que apenas uma questão de segurança.

### *Perguntas para discussão*

1. Você possui uma estrutura formal, documentável e replicável para interação regular com outros departamentos governamentais sobre assuntos marítimos?
2. Quais agências devem fazer parte desse acordo estrutural?
3. Quais os desafios que você encontrou ao compartilhar informações dentro do seu governo? Com outros governos? Com as partes interessadas não-governamentais?
4. Houve casos de segurança marítima em que a troca de informações desacelerou ou impediu uma resolução favorável?
5. Quais abordagens bem-sucedidas de outras áreas do continente em relação ao compartilhamento de informações do governo como um todo ou regional podem ser adaptadas para trabalhar na sua região?

### *Leitura recomendada*

Acordo estrutural sobre as operações integradas transfronteiriças de aplicação da lei marítima entre o governo dos Estados Unidos da América e o governo do Canadá, Maio de 2009, <https://www.state.gov/documents/organization/207334.pdf>.

Acordo multilateral sobre a criação da Zona E da região marítima da África Ocidental e a cooperação para suprimir as atividades ilícitas no mar, criminalidade marítima e justiça primária, [http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf\\_of\\_Guinea\\_Maritime\\_Security\\_and\\_Criminal\\_Justice\\_Primer.pdf](http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf).

Modelo ACSS para processos de todo o governo.

### *Leitura adicional*

Sam Bateman, "Capacity Building for Maritime Security Cooperation: What are we Talking About?," 2005, <http://ro.uow.edu.au/cgi/viewcontent.cgi?article=1433&context=lawpapers>.

## SESSÃO 6: OPERAÇÕES DE INTERDIÇÃO MARÍTIMA

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

### *Objetivos da Sessão:*

- Identificar os principais desafios nas operações de interdição marítima;
- Reconhecer a importância da lei clara para a interdição de atividades ilícitas;
- Enfatizar a importância de a interdição ser entendida como parte do ecossistema de segurança marítima;
- Discutir a necessidade de mobilizar ao máximo os recursos existentes.

### *Histórico*

Um elemento-chave da segurança marítima está na bem-sucedida interdição de atividade ilícita no espaço marítimo. Mas parar o crime na água vem com uma série de desafios, mesmo para além do óbvio. Se o objetivo é meramente interferir com a “má” conduta, então uma embarcação deve estar no lugar certo quando a atividade está em andamento. Isso é difícil, muitas vezes requer inteligência ou uma boa vigilância, e mesmo na melhor das situações pode dar errado. Além disso, a perseguição cerrada de uma embarcação pode ser perigosa, e pode levar a problemas de jurisdição se as embarcações em fuga atravessarem uma fronteira marítima de um estado vizinho. A perseguição cerrada tende a causar muita tensão nos estados. Portanto, parar má atividade na água não é simples.

Entretanto, se o objetivo é prender legalmente os indivíduos e/ou a embarcação envolvida na atividade ilícita, muito mais se faz necessário. Garantir que a parada; embarque; detenção; coleta de provas; preservação e cadeia de custódia; e a entrega do caso às autoridades para o processo administrativo, civil ou penal aconteça e seja feita legalmente e sem ocorrências é essencial para permitir um processo legal forte. Em outras palavras, se algum dos pontos no processo de interdição for problemático, o efeito dissuasor do processo legal será negado.

Um desenvolvimento importante a respeito de perseguições cerradas em particular é o modelo da zona D da CEEAC. Os quatro estados dos Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe têm trabalhado coletivamente, desde 2009, para resolver a questão da perseguição cerrada por meio do desenvolvimento de uma abordagem combinada para a segurança marítima. Inicialmente por meio de um acordo técnico e agora por meio de um novo acordo legal, a Zona D tem problemas pré-resolvidos como a perseguição cerrada para que não surjam quando envolvidos em operações de interdição marítima. Esta noção de pré-acordar como certos assuntos devem ser considerados está se tornando uma tendência mundial. É uma ferramenta extraordinariamente poderosa para melhorar a interdição marítima e, assim, a segurança marítima.

É importante ressaltar que a tecnologia começou a mudar onde a interdição marítima pode ocorrer. Tradicionalmente, tem sido necessário intervir em atividades ilícitas em curso e prender ou deter indivíduos e embarcações no mar. Isso exigiu que o estado costeiro tivesse os navios capazes de chegar à conduta ilícita, detê-lo e realizar a prisão ou detenção. No entanto, cada vez mais, a tecnologia está a permitir não apenas a conscientização do domínio marítimo, mas a coleta

de evidências que podem ser utilizadas para prender e processar criminosos quando regressam à terra firme. Em outras palavras, a tecnologia está permitindo a interdição no mar – um desenvolvimento particularmente importante para os estados que não possuem capacidade de interdição de água azul. No entanto, é importante ressaltar que os sistemas jurídicos devem ser ajustados para permitir este tipo de dados tecnológicos tanto em questões penais como civis. No final do dia, porém, se os estados querem ter as águas mais seguras possíveis, devem utilizar todos os ativos de segurança marítima à sua disposição no seu potencial máximo. Se um estado tem navios, precisa empenhar os recursos necessários para tripular e abastecê-los para que possam estar na água. Mesmo que seja possível prender criminosos em terra, a presença das agências de aplicação da lei marítima do estado no mar emite uma mensagem e é importante para proteger a economia azul. Os estados devem empregar seus recursos da forma mais criativa e eficiente possível para ter o maior impacto sobre a segurança marítima. Isso, por sua vez, irá criar o espaço para a economia marítima, se perseguido, para florescer.

### *Perguntas para discussão*

1. Quais desafios que você encontrou em relação às operações de interdição marítima?
2. Você já teve um caso descartado por falta de provas ou procedimentos inadequados?
3. Você já teve problemas com os estados vizinhos referentes a perseguições cerradas?
4. Você já teve alguma prisão bem-sucedida por crimes marítimos sem estar na água?
5. Como as experiências de outras regiões se comparam às suas próprias experiências?

### *Leitura recomendada*

Operações de interdição marítima: uma visão através da lente de direito internacional, NMIOTC Journal, 2010, [https://www.researchgate.net/publication/208845949\\_Maritime\\_Interdiction\\_Operations\\_A\\_View\\_Through\\_International\\_Law\\_Lens](https://www.researchgate.net/publication/208845949_Maritime_Interdiction_Operations_A_View_Through_International_Law_Lens).

Marinha dos EUA, O treinamento se transforma em mundo real, 30 de março de 2017, [http://www.navy.mil/submit/display.asp?story\\_id=99638](http://www.navy.mil/submit/display.asp?story_id=99638).

### *Leitura adicional*

AFRICOM, Fuzileiros Navais dos EUA treinam com Equipes de Operações de Interdição Marítimas marroquinas e senegalesas em preparação para o Phoenix Express, 30 de abril de 2010, <http://www.africom.mil/media-room/article/7361/us-marines-train-with-moroccan-senegalese-maritime>.

## SESSÃO 7: PROCESSAR CRIMES MARÍTIMOS

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

### *Objetivos da Sessão:*

- Reconhecer os elementos do ecossistema de aplicação da lei;
- Destacar a importância da perícia no processo marítimo;
- Observar o papel do advogado de defesa;
- Identificar como os estados em torno da África poderiam aumentar a sua capacidade de processar crimes marítimos.

### *Histórico*

Uma característica da lei é restringir o comportamento que é antitético para uma sociedade segura, estável e próspera. Mas se a lei escrita não é aplicada na prática, as palavras escritas fazem pouco para restringir a conduta com sucesso. Um dos principais objetivos da aplicação da lei é impedir que as pessoas se envolvam em atividades ilícitas. Prender e soltar nunca é bem-sucedido como fator de dissuasão. E se as consequências de uma ação penal são insignificantes, os criminosos continuarão a ver maior recompensa do que o risco de cometer o crime. Essas realidades são talvez ainda mais verdadeiras na água do que em terra.

A ação penal no espaço marítimo é um pouco diferente do que em terra. Quando as pessoas estão envolvidas em atividades ilícitas em terra, elas são presas e os materiais que são usados na conduta ilícita são confiscados. No domínio marítimo, no entanto, as pessoas e o próprio navio podem ser presos. Além disso, a agência de aplicação da lei marítima pode não ter o poder para prender: podem ser obrigados a prender e, em seguida, entregar às autoridades na terra para realizar as apreensões. Essas nuances, bem como a possibilidade de ações com ônus real contra a embarcação precisam ser plenamente compreendidas, no entanto, a fim de maximizar o potencial dissuasor da acusação. Além disso, os procuradores marítimos devem estar cientes de todos os caprichos e curiosidades da lei marítima, a fim de serem o mais eficaz possível.

Em algumas jurisdições, o direito marítimo é considerado um dos poucos campos de direito especializados. É também uma das maiores áreas de negligência profissional. O treinamento de advogados de diferentes agências marítimas, promotores e juízes na compreensão do direito marítimo é vital para o sucesso do fim legal para o ecossistema de segurança marítima. Muitas vezes, os advogados especialistas de defesa são empregados e dão voltas nos promotores e juízes locais que têm pouca ou nenhuma experiência na lei marítima. Por conseguinte, uma prioridade fundamental para a segurança marítima deve ser a de assegurar a competência e a capacidade de proporcionar um fim legal. Sem isso, os criminosos não serão dissuadidos pela interdição, pois não haverá consequências para terem sido parados. Em alguns casos, criminosos descarados cobram o estado pelos atrasos nas suas operações ilícitas causadas por processos fracassados.

### *Perguntas para discussão*

1. Você já teve um caso aparentemente bom não proceder à acusação? Por que não procedeu?
2. Quanto tempo demora um processo em seu país?
3. Você conhece algum caso em que as mesmas pessoas já foram presas por cometer os mesmos crimes marítimos? As mesmas embarcações já foram usadas para cometer delitos depois de já terem sido presos?
4. Como são treinados os seus promotores marítimos?
5. Que lições de outros países ou regiões podem ajudar a melhorar os processos judiciais no seu país?

### *Leitura recomendada*

Acordo estrutural sobre as operações integradas transfronteiriças de aplicação da lei marítima entre o governo dos Estados Unidos da América e o governo do Canadá, Maio de 2009, <https://www.state.gov/documents/organization/207334.pdf>.

Michael Scharf & Mistale Taylor, Uma abordagem contemporânea do mais antigo crime internacional, Utrecht (2017), <https://utrechtjournal.org/articles/10.5334/ujiel.373/galley/168/download/>.

Programa Global de Crime Marítimo do UNODC, <https://www.unodc.org/unodc/en/piracy/Indian-Ocean.html>.

Herbert Anyiam, A legalidade do crime marítimo do Golfo da Guiné com soluções sugeridas, CRIMSEC 2014, <http://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions/11783>.

### *Leitura adicional*

Michael Scharf, Michael Newton, Milena Sterio, Processo contra a pirataria marítima, Cambridge (2015).

## TEMÁTICA: JULGAMENTO E PENALIZAÇÃO DE CRIMES MARÍTIMOS

**Formato:** Palestra temática

### *Objetivos da Sessão:*

- Ouvir a experiência das ilhas Seychelles no julgamento de casos de pirataria;
- Identificar lições dos casos de pirataria aplicáveis em todo o continente;
- Reconhecer o valor do estabelecer conhecimentos especializados em justiça penal marítima.

### *Histórico*

As ilhas Seychelles serviram como um dos centros regionais de maior sucesso para processar casos de pirataria, não apenas no Oceano Índico ocidental, mas no mundo. O judiciário das ilhas Seychelles está agora entre os mais experientes no mundo em se tratando do julgamento de casos de pirataria. Como um crime universal, a pirataria pode ser julgada em qualquer tribunal: afinal, piratas são considerados *hostis humani generis* (inimigos de toda a humanidade). Consequentemente, portanto, a jurisprudência do julgamento da pirataria em qualquer tribunal é orientação persuasiva de como compreender e julgar o crime em outro local. Muito pode ser aprendido a partir da experiência das ilhas Seychelles em julgar casos de pirataria, e é importante notar que, ao passo que os ataques piratas diminuíram, o Tribunal permanece ativo nesta frente. Na verdade, em dezembro de 2017, as ilhas Seychelles acusaram seis indivíduos de pirataria relacionados com ataques no Oceano Índico em novembro.

### *Perguntas para discussão*

1. Quantos casos de pirataria foram julgados no seu país?
2. Você assumiria os casos de outra jurisdição?
3. Seria possível um tribunal regional de crimes marítimos na sua região?
4. Como você pode garantir que os casos de crimes marítimos em sua jurisdição são processados até o limite que a lei permite?

### *Leitura recomendada*

6 Suspeitos piratas somalis transferidos para as ilhas Seychelles para possível julgamento, Agência de Notícias das Ilhas Seychelles, 23 de novembro de 2017, <http://www.seychellesnewsagency.com/articles/8282/+suspected+Somali+pirates+transferred+to+Seychelles+for+possible+trial>

Seychelles acusa suspeitos piratas somalis pelos ataques de novembro no Oceano Índico, GCaptain, 19 Dec. 2017, <http://gcaptain.com/seychelles-charges-suspected-somali-pirates-over-november-attacks-in-indian-ocean/>.

Anthony Fernando, Uma visão sobre ações judiciais contra pirataria na República das Seychelles, Commonwealth Law Bulletin, Vol 41, Issue 2, 20 de julho de 2015, <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/03050718.2015.1067631?journalCode=rclb20>.

## SESSÃO 8: HARMONIZAÇÃO

**Formato:** Apresentação plenária e sessão de discussão

### *Objetivos da Sessão:*

- Compreender a diferença entre direitos soberanos e responsabilidades soberanas;
- Reconhecer a necessidade de os estados não se tornarem ímãs para o crime marítimo;
- Identificar todos os principais pontos no ecossistema de segurança onde a harmonização pode ocorrer.

### *Histórico*

Infelizmente, muitos dos melhores advogados marítimos na terra são criminosos. Eles estudam jurisdições legais para peculiaridades que podem ser exploradas e fraquezas que podem dar-lhes o conforto de operar sem medo. A criminalidade é um cálculo de recompensa vs. risco e se a recompensa de uma atividade criminosa é semelhante de um estado para o próximo, mas o risco de ser capturado e penalizado por isso varia sensivelmente, os criminosos vão gravitar em direção às jurisdições de menor risco. Ao mesmo tempo, eles vão procurar maneiras de inovar (para reduzir o risco ou aumentar a recompensa) usando nuances na lei marítima. Piratas ao largo da Somália manipularam as obrigações SOLAS, emitindo sinais de socorro para desviar os navios de seu curso, a fim de atacá-los. Os pescadores ilegais na África Ocidental e Central fogem para jurisdições onde acham que podem evitar processos judiciais para não enfrentarem as consequências da pilhagem das águas da região. A inovação jurídica está a aumentar e muito dela recai sobre os desequilíbrios em jurisdições legais.

Os estados têm direitos soberanos e responsabilidades soberanas. Eles têm o direito soberano de legislar conforme acharem adequado. Mas eles têm a responsabilidade soberana de cuidar dos melhores interesses do estado e do bem-estar da população. Quando se trata de assuntos marítimos, os criminosos são particularmente hábeis em operar entre fronteiras. Por conseguinte, no que se refere à segurança marítima, a harmonização é extremamente importante para a segurança nacional e regional. Isto não significa que os estados em toda uma região têm que ter as mesmas leis: certamente, eles não devem, porque cada sistema legal tem suas próprias nuances. Em vez disso, significa que as mesmas atividades precisam ser proibidas e as penas relativamente equivalentes para que nenhum estado ou região se torne um ímã para o crime.

O processo de harmonização em si pode ser usado para fortalecer a resiliência nacional e regional ao crime. Ao discutir quais questões precisam ser adequadamente criminalizadas e quais seriam os níveis adequados das penas, os estados podem aprender uns com os outros, se tornarem melhores vizinhos e estarem mais preparados para lidar com as ameaças que enfrentam. A pesca é uma das áreas em particular que as sanções precisam aumentar. As sanções regulamentares, por vezes, que remontam há décadas, estão completamente desalinhadas com o valor das cargas de pesca. Se o valor da carga de pesca ilícita é de 1 milhão de dólares, e a pena máxima no estado

é de \$200.000, mas a penalidade normal se uma embarcação é capturada é de apenas US \$15.000, por que alguém ainda se preocuparia em pagar uma licença de \$50.000? O cálculo de risco vs. recompensa está diretamente em favor dos criminosos. Os estados africanos devem trabalhar em conjunto para reconhecer que o valor do seu espaço marítimo garante sanções muito mais fortes para aqueles que infringirem a segurança, estabilidade e prosperidade do domínio marítimo africano.

### *Perguntas para discussão*

1. Discrepâncias nas leis ou políticas atraíram criminosos para suas águas ou do seu vizinho?
2. Quanto você colabora com seus vizinhos para se certificar de que todos os diferentes pontos de sua abordagem contra o crime são pelo menos tão fortes quanto as abordagens equivalentes nos outros estados?
3. Que órgão regional poderia ou deveria ser o condutor da harmonização?
4. Suas sanções nacionais estão atualizadas? Eles estão de acordo com o valor internacional das atividades criminosas que deveriam estar penalizando?

### *Leitura recomendada*

Harmonização das Leis de Estados Parceiros da EAC, Comissão de Direito da Tanzânia, <http://www.lrct.go.tz/on-going-reform/harmonization-of-eac-partner-states-laws/>.

Mary Kimani, Salvaguarda das Águas Pesqueiras de África, Africa Renewal, 2009, <http://www.un.org/africarenewal/magazine/july-2009/safeguarding-africa%E2%80%99s-fishing-waters>.

Gumisai Mutume, Crime organizado visa estados africanos fracos, Africa Renewal, 2007, <http://www.un.org/africarenewal/magazine/july-2007/organized-crime-targets-weak-african-states>.

### *Leitura adicional*

Ian Ralby, *Abordagens à pirataria, roubo armado no mar e outros crimes marítimos na África Ocidental e Central*, Em Respostas Militarizadas ao Crime Organizado Transnacional: A Guerra Contra o Crime, Capítulo 8, Palgrave Macmillan: 2017.



## SESSÃO 9: DISCUSSÃO PLENÁRIA DE LIÇÕES APRENDIDAS E PRÓXIMOS PASSOS

**Formato:** Discussão Plenária Facilitada

### *Objetivos da Sessão:*

- Identificar lições acionáveis da semana;
- Fazer uma reflexão [*brainstorm*] sobre as principais etapas para alcançar a cooperação inter-regional na África;
- Explorar novas ideias de como elevar o nível de cooperação em segurança marítima em todo o continente;
- Examinar ideias para o que seria mais útil para facilitar a cooperação inter-regional.

### *Histórico*

Como o objetivo deste workshop é reforçar a segurança marítima em todo o continente por meio de um diálogo marítimo em toda a África, é importante que o que acontece esta semana continue para além do workshop. Esta sessão final é uma oportunidade para que os participantes se envolvam numa discussão facilitada sobre o que aprenderam e o que pretendem fazer com ela. É também uma oportunidade para esclarecer questões que não estavam claros no início da semana, ou dar seguimento a questões que foram colocadas. Mas o foco principal é de se envolver com os participantes coletivamente. Há enorme valor na articulação das lições aprendidas, e quase igual valor em ouvir os colegas expressarem isso.

Esta sessão final também é uma oportunidade para que os participantes sugerirem que o apoio externo seria útil no futuro. Esta oportunidade de fazer pedidos é moderada pelo reconhecimento de que o processo deve ser conduzido pela África, apoiado externamente, e não o contrário. Finalmente, é uma oportunidade para colocar perguntas ao público sobre como o sucesso deve ser medido e quais as questões precisam ser abordados em maior detalhe. Em resumo, esta discussão final tem por objetivo garantir que o workshop como um todo é um meio para um fim, e não apenas um fim em si.

### *Perguntas para discussão*

1. Quais são algumas das principais coisas que você aprendeu esta semana?
2. O que você esperava ouvir esta semana que você não ouviu? O que você ouviu esta semana que não esperava ouvir?
3. O que precisa acontecer para tornar a cooperação inter-regional na África uma realidade?
4. O que você, em sua própria função, vai fazer para promover esse fim?
5. O que os parceiros externos podem fazer para ajudar no futuro enquanto você avança com o aumento da cooperação pan-africana de segurança marítima?
6. Como seriam as marcas de referência [*benchmarks*] do sucesso?
7. O que pode ser feito para garantir a continuidade do ímpeto atual?