



ATLANTIC
— CENTRE —

Seminário da Parceria Atlântica

17 a 21 de julho de 2023

PROGRAMA



Seminário da Parceria Atlântica

Lisboa, Portugal
17 a 21 de julho de 2023

PROGRAMA

Índice

Visão geral.....	4
Sessão 1: O Domínio Marítimo Atlântico	7
Sessão 2: Provocadores da Insegurança Marítima	9
Sessão 3: Pesca IUU.....	11
Sessão 4: Ameaças, Crimes e Vulnerabilidades Marítimas.....	14
Sessão 5: Respostas Continentais e Regionais - África	18
Sessão 6: Respostas Continentais e Regionais - América Latina e Caraíbas.....	21
Sessão 7: Entrega de Consequências - Autoridades Legais e Jurisdições	23
Sessão 8: Coordenação, Colaboração e Partilha de Informações	27

Visão geral

A Bacia Atlântica enfrenta desafios prementes incluindo questões de sensibilização do domínio marítimo, pirataria, assalto à mão armada no mar, rapto de marinheiros, pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU), e crime organizado transnacional – especialmente contrabando, bem como tráfico de droga e de seres humanos – num ambiente global em rápida mudança, cada vez mais definido pela concorrência estratégica. Até agora, têm sido procuradas respostas a estes desafios a nível regional. O Atlântico Norte tem alguns dos acordos de segurança mais fortes do sistema internacional, enquanto que, no Sul, as abordagens de colaboração têm também vindo a ganhar uma tração substancial. Um exemplo disso é a ZOPACAS, que o Brasil tem procurado revigorar, com potenciais benefícios para os desafios da segurança marítima no Atlântico. Nos últimos anos, os Estados africanos fizeram progressos significativos no desenvolvimento de quadros de colaboração como o Código de Conduta de Yaoundé. Esta arquitetura, embora ainda não esteja totalmente operacional, reforçou, no entanto, a segurança marítima no Golfo da Guiné. Os Estados da América Latina e das Caraíbas também dispõem de mecanismos para enfrentar as crescentes ameaças e desafios marítimos.

É necessário melhorar o diálogo pan-Atlântico e iniciativas comuns para melhorar a governança e a segurança deste oceano partilhado. Dado o âmbito e a escala das ameaças e desafios marítimos neste oceano partilhado

Iniciativas pan-atlânticas como o Atlantic Centre e as várias iniciativas de colaboração atlântica apoiadas pelos EUA procuram reunir o Atlântico Sul, Norte, Leste e Oeste, tanto para reforçar os mecanismos de colaboração existentes como para promover o diálogo inter-regional, a cooperação e a complementaridade. À medida que os Estados atlânticos colaboram para identificar ameaças e desafios comuns e cooperam para os enfrentar através da partilha de recursos, a segurança marítima global é reforçada.

Este seminário constitui uma oportunidade para os altos funcionários de todo o Atlântico iniciarem o processo de criação de quadros intra-regionais e inter-regionais inclusivos e colaborativos para enfrentar os desafios comuns em matéria de segurança marítima. Tem três objetivos principais: fazer um balanço das principais ameaças comuns e dos desafios de segurança humana que os Estados atlânticos enfrentam, avaliar o estado atual dos mecanismos de colaboração existentes na bacia atlântica, identificar oportunidades para uma melhor partilha de informações para aprofundar a colaboração em questões marítimas em áreas marítimas atlânticas de interesse (por exemplo, o GoG e o Mar das Caraíbas), explorar formas concretas de cooperar na abordagem de ameaças e desafios marítimos comuns no Atlântico e propor recomendações sobre o caminho a seguir.

Resultados Previstos

- Desenvolver um entendimento comum das ameaças e desafios comuns que os Estados de todos os lados do Oceano Atlântico enfrentam.
- Estabelecer as bases para reforçar as respostas estratégicas colaborativas e sustentáveis para combater a insegurança marítima no Oceano Atlântico.
- Identificar oportunidades para uma melhor partilha de informação para aprofundar a colaboração em questões marítimas no Atlântico.

Estrutura do Seminário

Este seminário, que se estenderá por quatro dias, será composto por sessões plenárias que contarão com conhecimentos estratégicos, políticos, académicos e operacionais, e por sessões de debate em que os participantes serão encorajados a partilhar livremente os temas que surgirem. As apresentações em sessão plenária serão seguidas de sessões moderadas de perguntas e respostas durante as quais os participantes serão encorajados a partilhar experiências, questionar pressupostos e pensar em abordagens criativas. As discussões em pequenos grupos centrar-se-ão na resolução de problemas. Os participantes serão encorajados a partilhar perspectivas e a aprender uns com os outros.

Uma equipa de moderadores experientes irá trabalhar com os participantes para este fim.

Os programas do Centro de Estudos Africanos são conduzidos sob uma política rigorosa de omissão de fonte. Isto permite aos participantes contribuir e trocar pontos de vista sem reservas, criando assim um ambiente de aprendizagem eficaz e produtivo. Haverá interpretação simultânea para permitir a realização do seminário em inglês, francês e português. Todos os materiais do seminário serão fornecidos nestas línguas.

Sessão 1: O Domínio Marítimo Atlântico

Formato: Apresentação em plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Explorar a importância estratégica do Oceano Atlântico para a segurança e a prosperidade mundiais.
- Discutir os desafios da segurança marítima e identificar oportunidades de colaboração no Oceano Atlântico e nas suas imediações.

Contexto:

Algumas das regiões mais dinâmicas do mundo estão localizadas em torno dos 111 866 quilómetros de costa que rodeiam esta massa de água de 85 133 milhões de quilómetros quadrados. O Oceano Atlântico é o segundo maior dos cinco oceanos do mundo e reúne os continentes

de África, das Américas e da Europa. Os seus abundantes recursos naturais são uma fonte de subsistência para milhões de pessoas que dependem deles para a segurança alimentar e para o emprego. A pesca atlântica representa mais de um quarto das capturas globais em 2020, o que a torna a segunda região mais importante do mundo. Para além das pescas, os seus abundantes depósitos de hidrocarbonetos ajudam a alimentar a economia mundial. As vias marítimas de comunicação que apoia são ligações comerciais fundamentais que ligam estes continentes a outras partes do mundo. Estas relações comerciais são fundamentais para a prosperidade económica mundial. Para além de super auto-estradas do comércio, o Atlântico é também o local de super auto-estradas de informação do mundo. Os cabos submarinos transatlânticos transportam mais de 95 por cento dos dados internacionais.

A bacia atlântica enfrenta desafios importantes. As pescas estão sob forte pressão devido à pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU), especialmente na África Ocidental. Nos últimos anos, a presença de grandes frotas de pesca comercial não atlântica na região levou várias indústrias pesqueiras da África Ocidental à beira do colapso. Uma vez que o peixe representa uma percentagem muito elevada da ingestão de proteínas animais nas dietas das comunidades costeiras (por vezes até cinquenta por cento), o colapso da pesca africana causaria provavelmente uma crise de segurança alimentar- com implicações negativas para a segurança humana em geral, a segurança do Estado e a estabilidade de sociedades inteiras. Algumas partes da África Ocidental estão já sujeitas a uma pressão considerável causada por outros tipos de insegurança marítima, incluindo a pirataria, os assaltos à mão armada no mar, o tráfico ilícito de pessoas, drogas e armas, bem como a poluição marítima.

Para garantir que a bacia atlântica continue a desempenhar um papel fundamental na prosperidade dos países que a rodeiam e do mundo, será necessário redobrar os esforços para desenvolver mecanismos de colaboração para fazer face às ameaças e desafios atuais e futuros

que a região enfrenta. Os Estados atlânticos devem garantir que as fontes de alimentação e de subsistência dos seus cidadãos são protegidas e geridas de forma sustentável. Devem trabalhar em conjunto para proteger o comércio marítimo e as super auto-estradas da informação. Em suma, devem trabalhar em conjunto para garantir que o Atlântico continue a ser uma zona de prosperidade, segurança e paz.

Leituras complementares:

Bruno Lété. Enfrentar os desafios de segurança emergentes do Atlântico.

<https://www.gmfus.org/sites/default/files/1115->

[WP9_GMF_Addressing%20the%20Atlantic%E2%80%99s%20Emerging%20Security%20Challenges.pdf](#)

Analúcia Danilevicz Pereira. O Atlântico Sul, a África Austral e a América do Sul:
Cooperação e Desenvolvimento.

https://ciaotest.cc.columbia.edu/journals/ufrgs%20%20/v2i4/f_0030200_24420.pdf

Sessão 2: Provocadores da Insegurança Marítima

Formato: Apresentação em plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Compreender melhor a natureza e as manifestações da insegurança marítima na região atlântica.
- Concentrar-se nas semelhanças e diferenças entre a insegurança marítima nos dois lados do Atlântico.

Contexto:

A segurança alimentar é fundamental para a segurança humana. Na maioria das comunidades costeiras, a pesca saudável tem satisfeito as necessidades alimentares das populações. Já não é este o caso. As pescarias em muitas partes do Atlântico estão a esgotar-se rapidamente. A pesca IUU tornou-se um dos principais fatores de insegurança marítima na bacia atlântica. Nalgumas regiões, o grande número de pescadores artesanais locais e de embarcações semi-industriais conduziu a uma diminuição significativa das capturas de peixe durante várias décadas. Em regiões como a África Ocidental, o aumento do número de embarcações de pesca longínqua provenientes de países não atlânticos levou a pesca a níveis criticamente baixos.

A criminalidade no mar é outro causador da insegurança marítima. A criminalidade marítima assume muitas formas. A pirataria e os assaltos à mão armada no mar são frequentes em certas zonas do Atlântico, nomeadamente no Golfo da Guiné. Ambas as formas de criminalidade são sintomas importantes de desafios em terra. As regiões atlânticas mais afetadas pela atividade marítima são zonas que atravessam importantes desafios demográficos, políticos, económicos e ambientais. Grandes grupos de jovens desempregados nas comunidades costeiras constituem frequentemente uma fonte constante de recrutamento para grupos de piratas e assaltantes armados no mar. São também os que mais provavelmente se fazem ao mar como migrantes irregulares em busca de melhores oportunidades noutros locais, normalmente na Europa. As suas perigosas viagens terminam frequentemente de forma trágica no mar. As muitas vidas de migrantes irregulares perdidas no mar, bem como o número igualmente elevado de migrantes resgatados no mar ou que chegam ao seu destino, representam frequentemente o fim de uma longa, complexa, bem organizada e altamente lucrativa rede de tráfico que transporta carga humana de/atraves de África para a Europa. Estas mesmas redes estão frequentemente ligadas ou funcionam em paralelo com outras redes criminosas que traficam drogas ilegais da América do Sul, através de África, para a Europa. Redes transnacionais semelhantes especializam-se no tráfico de armas que contribuem para a instabilidade e a violência em algumas partes da bacia atlântica. Por último, existem redes criminosas bem estabelecidas envolvidas no "bunkering" de petróleo - o roubo de petróleo bruto de petroleiros ou o desvio de petróleo bruto de oleodutos - para distribuição nos mercados negros de petróleo bruto nacionais, regionais ou mundiais. Esta prática criminosa gera anualmente entre 5 mil milhões e 12 mil milhões de USD.

Leituras complementares:

Pierre Morcos. Uma Abordagem Transatlântica para Fazer Face à Crescente
Insegurança Marítima no Golfo da Guiné.

<https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea>

Érico Duarte e Manuel Correia de Barros (orgs.). Desafios da Segurança Marítima no Atlântico Sul. Nova Iorque: Springer Publishing, 2019

Sessão 3: Pesca IUU

Formato: Formato: Apresentação em plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Sublinhar a ligação entre a segurança marítima e a segurança alimentar.
- Explorar formas práticas de abordar a pesca IUU no Oceano Atlântico.

Contexto:

A pesca proporciona meios de subsistência a mais de 800 milhões de pessoas em todo o mundo. O peixe representa um sexto do consumo de proteínas animais da população mundial. Em alguns países da África Ocidental, este valor é superior a metade. As pescas a nível mundial estão sob grande pressão. De acordo com a Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura, mais de 90% do stock de peixes mar

estão totalmente exploradas, sobre exploradas ou esgotadas. Embora a sobre-exploração legal das pescas seja um grave problema mundial, a pesca ilegal, não declarada e não regulamentada (IUU) representa uma ameaça ainda maior.

A pesca IUU refere-se às práticas negativas levadas a cabo por navios nacionais ou estrangeiros nas águas territoriais e zonas económicas exclusivas de um Estado. Pela sua natureza, as atividades IUU são levadas a cabo sem autorização do Estado e são facilitadas pela incapacidade de muitos Estados de exercerem plenamente a sua soberania sobre os seus domínios marítimos. Isto permite que os navios de pesca IUU operem impunemente, com pouco respeito pelas leis e regulamentos de um Estado. Nalgumas partes do Atlântico, a realidade é que os Estados nem sempre são capazes de fazer recair as consequências sobre aqueles que violam as suas leis marítimas. Devido a esta falta de capacidade do Estado no mar, as embarcações de pesca nacionais e estrangeiras, mesmo quando possuem uma licença de pesca válida, fornecem habitualmente informações incorretas sobre as suas atividades às autoridades competentes. Na África Ocidental, por exemplo, estima-se que as capturas totais sejam 40 por cento superiores às capturas comunicadas. Muitas vezes, as actividades de pesca são conduzidas sem ter em conta as medidas de conservação ou de gestão - por exemplo, a manutenção de peixes de tamanho inferior ao regulamentar ou a pesca fora de época - postas em prática pelos Estados costeiros para proteger determinadas zonas de pesca ou stocks de peixes.

A pesca IUU é um problema global que, pela sua natureza, não pode ser totalmente quantificado. Segundo algumas estimativas, até um terço das capturas anuais de produtos do mar a nível mundial, cerca de 56 mil milhões de libras - está associado à pesca IUU. Tem efeitos negativos significativos na saúde dos oceanos, na segurança humana e na segurança nacional. A sobre exploração da pesca está a ameaçar de extinção algumas espécies, ao mesmo tempo que leva as pescarias ao colapso e destrói os ecossistemas marinhos. A relação entre a pesca, a segurança alimentar e a segurança humana é clara e direta. Dado que milhões de pessoas dependem do peixe para uma

percentagem significativa da sua ingestão de proteínas animais, o colapso da pesca pode conduzir a níveis elevados de subnutrição e insegurança alimentar em algumas regiões atlânticas. As condições de insegurança alimentar podem desestabilizar rapidamente os Estados e as regiões, alguns dos quais já enfrentam fatores de desestabilização significativos.

As perdas financeiras associadas à pesca IUU são igualmente difíceis de quantificar. As perdas anuais estimadas variam entre 10 mil milhões de USD e 23,5 mil milhões de USD. Estima-se que as perdas económicas globais ascendam a 50 mil milhões USD por ano. A África Ocidental, epicentro mundial da pesca IUU, responsável por 40% dos números globais, perde mais de 9 mil milhões de USD por ano.

As alterações climáticas acrescentam um outro nível de urgência a esta questão. A subida da temperatura dos oceanos afetará os padrões de migração dos cardumes, afastando-os dos trópicos, o que reduzirá ainda mais as capturas de peixe nessas zonas e agravará os desafios de segurança a todos os níveis: humano, estatal, regional e global.

Leituras complementares:

Coligação para a Transparência Financeira. Redes duvidosas: Desvendar as empresas e os indivíduos por detrás da pesca ilegal a nível mundial.

<https://financialtransparency.org/wp-content/uploads/2022/10/FTC-fishy-Network-OCT-2022-Final.pdf>

Lauren Young, Cathy Haenlein e Grace Evans. Future Illegal, Unreported and Unregulated Fishing Trends in a Warming World (Tendências futuras da pesca ilegal, não declarada e não regulamentada num mundo em aquecimento): A Global Horizon Scan. London: RUSI 2023. <https://static.rusi.org/future-iuu-fishing-in-a-warming-world-a-global-horizon-scan.pdf>

Sessão 4: Ameaças, Crimes e Vulnerabilidades Marítimas

Formato: Apresentações em plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Fazer o ponto da situação das principais ameaças, desafios e vulnerabilidades marítimas na bacia atlântica.
- Avaliar o impacto da criminalidade marítima na segurança e no desenvolvimento da região atlântica.

Contexto:

Narcóticos: O tráfico de droga é a maior indústria criminosa do mundo, gerando entre 426 mil milhões e 652 mil milhões de USD por ano, segundo a Global Financial Integrity (GFI). O mar constitui a principal via de transporte da cocaína desde as zonas de produção na América do Sul até vários pontos de destino e mercados de consumo em todo o mundo, sendo os Estados Unidos e a Europa Ocidental os mais importantes. Cerca de 90% da cocaína proveniente da região andina é transportada por via marítima. Grande parte da droga que entra na Europa Ocidental é transportada através do Oceano Atlântico.

As implicações políticas, económicas e de segurança do comércio ilícito de droga tornaram-se claramente evidentes a partir da década de 1980. As organizações de tráfico de droga utilizaram os vastos recursos financeiros provenientes da venda de drogas ilegais para estabelecer redes complexas de produção e distribuição. Para facilitar a distribuição do seu produto, os cartéis de droga utilizam esses recursos financeiros para corromper funcionários do Estado em países onde o contrato social e as estruturas de governança são fracas. O resultado é frequentemente um maior enfraquecimento da legitimidade do Estado. A grande quantidade de dinheiro injetado em economias fracas através de funcionários públicos corruptos e de cidadãos comuns pode também distorcer ainda mais a atividade económica normal. Em alguns casos, tem como efeito a

criação de pequenos enclaves económicos onde os preços dos bens e serviços são muito elevados, não só tornando-os inacessíveis a grande parte da população, mas também exercendo uma pressão inflacionista ascendente sobre a economia, com um impacto negativo para todos os consumidores. As implicações em termos de segurança são igualmente graves. Os cartéis de droga criam normalmente grupos armados poderosos para proteger as suas redes de produção e distribuição. Estes grupos armados, por sua vez, desafiam seriamente o monopólio legítimo do Estado sobre os meios de violência.

Tráfico de Seres humanos e Migração Irregular: O Gabinete das Nações Unidas contra a Droga e o Crime (UNODC) define o tráfico de seres humanos como "o recrutamento, o transporte, a transferência, o alojamento ou o acolhimento de pessoas através da força, da fraude ou do engano, com o objetivo de as explorar para obter lucro". Trata-se de uma atividade criminosa altamente lucrativa que gera cerca de 150 mil milhões de USD por ano, de acordo com a GFI. De acordo com o Pew Research Center, mais de um milhão de pessoas migraram irregularmente da África Subariana para a Europa durante a última década. Há poucos indícios de que o fluxo de migrantes irregulares, muitos deles provenientes da costa atlântica de África, vá diminuir em breve. Embora os fatores de atração sejam inegáveis, há também importantes fatores de pressão em jogo. Uma combinação de questões políticas, de segurança, económicas e ambientais em África continua a forçar muitos dos seus cidadãos a fazer-se ao mar em busca de um futuro melhor noutra lugar.

Tráfico de Armas: Muitos africanos estão a abandonar o continente devido à deterioração das condições de segurança. Um dos fatores de insegurança no continente é a proliferação de armas ligeiras e de pequeno calibre (ALPC). O tráfico de armas ligeiras e de pequeno calibre deve ser visto como parte de um ciclo vicioso mais amplo, na medida em que a insegurança em África leva vários intervenientes a adquirir e armazenar armas que, por sua vez, não só aumentam a probabilidade de conflito como, uma vez iniciado, o prolongam. Calcula-se que circulem em África cerca de 100 milhões de armas ligeiras e de pequeno calibre. Destes, 8 milhões estão nas mãos de agentes não

estatais. Estas armas são o principal fator de sustentação de muitas das dinâmicas de conflito em África e são responsáveis pela maioria das mortes relacionadas com conflitos no continente. Muitas destas armas são contrabandeadas através do domínio marítimo.

Pirataria. O foco de crise da pirataria marítima mundial está no Atlântico. Uma resolução recente do Conselho de Segurança das Nações Unidas - RCSNU 2634 (2022) - manifestou "profunda preocupação com a grave e persistente ameaça que a pirataria, os assaltos à mão armada e a criminalidade organizada transnacional no mar do Golfo da Guiné representam para a navegação internacional, a segurança e o desenvolvimento sustentável dos Estados da região, incluindo o efeito sobre os países litorais, as suas zonas interiores e os países sem litoral". Embora os Estados atlânticos em África tenham dado passos importantes para colaborar e coordenar as suas respostas contra a criminalidade marítima, a pirataria no Golfo da Guiné persiste. 130 dos 135 raptos de tripulações de navios em todo o mundo em 2020 tiveram lugar no Golfo da Guiné. Outra dimensão da criminalidade marítima é o assalto à mão armada no mar. Uma vez que se trata de um assunto sob jurisdição nacional, os assaltos à mão armada no mar são frequentemente subnotificados. A persistência de incidentes de pirataria no Oceano Atlântico e os níveis significativos de assaltos à mão armada no mar nas águas territoriais dos Estados atlânticos demonstram a necessidade de redobrar os esforços a todos os níveis para combater a criminalidade marítima.

Poluição Marítima: A saúde dos oceanos é fundamental para a existência humana. Por exemplo, os oceanos desempenham um papel fundamental na luta contra as alterações climáticas porque absorvem e armazenam cerca de 30% das emissões globais de carbono. É igualmente importante referir que existe uma ligação direta entre a saúde dos oceanos e a segurança alimentar, uma vez que milhares de milhões de pessoas em todo o mundo, especialmente no Sul Global, dependem do peixe como principal fonte de alimentação e de rendimento. Por conseguinte, é fundamental garantir que os oceanos do mundo estejam livres de poluição. O despejo de lixo e outros resíduos de

fábricas, petroleiros e navios no oceano é especialmente prejudicial para a saúde marinha, sobretudo quando contêm materiais radioativos. A poluição causada por fertilizantes, pesticidas e inseticidas, derrames de petróleo, resíduos industriais tóxicos e esgotos e a exploração mineira em águas profundas são também muito prejudiciais para os oceanos. Atualmente, o domínio marítimo está sujeito a pressões ambientais consideráveis devido a uma estimativa de 8 milhões de toneladas de resíduos de plástico que entram anualmente nos oceanos. Cerca de 80% da poluição marinha é atribuída aos plásticos. A manterem-se as atuais taxas de descarga de plásticos nos oceanos, estima-se que, em 2050, haverá mais plástico do que peixes nos oceanos.

Cabos submarinos: Os dados desempenham um papel indispensável na vida da maioria das pessoas em todo o mundo. 99 por cento dos dados intercontinentais são transportados por cabos submarinos. Um correio eletrónico enviado de Londres para Nova Iorque através de um destes cabos submarinos pode viajar em menos de 70 milissegundos (0,07 segundos). Estima-se que, diariamente, mais de 10 biliões de USD de transações financeiras são transmitidos através de cabos submarinos. Em contraste, os satélites transportam muito menos dados e são menos rentáveis em termos de lançamento e de funcionamento. Por outras palavras, a proteção dos cabos marítimos submarinos no Oceano Atlântico e noutros locais é crucial para a segurança e a prosperidade globais.

Leituras complementares:

Integridade Financeira Global. Crime Transnacional.

<https://gfintegrity.org/issue/transnational-crime/>

Centro de Pesquisa Pew. "At Least a Million Sub-Saharan Africans Moved to Europe Since 2010." <https://www.pewresearch.org/global/2018/03/22/at-least-a-million-sub-saharan-africans-moved-to-europe-since-2010/>

UNODC [Tráfico de seres humanos.https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/Human-Trafficking.html](https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/Human-Trafficking.html)

Departamento de Estado dos EUA, Relatório sobre o Tráfico de Pessoas, junho de 2023. <https://www.state.gov/wp-content/uploads/2023/06/2023-TIP-Report.pdf>

Francis Langumba Keili. "Transferência de armas ligeiras e de pequeno calibre na África Ocidental: um balanço".

ISS. Um oceano de armas: contrabando de armas para a Somália.

<https://issafrica.org/iss-today/an-ocean-of-weapons-arms-smuggling-to-somalia>

Sessão 5: Respostas Continentais e Regionais - África

Formato: Apresentação em plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Debater os esforços continentais para desenvolver uma estratégia marítima continental integrada.
- Analisar as estratégias de proteção do transporte marítimo da Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) e da Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO).

Contexto:

A escalada da insegurança nas águas que rodeiam o continente desencadeou respostas a vários níveis. A nível continental, a União Africana adoptou a Estratégia Marítima Integrada de África (AIMS 2050) em 2014. A Estratégia estabelece um quadro para a proteção e a exploração sustentável do domínio marítimo do continente, a fim de

promover a prosperidade. O AIMS 2050 serve como um escudo continental para proteção de toda a atividade estratégica de segurança marítima em África e ajuda a orientar os esforços nacionais, regionais e inter-regionais de reforço e cooperação em matéria de segurança marítima. A estratégia baseia-se em prévios quadros continentais, incluindo a Carta Africana dos Transportes Marítimos e o Plano de Ação de 1994 e a Resolução de Durban sobre Segurança Marítima, Proteção Marítima e Proteção do Ambiente Marítimo de 2009. Destaca o "vasto potencial de criação de riqueza" dos domínios marítimos africanos e capta a visão de como os recursos contidos nas águas interiores, nos oceanos e nos mares de África podem desempenhar um papel importante na promoção do desenvolvimento sustentável no continente. Igualmente importante, centra-se em formas de garantir a segurança marítima, bem como a proteção do ambiente marinho.

A nível regional, as comunidades económicas regionais (CER) deram passos importantes no desenvolvimento de estratégias de segurança do transporte marítimo. A Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) adotou a sua estratégia de segurança marítima em 2008. O principal objetivo da estratégia é proteger os recursos petrolíferos, bem como as pescas e as rotas marítimas. Do mesmo modo, em 2013, a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO) desenvolveu uma estratégia marítima integrada (EIMS) que associa a segurança no mar ao desenvolvimento económico dos países membros.

Para além do trabalho que está a ser desenvolvido em cada região para melhorar a segurança marítima, a CEEAC e a CEDEAO estabeleceram um quadro para a cooperação inter-regional. Perante o aumento da segurança marítima que afeta todos os países da região do Golfo da Guiné, os Chefes de Estado da CEEAC e da CEDEAO, reunidos em Yaoundé, Camarões, em junho de 2013, adotaram três documentos importantes: (1) Declaração dos Chefes de Estado e de Governo dos Estados da África Central e Ocidental sobre a Segurança Marítima e a Proteção no seu Domínio Marítimo

Comum, (2) Memorando de Entendimento entre a CEEAC, a CEDEAO e o CCG sobre a Segurança Marítima e a Proteção na África Central e Ocidental, e (3) Código de Conduta relativo à Repressão da Pirataria, dos Assaltos à Mão Armada contra Navios e das Actividades Marítimas Ilícitas na África Central e Ocidental. O primeiro documento compromete os signatários a mobilizar recursos adequados para promover a paz, a segurança e a estabilidade na zona marítima da CEEAC e da CEDEAO. Além disso, afirma o desejo dos Chefes de Estado de alcançar níveis mais elevados de cooperação, coordenação, partilha de recursos e interoperabilidade. O Memorando de Entendimento, o segundo documento adotado pelos Chefes de Estado e de Governo africanos, facilita a implementação e a coordenação de atividades conjuntas destinadas a melhorar a segurança marítima. Além disso, estabelece as bases para a partilha de informações, bem como para a harmonização de leis e procedimentos. O documento apela igualmente à criação de um centro de coordenação inter-regional para a segurança marítima e a proteção do transporte marítimo. O Código de Conduta compromete os signatários a cooperar na repressão das actividades ilícitas no mar.

Leituras complementares:

União Africana, Estratégia Marítima Integrada de África para 2050 (Estratégia AIM 2050), Adis Abeba: UA, 2012.

Asha Sekomo, "African Approaches to Maritime Security," Relatório do Workshop. Maputo: Friedrich Ebert Stiftung, 2013.

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/>

Sessão 6: Respostas Continentais e Regionais - América Latina e Caraíbas

Formato: Apresentação em Plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Conheça os regimes de cooperação em matéria de segurança marítima na América Latina e nas Caraíbas.
- Identificar os principais elementos da cooperação atlântica em matéria de segurança marítima que têm funcionado.
- Sublinhar o crescente reconhecimento mundial da cooperação em matéria de segurança marítima como vital para proteger o domínio marítimo *contra* ameaças à segurança e ao ambiente, bem como para proteger o domínio marítimo *para o* enriquecimento dos Estados e a melhoria da vida em terra.

Contexto:

Os países da América Latina e das Caraíbas deram passos importantes no sentido de desenvolver quadros de colaboração no domínio marítimo. A Zona de Paz e Cooperação do Atlântico Sul (ZOPACAS) e o Acordo relativo à Cooperação para a Repressão do Tráfico Ilícito Marítimo e Aéreo de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas na Zona das Caraíbas são exemplos importantes desses esforços. A ZOPACAS é uma iniciativa brasileira criada em 1986 pela Resolução 41/11 da Assembleia Geral das Nações Unidas (AGNU) e é composta por 24 países banhados pelo Atlântico Sul: Angola, Argentina, Benim, Brasil, Cabo Verde, Camarões, Congo, Costa do Marfim, República Democrática do Congo, Gabão, Gâmbia, Gana, Guiné, Guiné-Bissau, Guiné Equatorial, Libéria, Namíbia, Nigéria, São Tomé e Príncipe, Senegal, Serra Leoa, África do Sul, Togo e Uruguai. Criada na última década da Guerra Fria, o seu objetivo inicial era impedir a proliferação de armas nucleares e desencorajar os Estados não membros de estabelecerem uma presença militar na região. Por outras

palavras, a intenção original era transformar o Atlântico Sul numa zona livre de armas nucleares. Nos últimos anos, a ZOPACAS tem procurado promover uma maior colaboração regional a nível político, económico e ambiental. Existem oportunidades significativas para alargar ainda mais as áreas de colaboração, de modo a incluir uma maior transparência e responsabilidade na gestão das pescas, combater a pesca IUU e o tráfico de seres humanos, armas e drogas.

Em 2003, o Acordo relativo à Cooperação para a Repressão do Tráfico Ilícito Marítimo e Aéreo de Estupefacientes e Substâncias Psicotrópicas na Zona das Caraíbas, também conhecido como Tratado de San José, criou um novo regime de cooperação em matéria de segurança marítima nas Caraíbas no que se refere à questão do tráfico. O Acordo de Cooperação para a Segurança Marítima e do Espaço Aéreo da CARICOM, de 2008, alargou esse regime a uma perspetiva mais ampla de segurança marítima. Em ambos os casos, os acordos proporciona que os Estados Partes partilhem as responsabilidades em matéria de aplicação do direito marítimo, entrando mesmo nas águas territoriais uns dos outros, a fim de alcançar as metas e os objetivos da proteção marítima coletiva, tal como acordado.

Leituras complementares:

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

Edmund Dillon, "Security Cooperation in the Caribbean", Notre Dame,

<http://www3.nd.edu/~ggoertz/rei/reidevon.dtBase2/Files.noindex/pdf/0/dillonpaper.pdf>.

Aleeza Mosley, "The Implementation of International Maritime Security Instruments in CARICOM States", ONU, 2010,

http://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/moseley_0910_barbados.pdf.

Sessão 7: Entrega de Consequências - Autoridades Legais e Jurisdições

Formato: Apresentação em Plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Sublinhar a importância do apoio/aconselhamento jurídico em todas as fases do espectro da resposta marítima.
- Dar exemplos concretos de colaboração para combater a criminalidade no mar.

Contexto:

A lei é um elemento-chave do espectro de resposta marítima. A lei fornece a base para a ação da agência, bem como a resposta que um governo pode dar em relação a uma ameaça ou evento marítimo. Por conseguinte, é essencial que as autoridades jurídicas sejam o ponto de partida para as discussões de colaboração. Além disso, a inclusão do advogado da agência é um fator essencial para uma colaboração eficaz.

As orientações políticas complementam as autoridades jurídicas no espectro da resposta marítima. O conhecimento dos requisitos/obrigações legais e das orientações políticas é crucial para a partilha de informações, para a tomada de decisões em tempo útil e para o alinhamento das respostas. No entanto, é importante salientar que o facto de uma potencial ação ser coerente com a política de uma agência não significa que a ação proposta seja legalmente apropriada em todos os casos. Por exemplo, pode ser coerente com a política de um departamento publicar informações, mas em alguns casos, por uma série de razões, fazê-lo pode ser inapropriado ou potencialmente ilegal. Quando

opera, uma agência deve sempre perguntar "qual é a nossa autoridade?" e "temos jurisdição?". Ambos devem existir para agir.

ACUSAÇÃO DE CRIME MARÍTIMO Parte do objetivo da lei é restringir comportamentos que são contrários a uma sociedade segura, estável e próspera. Mas se a lei que está no papel não for aplicada na prática, as palavras escritas pouco contribuem para restringir com êxito a conduta. Um dos principais objetivos da manutenção da ordem é dissuadir as pessoas de se envolverem em atividades ilícitas. A captura e libertação nunca é um fator dissuasor eficaz. E se as consequências de uma ação penal forem insignificantes, os criminosos continuarão a ver mais recompensa do que risco em cometer crimes. Estas realidades são talvez ainda mais verdadeiras na água do que em terra.

A ação penal no espaço marítimo é um pouco diferente da que existe em terra. Quando as pessoas estão envolvidas em atividades ilícitas em terra, são detidas e os materiais utilizados na conduta ilícita são confiscados. No domínio marítimo, porém, tanto as pessoas como o próprio navio podem ser detidos. Além disso, a agência marítima de manutenção da ordem pode não ter poder para prender - podem ter de deter e depois entregar às autoridades em terra para efetuarem as detenções. No entanto, estas nuances, bem como a possibilidade de ações *in rem* contra o navio, devem ser plenamente compreendidas, a fim de maximizar o potencial dissuasor da ação penal. Além disso, os procuradores marítimos devem conhecer todos os imprevistos e particularidades do direito marítimo para serem o mais eficazes possível.

OPERAÇÕES DE INTERDIÇÃO MARÍTIMA. Um elemento fundamental da proteção do transporte marítimo é a interdição bem sucedida de atividades ilícitas no espaço marítimo. Mas travar o crime na água implica uma série de desafios, mesmo para além dos óbvios. Se o objetivo é apenas interferir com uma conduta "má", então é necessário que um navio esteja no local certo quando a atividade está em curso. Trata-se de uma tarefa difícil, que requer frequentemente informações ou uma boa vigilância e que, mesmo nas melhores situações, pode correr mal. Além disso, a perseguição de uma

embarcação pode ser perigosa e pode levar a problemas de jurisdição se a embarcação em fuga atravessar uma fronteira marítima para um Estado vizinho. A perseguição tende a causar muita tensão nos Estados. Por conseguinte, não é simples pôr termo à má atividade na água. No entanto, se o objetivo é deter legalmente os indivíduos e/ou a embarcação envolvidos em actividades ilícitas, é necessário muito mais. Garantir que a paragem, o embarque, a detenção, a recolha de provas, a preservação e a cadeia de custódia e a entrega do caso às autoridades para efeitos de ação administrativa, civil ou penal ocorram de forma harmoniosa e legal é vital para permitir um final legal sólido. Por outras palavras, se algum dos pontos do processo de interdição for problemático, o efeito dissuasor do fim legal será anulado.

Um desenvolvimento importante no que diz respeito à perseguição em particular é o modelo da Zona D da CEEAC. Os quatro Estados, Camarões, Guiné Equatorial, Gabão e São Tomé e Príncipe têm, desde 2009, trabalhado coletivamente para resolver a questão da perseguição através do desenvolvimento de uma abordagem combinada da segurança marítima. Através de um acordo técnico inicial e, posteriormente, de um acordo jurídico, a Zona D resolveu previamente questões como a perseguição, de modo a que estas não surjam quando se participa em operações de interdição marítima. Esta noção de pré-acordo sobre a forma como determinados assuntos devem ser considerados está a tornar-se uma tendência a nível mundial. Trata-se de um instrumento extremamente poderoso para melhorar a interdição marítima e, por conseguinte, a segurança marítima.

É de notar que a tecnologia começou a mudar o local onde a interdição marítima pode ocorrer. Tradicionalmente, tem sido necessário intervir em atividades ilícitas em curso e prender ou deter indivíduos e navios no mar. Para tal, é necessário que o Estado costeiro disponha de embarcações que lhe permitam chegar ao local do comportamento ilícito, detê-lo e efetuar a prisão ou detenção. No entanto, cada vez mais, a tecnologia permite não só o conhecimento do domínio marítimo, mas também a recolha de provas

que podem ser utilizadas para prender e processar os criminosos quando estes regressam a terra. Por outras palavras, a tecnologia está a permitir a interdição no cais - um desenvolvimento particularmente importante para os Estados que não têm capacidade de interdição em águas azuis. No entanto, é importante que os sistemas jurídicos sejam ajustados para permitir este tipo de dados tecnológicos, tanto em matéria penal como civil.

Leituras Recomendadas:

Herbert Anyiam, The Legalities of Gulf of Guinea Maritime Crime with Suggested Solutions, CRIMSEC 2014, <http://cimsec.org/legalities-gulf-guinea-maritime-crime-suggested-solutions/11783>.

Michael Scharf, Michael Newton, Milena Sterio, Prosecuting Maritime Piracy, Cambridge (2015).

Maritime Interdiction Operations: A View Through International Law Lens, NMIOTC Journal, 2010, https://www.researchgate.net/publication/208845949_Maritime_Interdiction_Operations_A_View_Through_International_Law_Lens.

Sessão 8: Coordenação, Colaboração e Partilha de Informações

Formato: Apresentação em Plenário e sessão de perguntas e respostas moderada

Objetivos:

- Desenvolver uma compreensão da importância, do valor e do impacto da coordenação entre agências.
- Destacar o papel fundamental da coordenação, colaboração e partilha de informações entre os governos.

Contexto:

O ambiente marítimo envolve esforços governamentais inter-relacionados que promovem objectivos nacionais, incluindo questões de desenvolvimento, segurança e proteção. Tendo em conta o conjunto de atividades envolvidas, a sua interligação e o seu nível de complexidade, os países devem desenvolver mecanismos de colaboração, tanto no âmbito dos respectivos governos – para aumentar a eficácia e minimizar a duplicação de esforços – como com outros países, para fazer face a ameaças e desafios comuns. Os quadros de colaboração assentam na coordenação inter-agências e intergovernamental, mecanismos de cooperação entre instituições estatais para partilhar informações, integrar várias agências e adotar ações coordenadas.

Coordenação de Espetro Total: A proteção do transporte marítimo exige a interdição eficaz e a repressão das actividades criminosas que se desenrolam na água. Isto, por sua vez, exige que todos os elementos do sistema de justiça penal estejam preparados para trabalhar na deteção, interdição, detenção, repressão e penalização dos crimes marítimos. Existem várias opções, incluindo uma ação penal, a apreensão da carga, a apreensão de um navio e a imposição de sanções civis. Para além disso, poderá ser adequada a cooperação ou o apoio das nações parceiras. Cada resultado contém

considerações jurídicas diferentes, tal como a localização do navio, a atividade ilícita suspeita e o pavilhão do navio envolvido na atividade suspeita.

Partilha de informações e Recursos: A partilha de informações e recursos tem múltiplas vantagens em termos de governança. A informação, quando partilhada, pode ajudar todos os intervenientes relevantes a executar a sua missão com maior precisão, eficácia e eficiência. E quando os recursos são escassos, a capacidade de partilhar activos, conforme apropriado, proporciona uma capacidade importante para atingir os objectivos. Mas quando se trata de pôr em prática essa partilha e cooperação, surgem frequentemente tensões. A perceção de desequilíbrios entre as agências leva a posturas competitivas e muitas vezes protecionistas, retardando o fluxo de informação e limitando o grau de partilha real. Com um quadro acordado, as agências podem trabalhar em conjunto de forma mais produtiva para atingir objetivos comuns, fornecendo-se mutuamente as informações e os recursos necessários, se apropriado, durante o processo. No entanto, para permitir esforços de cooperação, é necessário que haja uma orientação política a nível nacional. Além disso, as linhas de comunicação devem ser transparentes, os pontos de contacto identificados e os processos formais documentados.

A partilha de informações é um tema rotineiramente discutido nos círculos de segurança marítima. Uma vez que as ameaças no espaço marítimo ignoram fronteiras nacionais e operam a nível transnacional, a resposta a essas ameaças deve também ultrapassar os desafios colocados pela soberania nacional. A partilha de informações é frequentemente considerada como o principal mecanismo de cooperação para o fazer. Um aspeto digno de nota, que não aparece tanto quanto deveria, é o facto de a cooperação ser também extremamente importante para a segurança marítima. Todos os anos morrem mais pessoas devido a problemas de segurança marítima do que devido a incidentes de segurança marítimos. Os mesmos canais de partilha de informações e de cooperação operacional podem ser utilizados de forma útil para salvar vidas e proteger o ambiente marinho, tal como o são para proteger contra as ameaças à segurança.

Assim, os benefícios da cooperação devem ser vistos de forma mais alargada do que uma mera questão de segurança.

Tendo em conta as oportunidades oferecidas pela cooperação marítima, em contraste com os potenciais desafios jurídicos e políticos que podem surgir, uma lição a retirar de muitos dos regimes bem sucedidos é procurar resolver previamente os litígios jurídicos e clarificar os eventuais pontos de discórdia. É preferível abordar temas controversos como a perseguição, os procedimentos de identificação de embarcações, os acordos com os comandantes de navios, a confiscação de bens, a jurisdição e a autoridade e outros assuntos semelhantes em terra, antes de os mesmos surgirem na água em caso de emergência.

A partilha de Informações na Prática - A Arquitetura Marítima de Yaoundé: Nos últimos dez anos, nenhuma região do mundo assistiu a um desenvolvimento mais rápido e extenso da arquitetura de segurança marítima do que o Golfo da Guiné. Com um conjunto de instrumentos e instituições em cascata, os 26 Estados do Código de Conduta de Yaoundé estão agrupados em 5 zonas marítimas, cada uma delas apoiada por centros de coordenação regional - um para a CEDEAO (CREMAO), outro para a CEEAC (CRESMAC) - e servida no vértice por um Centro de Coordenação Inter-Regional (CIC) supervisionado por três organismos regionais - a CEDEAO, a CEEAC e a Comissão do Golfo da Guiné (CGG). A Arquitetura de Yaoundé para a Segurança Marítima e a Proteção (YAMSS) é uma construção cada vez mais bem desenvolvida para a partilha de informações com vista a abordar questões comuns de segurança marítima no Golfo da Guiné.

Leituras complementares:

"New Reporting Center for Piracy in GoG Launched", Safety4Sea, (21 de junho de 2016), <http://www.safety4sea.com/new-reporting-centre-for-piracy-in-gog-launched/>.

Sylvestre Fonkoua, "Informational Sharing in the Gulf of Guinea", US Naval War College, [https://www.usnwc.edu/getattachment/Events/Regional-Symposia-\(1\)/RAS-Africa/Presentations/4-b-CAPT-Foukoua-INFORMATION-SHARING-IN-GOG.pdf.aspx](https://www.usnwc.edu/getattachment/Events/Regional-Symposia-(1)/RAS-Africa/Presentations/4-b-CAPT-Foukoua-INFORMATION-SHARING-IN-GOG.pdf.aspx).

Acordo Multilateral relativo à Criação da Zona E da Região Marítima da África Ocidental e à Cooperação para a Repressão das Atividades Ilícitas no Mar, Maritime Crime and Justice Primer, http://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf

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