



WORKSHOP SOBRE CÓDIGO DE CONDUTA DE YAOUNDÉ SOBRE AS ZONAS MARÍTIMAS A & D

LUANDA, ANGOLA | 10-13 DE DEZEMBRO DE 2024

VISÃO GERAL DO PROGRAMA

O Centro de Estudos Estratégicos de África organizou um workshop de quatro dias para avaliar os progressos realizados no sentido da plena operacionalização das zonas marítimas A e D que fazem parte da Arquitetura de Yaoundé (YA). Estiveram presentes na mesa redonda 45 participantes uniformizados e civis de seis países (Angola, Camarões, República Democrática do Congo, Gabão, República do Congo e São Tomé e Príncipe) e representantes dos Centros Multinacionais de Coordenação Marítima (MMCC) para as Zonas A e D, do Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC), do Centro de Coordenação Inter-regional (ICC), bem como de organizações internacionais. Os participantes consideraram um conjunto de desafios relacionados com a implementação do YA, incluindo o desenvolvimento e implementação de estratégias de segurança nacional de proteção marítima, a operacionalização dos Centros de Operações Marítimas (MOC) de cada país, bem como a coordenação das operações de proteção marítima e a partilha de informações a nível nacional, zonal, regional e inter-regional.

O presente documento apresenta um resumo das principais conclusões do workshop e das recomendações formuladas pelos participantes.

VISÃO DA ARQUITETURA DE YAOUNDÉ (YA)

A Arquitetura de Yaoundé (YA) providencia um quadro abrangente para ações coordenadas a diferentes níveis no espaço marítimo do Golfo da Guiné, uma região assolada pela pirataria, pesca ilegal, contrabando e outras formas de crime marítimo. A Arquitetura de Yaoundé define cinco¹ níveis de coordenação: político, estratégico, regional, zonal e nacional (ver figura 1 abaixo).

O nível político da estrutura é ocupado por duas Comunidades Económicas Regionais (CER): a Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC) e a Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO). O Centro de Coordenação Inter-regional (CCI)², com sede em Yaoundé, desempenha um papel crucial de coordenação estratégica entre as duas CER no âmbito dos:

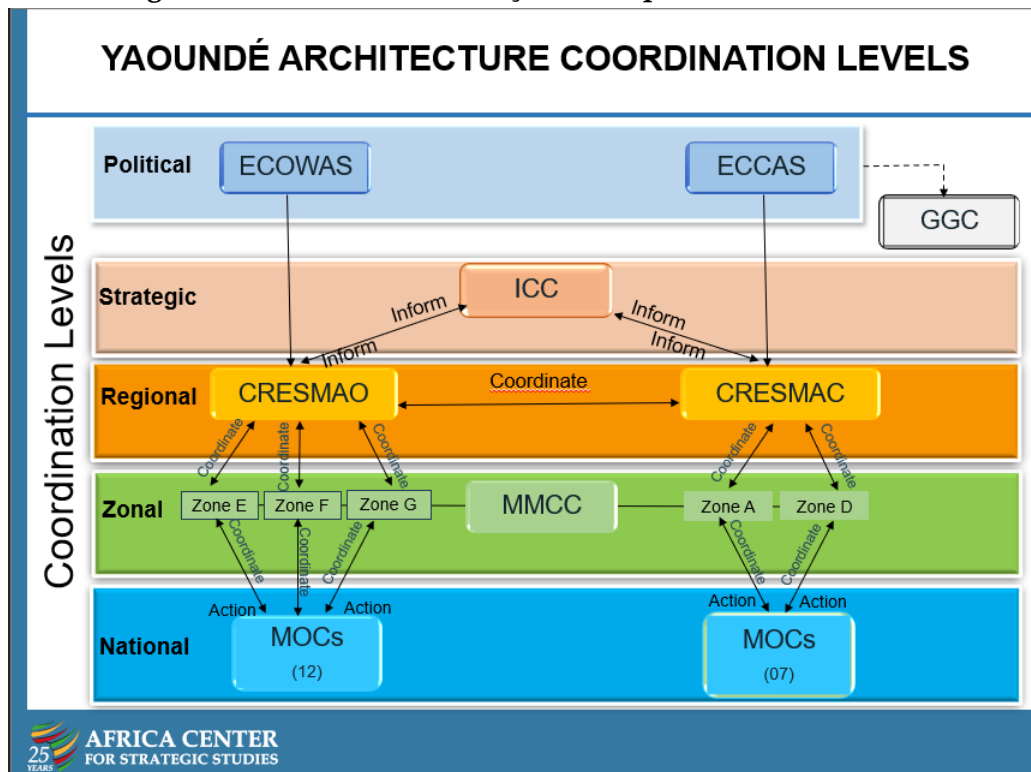
¹Os níveis político, estratégico, regional, zonal e nacional. Os níveis político e estratégico têm competências diferentes no quadro da YA.

² Centro de Coordenação Inter-regional (2022). Arquitetura de Yaoundé.

quadro do YA, ocupando assim o nível estratégico da arquitetura³. O nível regional inclui os dois Centros Marítimos Regionais no Golfo da Guiné: o Centro Regional para a Segurança Marítima na África Central (CRESMAC), com sede em Pointe-Noire (República do Congo), e o Centro Regional para a Segurança Marítima da África Ocidental (CRESMAO), com sede em Abidjan (Costa do Marfim). As duas CER (ECCAS e CEDEAO) estão mandatadas para fornecer supervisão política ao CRESMAC e ao CRESMAO. O nível zonal inclui cinco Centros Multinacionais de Coordenação Marítima (MMCC) que são coordenados pelo CRESMAC e pelo CRESMAO. O foco deste workshop são os MMCC nas Zonas A e D, que se enquadram no CRESMAC

A nível nacional, existem Centros de Operações Marítimas (COM), criados essencialmente para coordenar a ação do Estado no mar com as partes interessadas do sector marítimo. ⁴ Ao promover a colaboração a estes níveis, o YA visa reforçar a proteção do transporte marítimo e promover o desenvolvimento sustentável nesta região.

Figura 1: Níveis de Coordenação da Arquitetura de Yaoundé



³ Sartre, P. (2014). Responder à insegurança no Golfo da Guiné. *Instituto Internacional da Paz*.

⁴ *Ibid.*

Principais Conclusões:

1. *As componentes da Arquitetura de Yaoundé na CEEAC estão em grande parte implementadas, com exceção de alguns dos MOC nacionais e do MMCC da Zona A, que não está totalmente operacional.* Nos cinco níveis de coordenação representados na figura 1 acima, as componentes que se situam nos níveis político, estratégico e regional estão a ser implementadas. No entanto, nem todas as componentes que se destinam a compor os níveis zonal e nacional estão plenamente operacionais, o que dificulta a coordenação da vigilância, a partilha de informações e as operações.
 - a. A nível zonal, enquanto o MMCC da Zona D está a funcionar, o MMCC da Zona A não está totalmente operacional devido a problemas em torno da localização da sua sede. Pretende-se que a MMCC tenha a sua sede em Angola, mas é necessário construir novos espaços antes de a MMCC poder ser ativada permanentemente. No entanto, está a ter lugar a cooperação entre os Estados da Zona A. Os Estados da Zona A coordenam-se a nível bilateral e multilateral e, apesar de não terem uma sede permanente funcional, o MMCC participa em exercícios como o "Obangame Express" e o "Grand African Nemo". No entanto, sem um MMCC totalmente operacional, a partilha de informações na Zona A não pode ocorrer em tempo real e o CRESMAC está limitado na sua capacidade de executar o seu mandato de coordenação das Zonas A e D.
 - b. O nível nacional constitui a espinha dorsal de toda a arquitetura. Os Estados costeiros individuais servem como a primeira linha de defesa, fornecendo respostas localizadas, enquanto os MOC se destinam a servir como pontos focais que ligam o nível nacional ao resto do YA. Por esta razão, é necessário desenvolver e implementar os MOC nacionais de uma forma integrada a nível de toda a administração pública. Alguns dos países das Zonas A e D registaram progressos significativos no desenvolvimento e implementação de MOC funcionais. No entanto, nem todos os Estados desenvolveram e/ou implementaram plenamente os seus MOC para servirem de pontos focais para a partilha de informações e operações de segurança marítima. Para vários Estados, as limitações de recursos são citadas como o principal obstáculo ao pleno desenvolvimento/operacionalização dos seus centros. Noutros casos, nem todos os ministérios relevantes estão representados nos MOC. Há uma tendência para os MOC terem uma forte cultura militar, particularmente no que diz respeito à partilha de informações consideradas confidenciais/secretas, devido ao seu pessoal ser predominantemente composto por pessoal uniformizado. Sem uma representação multi-ministerial adequada nos MOC, a partilha eficaz de informações é dificultada. A consciência de que existe uma diferença entre a segurança marítima e a proteção do transporte marítimo realça a necessidade de uma representação multi-ministerial nos MOC.

2. *A maior parte dos países da região está a desenvolver estratégias nacionais de proteção do transporte marítimo ou tem dificuldade em implementar as estratégias existentes.* O desenvolvimento e a implementação de estratégias marítimas integradas são a pedra angular para a execução harmonizada e coordenada das medidas nacionais de proteção do transporte marítimo e dos esforços regionais. Reconhecendo isto, a maioria dos Estados das Zonas A e D está a desenvolver estratégias de segurança marítima, enquanto alguns Estados, como o Gabão e Angola, desenvolveram estratégias nacionais mas estão a enfrentar desafios na sua implementação. Assegurar que os Estados adotem uma abordagem de todo o governo para desenvolver e aplicar essas estratégias continua a ser um desafio. Existe uma tendência para a fragmentação, em que o desenvolvimento e a implementação da estratégia de proteção do transporte marítimo dependem dos militares sem uma comunicação eficaz com as partes interessadas civis. Garantir que as estratégias desenvolvidas a nível nacional são coerentes e complementares a nível regional e inter-regional é outro desafio. Embora não se possa esperar uniformidade nas estratégias marítimas de cada Estado porque não têm os mesmos interesses, objetivos ou meios financeiros, a harmonização das estratégias a nível regional continua a ser importante porque as ameaças que os Estados enfrentam no Golfo da Guiné são de natureza transnacional.

3. *É necessário desenvolver e harmonizar os Procedimentos Operacionais Normalizados (SOP) para a coordenação e a partilha de informações a todos os níveis da Arquitetura de Yaoundé.* Embora os MOC, os MMCC, o CRESMAC e o ICC pareçam dispor dos meios técnicos para partilhar informações dentro e entre os cinco níveis diferentes da arquitetura, faltam aos SOP os conteúdos que devem ser partilhados, quando e com que frequência devem ser partilhados e através de que mecanismos podem/devem ser partilhados. Existe confusão quanto à pertinência de partilhar informações relacionadas com a proteção do transporte marítimo e quanto às informações sensíveis que requerem autorizações adicionais antes de serem partilhadas. Além disso, nem todos os países contribuem com oficiais de ligação para os MMCC, o que cria desafios adicionais para a coordenação da partilha de informações de forma normalizada. A falta de SOP e de quadros jurídicos para autorizar a partilha de informações continuam a ser obstáculos significativos. No entanto, dentro e entre os níveis nacional, zonal e inter-regional, a coordenação ainda ocorre, muitas vezes moderada pela vontade dos atores que desenvolveram redes informais e/ou práticas operacionais não normalizadas/inconsistentes. Se não forem formalizadas, estas práticas correm o risco de não sobreviver aos atuais detentores de responsabilidades nos centros. Já estão a ser envidados esforços para alcançar a normalização. Está atualmente a ser desenvolvida uma matriz que identifica as relações funcionais entre o ICC, o CRESMAO/CRESMAC, os MMCC e os MOC.

Recomendações:

1. Estabelecer e operacionalizar totalmente o MMCC da Zona A, bem como o papel de liderança de Angola no seu desenvolvimento. A sede permanente e a operacionalização do MMCC para a Zona A continuam a ser uma prioridade fundamental. A intenção inicial era instalar o MMCC numa base da marinha angolana. Com a decisão de transferir a localização do MMCC para fora da base naval, Angola terá de, como os Camarões fizeram na Zona D, equilibrar entre assumir o papel principal na criação do centro, ao mesmo tempo que assegura o seu funcionamento como uma entidade zonal. Para tal, será necessário não só finalizar as disposições técnicas e os acordos de sede, mas também um maior envolvimento do CRESMAC e do CEEAC antes de o MMCC poder estar plenamente operacional.

2. Desenvolver e/ou aplicar estratégias integradas de segurança do transporte marítimo. O desenvolvimento e implementação de Estratégias de Segurança Nacional integrada de proteção do transporte marítimo que complementam as iniciativas regionais e inter-regionais é outra recomendação prioritária para a operacionalização das Zonas A e D. Para desenvolver e implementar tais estratégias, os países necessitam de: colaboração institucional, envolvimento real das partes interessadas/agências estatais e não estatais responsáveis e monitorização e avaliação contínuas. Parece igualmente consensual que a criação de um conselho inter-agências para os "assuntos marítimos", diretamente dependente do Primeiro-Ministro ou do Presidente, constitui uma boa prática para o desenvolvimento e a aplicação de estratégias de proteção do transporte marítimo e garanta a inclusão de todas as partes interessadas relevantes.

3. Desenvolver Procedimentos Operacionais Normalizados (SOP) para a partilha de informações a todos os níveis da YA. A criação de SOP para a partilha de informações a todos os níveis da Arquitetura de Yaoundé foi identificada como um próximo passo crucial para melhorar a partilha de informações em toda a região da CEEAC. Estes SOP têm de ser harmonizados em toda a arquitetura, enquanto as relações funcionais entre os centros têm também de ser clarificadas e registadas em manuais de procedimentos para todo o pessoal dos centros nas suas atividades diárias. À medida que os esforços para alcançar a normalização prosseguem, é necessário que haja consultas e consensos a nível nacional, entre os MOC e os MMCC, entre os MMCC e o CRESMAC e entre o CRESMAC e o ICC. Além disso, cada país das zonas marítimas A e D deve assegurar-se de que nomeou um oficial de ligação em cada MMCC para garantir uma coordenação eficaz dos SOP.

4. Desenvolver e implementar os MOC nacionais de forma integrada e interministerial. Garantir que os MOC sejam desenvolvidos e implementados de forma integrada e interministerial é fundamental para a base de toda a arquitetura. As autoridades nacionais têm de se certificar de que todos os ministérios relevantes estão representados nos MOC dos seus países. Para tal, será necessário não só clarificar os SOP e os quadros jurídicos para autorizar a partilha de informações a nível nacional, mas também cultivar uma cultura marítima entre as partes interessadas baseada na confiança. A harmonização dos procedimentos a nível nacional ajudará a clarificar os papéis e as responsabilidades das diferentes agências/ministérios e evitará

sobreposições de funções e jurisdições. A tendência para os MOC serem predominantemente constituídos por pessoal uniformizado continua a perpetuar uma cultura de desconfiança e secretismo. Consultas interministeriais regulares através de conselhos inter-agências estabelecidos podem garantir o diálogo necessário para resolver a confusão sobre a jurisdição, a partilha de informações e a desconfiança.

4.A CEEAC deve desempenhar um papel mais importante na garantia de um financiamento previsível. Não existe um financiamento claro e previsível para toda a arquitetura a todos os níveis de coordenação. Esta questão deve ser abordada a nível estratégico da CEEAC. Para garantir o correto funcionamento de todos os componentes - dos MOC à CRESMAC - a CEEAC deveria comprometer-se a financiá-los, utilizando contribuições dos Estados membros.

5. Envolver de forma consistente a CRESMAC em projetos que visem a segurança marítima na região da África Central. O Memorando de Entendimento entre a CEDEAO, a CEEAC e o CGG, que, juntamente com o Conselho de Cooperação e a Declaração dos Chefes de Estado, inspirou a atual arquitetura da região, considera a luta contra a insegurança marítima como uma abordagem global. Ao fazê-lo, foi confiado à CRESMAC o mandato de harmonizar os procedimentos, ministrar formação e desenvolver legislação para a região da África Central. É por esta razão que os parceiros devem coordenar e colaborar com a CRESMAC, mesmo em projetos bilaterais, de modo a garantir que as suas iniciativas são coerentes com a visão que a CEEAC tem para a comunidade no domínio da segurança marítima.

6. Efetuar avaliações periódicas da YA não só nas zonas A e D, mas também em todas as outras zonas. Nos últimos dez anos, foram realizados progressos significativos na aplicação do Código de Conduta de Yaoundé (YCoC) e da arquitetura que este inspirou. No entanto, embora as disposições do YCoC exijam avaliações periódicas da arquitetura de três em três anos, ainda não foi realizada uma avaliação formal completa dos progressos realizados no sentido da plena aplicação da arquitetura em todas as zonas. Estas avaliações devem ser efetuadas a intervalos regulares porque ajudam a garantir melhorias contínuas à medida que a arquitetura se torna totalmente operacional. Em termos mais gerais, a avaliação regular em todas as zonas ajuda a melhorar sensibilização do domínio marítimo, identificando lacunas e pontos fortes na vigilância, monitorização e partilha de informações. Isto leva a uma melhor deteção e resposta às ameaças marítimas.