

AFRICAN UNION
الاتحاد الإفريقي



UNION AFRICAINE
UNIÃO AFRICANA

www.au.int/maritime



الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050

"معاً لنبحر في المستقبل ... الآن! أبقى عينك على www.au.int/maritime واسبح معنا على تويتر والفيسبوك
باللغات العربية والإنجليزية والفرنسية والبرتغالية والسواحلية رحلة موفقة!"

(رسالة إلكترونية بعثها يوم 16 ديسمبر 2011 صاحب السعادة السيد ارازموس موانشا نائب رئيس مفوضية الاتحاد الإفريقي لكل موظفي الاتحاد
في أديس أبابا وحول العالم وإلى الدول الأعضاء والشركاء)

الاتحاد الإفريقي ، النسخة رقم 1.0 2012-

محتويات

i. شكر وتقدير.

ii. تمهيد

iii. إهداء

الملخص التنفيذي.

I. مقدمة

II. التهديدات ومواطن الضعف

III. الإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050

IV. بيان الرؤية

V. الأهداف

VI. الوضع النهائي الاستراتيجي

VII. الأهداف الإستراتيجية

VIII. مبادئ وقيم الإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050

IX. أصحاب المصلحة

X. التحديات والجدوى.

XI. الأطر التنظيمية الحالية والمبادرات الجارية.

XII. إطار الإجراءات الإستراتيجية

أ) المنطقة البحرية الحصرية المشتركة لأفريقيا. (CEMZA)

ب) التعاون والتنسيق بين الوكالات العابرة للأوطان في مجال السلامة والأمن البحري

ج) مراكز عملياتية بحرية إقليمية .

د) مصايد الأسماك وتربية الأحياء المائية

هـ) السياحة البحرية المتكاملة وإستراتيجية الترفيه لأفريقيا .

و) الأحواض المائية العملاقة بإفريقيا. (GA2)

ز) استراتيجيه القارة للموارد البشرية البحرية المتكاملة.

ح) إدارة مخاطر الكوارث.

ط) مناولة و شحن المواد الخطرة والبضائع الخطرة

ي) الحدود البحرية / ترسيم.

ك) الحكامة البحرية

- i . التموين غير المشروع بالوقود / سرقة النفط الخام
- ii . غسل الأموال والاتجار بالأسلحة غير المشروعة والمخدرات.
- iii . الجرائم البيئية
- iv . أمن الحاويات وبرنامج المراقبة
- v . دولة العلم والمراقبة من قبل دولة الميناء
- vi . الجغرافية المائية (الهيدروغرافيا)
- vii . القرصنة والسطو المسلح في البحر.
- viii . الإرهاب البحري
- ix . الاتجار بالبشر وتهريب البشر وطالبي اللجوء المسافرين عن طريق البحر
- x . الاتصالات الإستراتيجية وأمن الفضاء الالكتروني.
- xi . التخطيط المكاني البحري
- xii . رصد التنوع البيولوجي والبيئية
- XIII . الفوائد الاقتصادية: خلق الثروة من المجال البحري الإفريقي
- XIV . فرص التجارة والقدرة التنافسية
- XV . بناء القدرات والإمكانات
- XVI . الأنظمة القانونية والتنظيمية
- XVII . مبادرات التوعية
- XVIII . التمثيل في المؤسسات الدولية
- XIX . إستراتيجية الموارد
- XX . الرصد والتقييم القائم على النتائج
- XXI . إستراتيجية المخاطر
- XXII . الخلاصة

الملحق أ: اختصارات.

الملحق ب: التعاريف.

الملحق ج: خطة عمل للتفعيل.

i. شكر وتقدير.

سعادة نائب رئيس مفوضية الاتحاد الإفريقي.

المنظمة الأممية

ii. تمهيد.

سعادة رئيسة مفوضية الاتحاد الإفريقي.

النسخة الأصلية

هذه الإستراتيجية مهداة لذكرى أولئك الذين ماتوا في البحر في محاولة لكسب تحسين نوعية الحياة، وأولئك الذين وافتهم المنية في المحيطات في سياق تجارة الرقيق، والاستعمار، والنضال من أجل تقرير مصير و استقلال أفريقيا.

وعليه، يتم ترك هذه الصفحة فارغة عمدا.

المنظمة الأممية

الملخص التنفيذي.

تتعرض المياه الداخلية والمحيطات والبحار في أفريقيا إلى ضغوطات. وعلى مر السنين، تكاثفت الأنشطة البحرية التقليدية مثل الشحن أو صيد الأسماك، في حين ظهرت أنشطة جديدة، مثل تربية الأحياء المائية أو استغلال الطاقة المتجددة في أعالي البحار. ومع ذلك، فإن الزيادة في كثافة الأنشطة في البحار تجري على خلفية انعدام الأمن ومختلف أشكال الاتجار غير المشروع وتدهور البيئة البحرية وانحصر التنوع البيولوجي والآثار المتفاقمة لتغير المناخ. وفي العقود الماضية وصلت الخسائر الإجمالية المباشرة للإيرادات من الأنشطة غير القانونية في المجال البحري في أفريقيا (AMD) إلى مئات المليارات من الدولارات الأمريكية، ناهيك عن الخسائر في الأرواح.

ويعزز جدول أعمال التنمية للاتحاد الإفريقي، من بين أمور أخرى، تنمية رأس المال البشري وتحسين مستوى المعيشة. فالبرنامج هذا شامل ويعتمد على نهج للتنمية محوره الإنسان تشترك فيه كل الفئات الاجتماعية. وهو يهدف إلى جعل أفريقيا تستخدم مواردها الخاصة لتأخذ مكانها الصحيح في عالم متعدد الأقطاب كل يعتمد على الآخر وأكثر إنصافاً. ففي المجال البحري لأفريقيا، تكون المجموعة الواسعة من الأنشطة ذات الصلة مترابطة إلى حد ما، ويكون لها تأثير محتمل على التطور من خلال مساهماتها في الاستقرار الاجتماعي والاقتصادي والسياسي، والسلامة والأمن. والجدير بالذكر أنه لا يمكن لنهج تنظيم وإدارة الموارد والمسائل البحرية أن يقتصر على مجموعة مختارة من القطاعات أو الصناعات.

عندما تم إعداد هذه الإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 (AIM)، كان من المسلم به أن المجال البحري لأفريقيا لديه إمكانات هائلة لتكوين الثروة. ونفس الشيء أيضا بالنسبة لإدراك الدول الأعضاء بالاتحاد الإفريقي أن لديها تحديات وفرص بحرية مشتركة، وبالفعل، مسؤوليات كبيرة لتوليد إرادة سياسية مرغوب فيها لتنفيذ هذه الإستراتيجية.

ووفقا لذلك، توفر الإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 إطارا واسعا لحماية والاستغلال المستدام للمجال البحري الإفريقي قصد خلق الثروات. وكانت الاستراتيجية هي نتاج شامل لمداخلات من الخبراء الأفارقة بمن فيهم مؤسسات الفكر والرأي والمنظمات غير الحكومية والأوساط الأكاديمية والمجموعات الاقتصادية الإقليمية، والآليات الإقليمية،

والدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي والوكالات المتخصصة وأهم أصحاب المصلحة الآخرين مثل المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا، جعيات إدارة الموانئ الأفريقية، ومجلس اتحاد الناقلين البحريين الأفريقيين، ومؤسسات التدريب البحري، وجميع مذكرات التفاهم بشأن المراقبة من قبل دولة الميناء، والأمم المتحدة، والمنظمة البحرية الدولية (IMO)، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، ومنظمة العمل الدولية، ومنظمة التجارة العالمية، ومنظمة الجمارك العالمية، وغرفة التجارة الدولية، والمنتدى العالمي للناقلين البحريين، والمنظمة الهيدروغرافية الدولية والقطاع الخاص. وقد تم إعدادها لمعالجة التحديات البحرية الحالية والناشئة والمستقبلية في أفريقيا، مع الأخذ في الاعتبار مصالح البلدان غير الساحلية، مع تركيز واضح على خلق الثروة من تعزيز التسيير المستدام للمياه الداخلية لأفريقيا ومحيطاتها وبحارها.

وتدمج الإستراتيجية خطة العمل المرفقة لتفعيلها مع رؤية واضحة المعالم و أهداف قابلة للتحقيق، بما في ذلك الأهداف المحددة المرغوب فيه، والأنشطة والمعالم من أجل تحقيق الوضع النهائي الاستراتيجي لخلق ثروة متزايدة في مجال بحري إفريقي مستقر وآمن.

"إننا نعرب عن تأييدنا غير المشروط لهذه المبادرة الهامة للغاية وأؤكد للمفوضية تعاوننا الكامل. ونطلب كذلك من جميع أصحاب المصلحة دعم هذا المشروع بالذات والذي سيعزز معايير الأمن العالمي وتستفيد منه الأجيال القادمة من المواطنين الأفارقة". (وزراء ورؤساء الوفود الذين حضروا المؤتمر الأول للوزراء الأفارقة المسؤولين عن الشؤون البحرية، أديس أبابا، إثيوبيا، 21 أبريل 2012).

مقدمة.

1. تغطي المياه أكثر من ثلثي سطح الأرض وتؤثر على الحياة في كل مكان. وإفريقيا ثاني أكبر قارة وأكبر جزيرة وبمساحة¹ قدرها 43 مليون كم² تغطي خمس المساحة الإجمالية للأرض. ويصل الطول الإجمالي لسواحلها، بما في ذلك الجزر، أكثر من 26000 ميل بحري. وثمانية وثلاثون (38) بلد أفريقي ساحلي أو دول جزرية بينما 52 من أكثر من مائة ميناء خاص لمناولة الحاويات ومختلف أشكال البضائع. في حين أن السفن المملوكة من قبل

¹ بما فيها 13 مليون كم² من المناطق الاقتصادية الخالصة للدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي

أفريقيا تشكل 1.2 ٪ من سفن العالم ونحو 0.9 ٪ من الحمولة الإجمالية، تتعامل الموانئ مع 6 ٪ فقط من إجمالي الشحن البحري العالمي وحوالي 3 ٪ من الحركة العالمية للحاويات.

2. وتكون التجارة الدولية هامة للغاية لكثير من الاقتصاديات الإفريقية، وذلك لأن أكثر من 90 ٪ من واردات وصادرات أفريقيا تكون عن طريق البحر. وعلى مدى العقود الأربعة الماضية، تضاعف حجم التجارة العالمية المنقولة بحرا أكثر من أربع مرات. تسعين في المائة من التجارة العالمية وثلثي إمدادات الطاقة تتم عن طريق البحر. فإن محيطات العالم وبحاره مترابطة، وأي فعل في بحر ما وأية سياسة إقليمية ما لها تأثير مباشر أو غير مباشر على البحر قد يكون لها آثار إيجابية أو سلبية على البحار الأخرى وعلى السياسات الإقليمية الأخرى. فبينما يعيش أكثر من 46 ٪ من الأفارقة في فقر مدقع، وهي نسبة في ارتفاع مستمر، تشكل الأسماك إسهاما حيويا في تحقيق الأمن الغذائي والتغذية لأكثر من 200 مليون أفريقي وتوفر الدخل لأكثر من 10 مليون نسمة. وللأسف، فإن صادرات أفريقيا من الأسماك والمنتجات السمكية لم تظهر تحسنا كبيرا في العقد الماضي. وبالإضافة إلى ذلك، زاد الاستخدام المكثف والمتزايد للمحيطات والبحار من قبل مختلف القطاعات، وكذا التغير المناخي، في الضغط على البيئة البحرية.

3. و يقدم المجال البحري الإفريقي لكل الدول الإفريقية فرص نمو واسعة وشبكة من الممرات البحرية ذات الأهمية الهائلة للأمن والازدهار. إن المجال البحري الإفريقي ذو أهمية كبيرة من حيث الموارد الطبيعية المتعلقة بالطاقة والتجارة والصناعة والأنشطة العلمية والترفيهية. وتؤثر التجارة الدولية عن طريق المياه على الناس والصناعات في جميع أنحاء القارة بأكملها، بما في ذلك البلدان غير الساحلية. وبالإضافة إلى ذلك، فإن العديد من السفن والموانئ وأحواض بناء السفن، والصناعات المساندة في المجال البحري الإفريقي توفر الآلاف من فرص العمل للأفارقة. ومن الواضح أن تعطل أو عدم الكفاءة في نظام المجال البحري الإفريقي مع سلسلة وصناعات التمويل يكون له تأثير مكلف على عدد كبير من المشاركين في اقتصاديات العديد من البلدان الإفريقية.

4. ووفقا لذلك، فإن تطوير المجال البحري الإفريقي يتطلب حولا مبتكرة ونظم تسيير فعالة لضمان الاستدامة على المدى الطويل، فضلا عن تنفيذ القوانين والمواثيق الوطنية والدولية لمواجهة التحديات الحالية في ظل الحركة العالمية (مثل تحويل الأنماط الجغرافية للتجارة، والقوى الاقتصادية الناشئة، والحركة البيئية، وما إلى ذلك).

5. جاء في نشيد الاتحاد الإفريقي، في جزء منه، ما يلي: "يا أبناء وبنات أفريقيا، ولحم الشمس ولحم السماء، دعونا نجعل أفريقيا شجرة الحياة". لتحقيق ذلك، حددت منظمة الوحدة الإفريقية، والتي أصبحت رسمياً الاتحاد الإفريقي في عام 2002، لنفسها هدفاً لبناء، بحلول عام 2025:

" إفريقيا موحدة ومتكاملة²؛ إفريقيا مشبعة بالمثل العليا للعدالة والسلام؛ أفريقيا مترابطة وقوية ومصممة على تسطير إستراتيجية طموحة لها؛ أفريقيا تركز على التكامل السياسي والاقتصادي والاجتماعي والثقافي الذي من شأنه أن يعيد إلى الوحدة الإفريقية معناها الكامل؛ أفريقيا قادرة على تحقيق الأفضل من مواردها البشرية والمادية، وتحرص على ضمان التقدم والازدهار لمواطنيها من خلال الاستفادة من الفرص التي تتيحها عالم تسوده العولمة؛ وأفريقيا قادرة على تعزيز قيمها في عالم غني باختلافاته³. "

6. هناك سبع مهام منوطة بمفوضية الاتحاد الإفريقي (AUC) لتحقيق هذه الرؤية في الواقع الملموس. فهي مرتبطة، وتتضمن على المثل العليا للسلام والاستقرار وجميع جوانب الأمن، وخاصة الأمن الإنساني. وهذه المهام السبع هي:

- i. جعل الاتحاد الإفريقي فعال ومسؤول؛
- ii. بناء توافق في الآراء حول رؤية مشتركة وجدول أعمال مشترك في القارة؛
- iii. تعزيز بروز مجتمعات تقوم على مبادئ سيادة القانون والحكم الرشيد والأمن الإنساني؛
- iv. تعزيز التعاون الاقتصادي الإقليمي كأساس لا رجعة فيه للتكامل في القارة؛
- v. إنشاء بنية أساسية متكاملة؛
- vi. معالجة الأسباب الهيكلية للفقر والتخلف؛
- vii. تعزيز حركية الثقافة الإفريقية والإبداع الإفريقي.

² إفريقيا واحدة المشار إليها هنا هي في الواقع كل إفريقيا بما فيها المياه الداخلية والمحيطات والبحار المجاورة لها من الشمال إلى الجنوب ومن الشرق إلى الغرب دون تمييز بسبب العرق واللون والدين.

³ مفوضية الاتحاد الإفريقي، خطة عمل إستراتيجية لفترة 2004-2007

7. يحتوي البعد البحري للمهام السبع تقريبا جميع القضايا الرئيسية التي تواجهها أفريقيا، وهي:

- i. الأنشطة المتنوعة غير القانونية، التي تشمل إلقاء النفايات السامة والتخلص من الزيوت، والمتاجرة غير المشروعة بالنفط الخام ، وتهريب الأسلحة والمخدرات والاتجار بالبشر وتهريبهم والقرصنة والسطو المسلح في البحر؛
- ii . استغلال الطاقة، وتغير المناخ، وحماية البيئة والمحافظة عليها
- iii . البحث والابتكار والتطوير.

IV تطوير القطاع البحري بما في ذلك القدرة التنافسية، وخلق فرص العمل، والتجارة الدولية، والبنية التحتية البحرية، والنقل، والتكنولوجيا والاتصالات واللوجستيات.

8. ولهذا السبب، فإن الوقت قد حان لأفريقيا لإعادة النظر في كيفية إدارة ممرات مياهها الداخلية ومحيطاتها وبحارها. فهي ركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية لجميع الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي، وحيوية في مكافحة الفقر والبطالة. وهناك أيضا ضرورة ملحة لوضع مبادرة " الاقتصاد الأزرق " المستدامة التي من شأنها أن تكون النسخة البحرية للاقتصاد الأخضر، أي مبادرة من شأنها تحسين معيشة المواطنين الأفارقة مع الحد بشكل كبير من المخاطر البيئية البحرية وكذلك أوجه القصور البيئية والنقائص في التنوع البيولوجي.

9. ونظرا لما سبق، دعا رؤساء الدول والحكومات الإفريقية مفوضية الاتحاد الإفريقي في الدورة العادية الثالثة عشر لقمّة الاتحاد الإفريقي "الوضع إستراتيجية شاملة و متماسكة"⁴. وكلفوا أيضا المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية لتطوير وتنسيق ومواءمة السياسات والاستراتيجيات، وتحسين الأمن البحري الإفريقي ومعايير السلامة، وكذلك الاقتصاد البحري الإفريقي لخلق المزيد من الثروة من المحيطات والبحار، وفي نهاية المطاف ضمان رفاه الشعوب الإفريقية.

⁴ القرار [Assembly/AU/Dec.252 (XIII)] الصادر عن الدورة العادية 13 للمؤتمر الاتحاد الإفريقي الذي عقد في سرت، ليبيا، في يوليو 2009.

10. تكمن الحاجة إلى الإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 في أهداف ومبادئ القانون التأسيسي (المادة 3 و 4). وتتص المادة 3 من البروتوكول المتعلق بإنشاء مجلس السلم والأمن (PSC) التابع للاتحاد الإفريقي على أن الأهداف التي أنشئ من أجلها مجلس السلم والأمن يجب أن تشمل إعداد سياسة مشتركة لدفاع وأمن أفريقيا (CADSP) للاتحاد الإفريقي، وفقا للمادة 4 (د) من القانون التأسيسي.

11. تمشيا مع ما سبق ذكره، تم إعداد الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 كأداة لمعالجة تحديات أفريقيا البحرية من أجل التنمية المستدامة والقدرة على المنافسة. وتهدف الإستراتيجية إلى تعزيز خلق المزيد من الثروة من محيطات وبحار أفريقيا ومياهها الداخلية، من خلال تطوير اقتصاد بحري مزدهر وتحقيق الإمكانيات الكاملة للأنشطة المتصلة بالبحر بصفة مستدامة وباحترام البيئة. فمن نافلة القول أن المحافظة على البيئة البحرية في أفريقيا أمر حيوي لنمو الناتج المحلي الإجمالي، وحصاة التجارة العالمية والإقليمية، والقدرة التنافسية، والنمو طويل الأجل والتشغيل. ووفقا لذلك، فإن خطة العمل المرفقة للإستراتيجية تحدد الأهداف المطلوبة التي يتم تحديدها من خلال الأنشطة ذات الصلة، والنتائج، والأطر الزمنية و الجهات المنفذة. وتشمل الأهداف التوقعات لمؤسسات وهياكل جديدة، وخلق الثروة وتنمية الموارد البشرية، فضلا عن بناء القدرات في مجال الإدارة البحرية.

12. فمن المفترض أن القيود الواضحة مثل الموارد، فضلا عن القدرات والإمكانيات، يمكن تخفيفها بإرادة سياسية قوية من القيادات السياسية في إفريقيا، وبتعزيز التعاون والتنسيق الفعال لجميع السياسات البحرية ذات الصلة في مختلف مستويات صنع القرار. ومن المفترض أيضا أن يتم التصديق على جميع النصوص القانونية ذات الصلة والملزمة (أو قيد النظر للتصديق عليها) ويتم تطبيقها على المستوى المحلي.

13. لا يجوز تفسير أي شيء في هذه الوثيقة أو تطبيقه بحيث يتعارض مع سيادة أي دولة من الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي وفقا لمبادئ القانون الدولي.

14. قبل تحديد المنافع الاقتصادية (التي هي خلق الثروة من المجال البحري الإفريقي) والموارد اللازمة لتنفيذ الإستراتيجية، تقدم هذه الوثيقة الخطوط العريضة لمجموعة من

التعريفات والتهديدات، ومواطن الضعف في المجال البحري الإفريقي، وبيان رؤية الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050، والوضع النهائي الإستراتيجي ، والأهداف الإستراتيجية وإطار الإجراءات الإستراتيجية.

II. التهديدات ومواطن الضعف.

15. يلفت المجال البحري الإفريقي الانتباه إلى مجموعة واسعة من التهديدات الحقيقية والمحتملة التي يمكن أن تؤدي إلى إصابات جماعية وإلحاق أذى اقتصادي كارثي إلى الدول الإفريقية. فبالإضافة إلى خسارة في الإيرادات، فيمكن أن تغذي العنف وانعدام الأمن. ويمكن لبعض منها، مثل الاتجار بالمخدرات، أن تغذي الفساد، وتمول شراء الأسلحة غير المشروعة، وتفسد الشباب، وتحرف الديمقراطية / سيادة القانون، وتزعزع استقرار الاقتصاديات وتشوّه الحياة المجتمعية. ومع تزايد العوامل المهددة للمجال البحري في أفريقيا نمو من حيث العدد والقدرة، يجب أن يكون هناك مسعى إفريقي لمعالجة هذه العوامل على الصعيدين الوطني والإقليمي والقاري.

16. ومن بين أمور أخرى، تشمل التهديدات ونقاط الضعف في المجال البحري الإفريقي على ما يلي:

i. الجريمة المنظمة العابرة للأوطان في المجال البحري (بما في ذلك غسل الأموال، والاتجار غير المشروع بالأسلحة والمخدرات والقرصنة والسطو المسلح في البحر، والتموين بالنفط غير القانوني / سرقة النفط الخام على طول السواحل الأفريقية، الإرهاب البحري والاتجار بالبشر وتهريب البشر وطالبي اللجوء المسافرين عن طريق البحر)؛

ii. الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم والصيد المفرط للأسماك والجرائم البيئية (ويشمل الغرق المتعمد للسفن وانسكاب النفط، بالإضافة إلى إلقاء النفايات السامة)؛

iii. الكوارث الطبيعية ، تدهور البيئة البحرية وتغير المناخ؛

iv. الاتصالات الإستراتيجية والجرائم الالكترونية

v. الإطار القانوني الضعيف

vi. نقص و/ أو ضعف المساعدات المقدمة للملاحة البحرية، وعمليات المسح الهيدروغرافي الحديث، والخرائط الملاحية الحديثة، والمعلومات المتعلقة بالسلامة البحرية في عدد من الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي.

III . الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050.

17. تشمل " الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 " ، على خطط عمل طويلة الأجل متعددة الطبقات ومنسقة ومتماسكة وجامعة من شأنها تحقيق أهداف الاتحاد الإفريقي لتعزيز الاستدامة البحرية من أجل إفريقيا مزدهرة⁵.

IV . بيان الرؤية.

18. تكمن الرؤية الشاملة للإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 في تعزيز زيادة خلق الثروة من محيطات وبحار أفريقيا من خلال تطوير الاقتصاد الأزرق المستدام المزدهر بطريقة آمنة ومستدامة بيئياً.

1.- إستراتيجية الوضع النهائي

19- زيادة خلق الثروات من المجال البحري الإفريقي بحيث تساهم بشكل إيجابي في التنمية البيئية والاجتماعية والاقتصادية، فضلا عن زيادة الاستقرار الوطني والإقليمي والقاري، من خلال تضافر الجهود التعاونية والمنسقة والمتماسكة والبناءة للثقة والمتعدد الطبقات لبناء كتل من أنشطة القطاع البحري بالتنسيق مع عناصر تحسين الحكامة البحرية.

⁵ القرار [Assembly/AU/Dec.252 (XIII)] الصادر عن الدورة العادية 13 للمؤتمر الاتحاد الإفريقي الذي عقد في سرت، ليبيا، في يوليو 2009

2. الأهداف.

20. تهدف الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 إلى تحقيق ما يلي:

- i. فهم شامل للتحديات القائمة والمحتملة، بما في ذلك تخصيص الموارد للأولويات المحددة في إطار زمني محدد مسبقا.
- ii. نهج شامل ومنسق ومتناسك امن شأنه أن يعمل على تحسين الظروف البحرية فيما يتعلق بالتنمية البيئية والاجتماعية والاقتصادية، فضلا عن القدرة على توليد الثروة من الحكامة المستدامة للبحار والمحيطات في أفريقيا.
- iii. نموذج مشترك للاتحاد الإفريقي، و المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية، والمنظمات ذات الصلة، والدول الأعضاء، لتوجيه تحليل الوضع البحري، وتخطيط الميزانية التخصيص الفعال للموارد، من أجل تعزيز الاستدامة البحرية لأفريقيا متكاملة ومزدهرة.
- iv. خطة عمل تحدد معالم وأهداف بناء القدرات ومتطلبات التنفيذ، بما في ذلك الدعم الفني والمالي من داخل أفريقيا، وكذلك من شركاء التنمية.

3. الأهداف الإستراتيجية.

21. تمشيا مع مبادئ الاتحاد الأفريقي، والقيم الراسخة المنصوص عليها في القانون التأسيسي للاتحاد الإفريقي، مع البرامج المطبقة، فإن الأهداف التالية تقوم بتوجيه الأنشطة الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 في:

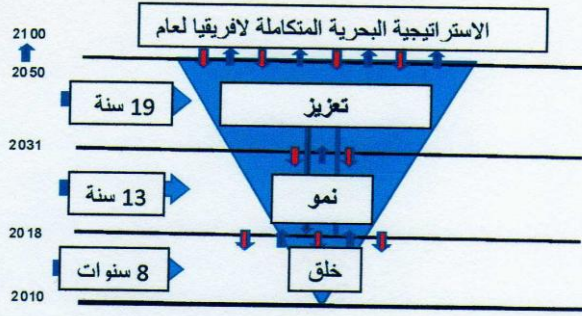
- i. إنشاء منطقة بحرية مشتركة حصريا لأفريقيا (CEMZA)
- ii. إشراك المجتمع المدني وجميع الجهات المعنية الأخرى لتحسين الوعي بقضايا الملاحة البحرية
- iii. تعزيز الإرادة السياسية على المستوى الوطني والإقليمي والقاري
- iv. تعزيز خلق الثروات، وأداء التجارة الإقليمية والدولية من خلال القدرة البحرية وبناء القدرات
- v. ضمان أمن وسلامة أنظمة النقل البحري
- vi. تقليل الأضرار البيئية وتعجيل الشفاء من أحداث كارثية
- vii. منع الأعمال العدائية والإجرامية في البحر، وتنسيق محاكمة الجناة

- viii. حماية السكان، بما في ذلك تراث المجال البحري الإفريقي والأصول والبنية التحتية الحيوية من التلوث البحري وإلقاء النفايات السامة والنووية
- ix. تحسين الإدارة المتكاملة للمنطقة/ المناطق الساحلية في أفريقيا
- x. الترويج للتصديق على النصوص القانونية الدولية و تطبيقها
- xi. ضمان التآزر والتماسك بين السياسات القطاعية داخل وبين المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية.
- xii. حماية حق الوصول إلى البحر وحرية عبور السلع إلى الدول غير الساحلية.

4. مبادئ وقيم الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050.

22. بالإضافة إلى مبدأ "فكر في أفريقيا في المقام الأول" على النحو المنصوص عليه في المادة 4 من القانون التأسيسي للاتحاد الإفريقي، فإن مبادئ وقيم الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 هي تلك الواردة في المادة المذكورة أعلاه. فإن تبادل المعلومات، والاتصالات، والتعاون، والمشاركة، وبناء القدرات والتنسيق (IC5) لا تزال هي الفلسفات التوجيهية لها، والهدف العام من ذلك هو زيادة تحقيق التنمية والتكامل في القارة.

23. ونقطة البداية، كما هو مبين أدناه في قاعدة الهرم المقلوب، بالكاد يمكن رؤيتها. ومع ذلك، فإن المعلومات، والاتصالات، والتعاون، والمشاركة، وبناء القدرات والتنسيق (IC5) داخل وبين المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية ستوسع القاعدة وتشمل القارة بأكملها. فإن إمكانية تعزيز الاستدامة البحرية كما هو مبين ستشكل الوضع النهائي. سيساعد جدول "الإستعجالي مقابل المهم" في وضع نظام سليم لتحديد أولويات التنفيذ لفترة السنوات 8 الأولى التي تغطي 2010 إلى 2018.



5. أصحاب المصلحة.

24. يشمل أصحاب المصلحة من تحسين الظروف البحرية الدول الأعضاء في الاتحاد الأفريقي، والمجتمعات المحلية والوكالات الإقليمية المتخصصة والجمعيات، والقطاع الخاص البحري الإفريقي والشركاء في التنمية الإستراتيجية والمجتمع الدولي ككل. وقصد تنفيذ الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا، تشمل توقعات أصحاب المصلحة على (أ) الشفافية والمساءلة، (ب) الاستخدام الفعال والرشيد للموارد، (ج) تقارير ومعلومات دقيقة وفي الوقت المناسب، (د) تقديم المشورة والتوجيه والدعم لاستدامة ووظيفية المؤسسات، (هـ) التنسيق في المواءمة بين الأنظمة القانونية والتنظيمية، (و) التعاون والتنسيق، و (ز) الاستجابة الفعالة وفي الوقت المناسب للتحديات الناشئة في أفريقيا. وهذا سوف يتطلب نهجا متعدد المستويات أكثر تنسيقا وانسجاما وتعاونا وتمادسا وبناءا للثقة بين الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية، والمنظمات الإفريقية ذات الصلة والدول الأعضاء والقطاع الخاص وكذلك شركاء التنمية الدوليين، من أجل تعزيز أهداف الاتحاد الإفريقي الأولية،

25. يمكن للقطاع البحري الإفريقي والمجالات ذات الصلة لبناء القدرات وصفها باستخدام الأنشطة التالية:

i. الحكامة البحرية (إدارة الشؤون البحرية)؛

ii. التجارة البحرية⁶؛

⁶ بزيادة 95٪ من التجارة من أفريقيا.

- iii. الدفاع والأمن البحري (العسكري والمدني، وخدمات الحماية العمومية والخاصة)؛
- iv. التعليم البحري والبحث العلمي (الجغرافيا المائية وعلم المحيطات ومصائد الأسماك التدريب الساحلي والداخلي والبحوث ونقل التكنولوجيا)؛
- v. السياحة البحرية (الشاطئية والعائمة)؛
- vi. مصايد الأسماك وصناعات تربية الأحياء المائية ؛
- vii. صناعات بناء السفن و إصلاح السفن؛
- viii. النقل البحري والخدمات المعاونة ؛
- ix. خلق الثروة، و
- x. إدارة الموانئ والمرافئ.
- xi. سلامة الملاحة البحرية (تحذيرات بحرية، خدمات إر

X. التحديات والجدوى.

26. يكمن التحدي عند إعداد الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 في اجتياز اختبارات الجدوى الأربعة:

i. ملاءمة - ويجب على الوضع النهائي أن يكون قابلا للتحقيق وبما يتفق مع خطة عمل الإستراتيجية، أي التحصيل والاكتفاء من خلق ثروة متزايدة من المجال البحري الإفريقي التي تساهم بشكل إيجابي في التنمية البيئية والاجتماعية والاقتصادية، فضلا عن زيادة الاستقرار الوطني والإقليمي والقاري.

ii. .القبول - يجب أن تكون الإستراتيجية قد دعمتها واحتضنتها الدول الأعضاء، والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية، وتكون فعالة من حيث التكلفة في التنفيذ.

iii. الجدوى - يجب على خطة العمل أن تحدد بوضوح جميع الموارد، بما في ذلك متطلبات التمويل لتنفيذ ضمن أطر زمنية واقعية.

iv. التوافق - يجب أن تكون الإستراتيجية متوافقة مع الاتفاقيات والأطر القانونية البحرية المتفق عليها إفريقيا ودوليا .

XI. الأطر التنظيمية الحالية والمبادرات الجارية.

27. يتم تفسير وتنفيذ الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 طبقا لجميع الأطر التنظيمية الوطنية والدولية وللاتحاد الإفريقي والمبادرات البحرية الجارية في أفريقيا ذات الصلة ، والتي تشمل، ولكن ليس على سبيل الحصر:

i. جمعية موانئ شمال أفريقيا (UAPNA)، وجمعية إدارة موانئ غرب ووسط أفريقيا (PMAWCA) ومذكرة تفاهم غرب ووسط أفريقيا حول المراقبة من قبل دولة الميناء (مذكرة تفاهم أبوجا)، وهي اتفاقيات تم التوقيع عليها استجابة للمبادرة العالمية للقضاء على السفن الرديئة وظروف عمل البحارة دون المستوى المطلوب والمحافظة على البيئة البحرية.

ii. مذكرة تفاهم المنظمة البحرية لغرب ووسط أفريقيا (MOWCA) حول إنشاء الشبكة المتكاملة لحرس السواحل.

iii. ندوة القوة البحرية لأفريقيا (SPAS)، وهو تجمع دوري لرؤساء القوات البحرية وحرس السواحل الأفريقية.

iv. الإستراتيجية الإقليمية الإفريقية للحد من مخاطر الكوارث (DRR) بمبادرة الاتحاد الإفريقي وأمانة النيباد آنذاك⁷، جنبا إلى جنب مع الإستراتيجية الدولية للأمم المتحدة للحد من الكوارث، وبنك التنمية الإفريقي مكتب الأمم المتحدة الإنمائي لمنع الأزمات والإنعاش (BCPR / UNDP)، وكذلك برنامج الأمم المتحدة البيئي (UNEP).

⁷ النيباد هو برنامج للاتحاد الإفريقي ومنذ إدماجه رسميا في هياكل وعمليات الاتحاد الإفريقي في يناير 2012، أعيد تسمية أمانة النيباد منذ ذلك الحين بوكالة النيباد التخطيط والتنسيق (NPCA).

v. إعلان أبوجا بشأن مصايد الأسماك المستدامة وتربية الأحياء المائية في أفريقيا (2005).

vi. خطة العمل واغادوغو للاتحاد الإفريقي (2007) لمكافحة الاتجار في البشر، خاصة النساء والأطفال و"مبادرة مفوضية الاتحاد الإفريقي لحملة ضد الاتجار (AU.COMMIT)(2009)، التي قامت بها مديرية الشؤون الاجتماعية لمفوضية الاتحاد الإفريقي بالشراكة مع الأمم المتحدة / الكتلة الاتحاد الإفريقي للتنمية الاجتماعية والبشرية (SHD).

vii. المركز الإقليمي لآلية الأمن البحري للمجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (ECCAS)، بما في ذلك مركز التنسيق المتعددة الجنسيات هي الأداة لاتفاق تم توقيعه في مايو 2009، بياوندي، الكاميرون من قبل الدول أربع دول تابعة للمجموعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (الكاميرون والغابون وغينيا الاستوائية وساو تومي) لإدماج جهودها في معالجة قضايا الأمن البحري في المنطقة المشتركة بينهما في خليج غينيا.

viii. الميثاق الإفريقي للنقل البحري (AMTC)، 2010، وكذلك قرار دوربان بشأن السلامة البحرية والأمن البحري وحماية البيئة البحرية في أفريقيا.

ix. مبادرات هامة أخرى مثل:

- أ. اتفاقات بشأن تحديد وترسيم الحدود البحرية بين الدول الأعضاء.
- ب. إعداد وتنفيذ الاستراتيجيات البحرية المتكاملة داخل وفيما بين المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية.
- ج. عمليات دولية لمكافحة القرصنة البحرية و برامج بناء القدرات.

XII. إطار الإجراءات الإستراتيجية.

28. تمشيا مع الأهداف المحددة والوضع النهائي للإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا، يوضح هذا القسم أسس الأنشطة و النتائج الضرورية اللازمة لتنفيذ الإستراتيجية. ونتيجة

لذلك، يتم توفير الأنشطة والنتائج، بما في ذلك الأطر الزمنية للتنفيذ والوكالات المسؤولة عن ذلك في خطة عمل الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 المرفقة لهذه الوثيقة .

أ) المنطقة البحرية الحصرية المشتركة لأفريقيا (CEMZA).

29. ستقوم أفريقيا، حسب الاقتضاء وعند الإمكان، منطقة بحرية حصرية مشتركة لأفريقيا (CEMZA). وهذا يتطلب إنشاء فرقة عمل إستراتيجية مخصصة (S2TF) لإعداد الملف التقني الذي سيدعم الإعلان الرسمي للمنطقة البحرية الحصرية المشتركة لأفريقيا (CEMZA). سيضم الملف التقني مخططات تقدم الحدود الخارجية للمنطقة البحرية المشتركة حصرا لأفريقيا، ومن المتوقع أن تمنح المنطقة البحرية المشتركة لأفريقيا (CEMZA) فوائد جيواستراتيجية واقتصادية وسياسية واجتماعية وأمنية هائلة، لأنها سوف تولد جهود جماعية وتحد من مخاطر جميع التهديدات العابرة للأوطان، وسوء الإدارة البيئية والتهرب والاتجار بالأسلحة .

30. ولكون المنطقة البحرية الحصرية المشتركة (CEMZA) مجال بحري إفريقي مشترك دون حواجز فهو مفهوم يهدف إلى "تعزيز التجارة البيئية الإفريقية"⁸، والقضاء على الإجراءات الإدارية في النقل البحري الإفريقي البيني أو تبسيطها ، وذلك بهدف جعلها أكثر جاذبية وأكثر كفاءة وأكثر تنافسية، وبذل المزيد من الجهد لحماية البيئة. ستساهم المنطقة البحرية الحصرية المشتركة (CEMZA) في تكامل السوق الداخلية للنقل البحري والخدمات البحرية داخل الاتحاد الإفريقي. ويجب على الاتحاد الإفريقي إعداد مبادئ توجيهية لتطوير بيئة مشتركة لتبادل المعلومات للمنطقة البحرية الحصرية المشتركة (CEMZA)، مما سيسمح للتقارب نظم الرصد والتتبع الحالية والمستقبلية المستخدمة لسلامة وأمن الملاحة البحرية وحماية البيئة البحرية، ومراقبة مصائد الأسماك، والمصالح التجارية والاقتصادية، ومراقبة الحدود وغيرها من أنشطة تطبيق القانون و الدفاع .

ب) التعاون والتنسيق بين الوكالات العابرة للأوطان في مجال السلامة والأمن البحري .

"ومن جانبه، فإن الاتحاد الإفريقي هو في طور عملية استكمال جهوده من خلال وضع رؤية لمعالجة الأمن البحري والسلامة البحرية، بما في ذلك الإلمام بالحالة في المجال البحري للقارة الإفريقية، من خلال معالجة شاملة للقضية في الإستراتيجية الجديدة للمفوضية ."

⁸ موضوع القمة 18 لمؤتمر الاتحاد الإفريقي، يناير 29 - 30، 2012، أديس أبابا، إثيوبيا.

سعادة السفير رمطان لعامرة، مفوض الاتحاد الإفريقي للسلم والأمن، اجتماع مجلس الأمن الدولي رقم 6046 ، نيويورك، 16 ديسمبر 08)

31. يجب لخطوات تعزيز التعاون والتنسيق بين الوكالات والعاير للأوطان حول الأمن والسلامة البحرية أن تشمل وضع نهج مشترك بين الوكالات، قدرة عنصر بحري في إطار القوة لأفريقية الجاهزة (ASF) ، وإنشاء مجموعة عمل قارية ممثلة تتكون من قادة القوات البحرية الإفريقية و / أو حرس السواحل (CHANS) للتدقيق في قضايا الإلمام بالحالة والتعاون من أجل تعزيز الإلمام بالمجال البحري الأفريقي (MDA) ، والتمسك بجهود التعاون بين القوات البحرية / حرس السواحل للدول الأعضاء بالاتحاد الإفريقي والشركاء الدوليين. سيقوم الاتحاد الإفريقي، بالتعاون مع الوكالات البحرية في مختلف أنحاء القارة، بما في ذلك تلك التابعة للدول الأعضاء الساحلية وغير الساحلية بتعيين ممثلين لمجموعة عمل (CHANS). و ستسعى هذه المجموعة (CHANS) جاهدة قصد :

i. تعزيز تنمية القدرات اللازمة لتحقيق الإلمام الفعال بالمجال البحري (MDA) في أفريقيا .

ii. جمع الإرادة السياسية الوطنية والإقليمية من خلال تعزيز فهم أهمية الإلمام بالمجال البحري الإفريقي (MDA) بوصفه عاملا حاسما في بناء أمن وسلامة المجال البحري في أفريقيا .

iii. زيادة عمليات المراقبة الإقليمية المشتركة في البحر، وإنشاء شبكات إبحار للقوات البحرية و / أو حرس السواحل في جميع أنحاء أفريقيا ، مع وظيفة المطاردة عبر الحدود.

iv. تحقيق "القدرة المشتركة للإلمام بالحالة " التي ستربط جميع الوكالات ذات الصلة وتحافظ على التعاون بين الوكالات، من خلال دمج نظم القيادة والاتصالات والتحكم والكمبيوتر والاستخبارات والمراقبة والاستطلاع ذات الصلة (C4ISR) والمفاهيم العملية.

v. تشجيع إنشاء مراكز الامتياز الإقليمية لعمليات التدريب وتطوير المعدات الخاصة بالسلامة والأمن البحري.

vi. تشجيع إنشاء آلية فريق الاتصال فيما بين الدول الأعضاء المجاورة وداخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية، مع الأخذ بعين الاعتبار توصيات المنظمة البحرية الدولية حول الاتفاق الإقليمي بشأن التعاون حول منع وقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن (IMO MSC 1/Circ 1333) .

vii. إعداد، بالتعاون مع أصحاب المصلحة المعنيين والمهتمين، اتفاقات وترتيبات وقدرات إقليمية وقارية، بما في ذلك، ولكن ليس على سبيل الحصر، تبادل الأصول لمواجهة جداول الأعمال المشتركة مثل تنفيذ القانون، والبحث والإنقاذ، والأزمات الإنسانية والإغاثة من الكوارث، الخ .

viii. السعي من أجل مواءمة قارية وإقليمية ووطنية لمتطلبات القدرة لعنصر هيكل القوة .

ix . تعزيز التعاون من خلال المنظمات الإقليمية القائمة المرتبطة بمصادر الأسماك، والتجارة البحرية، والنقل، والسياحة البحرية والأوساط الأكاديمية .

x . الالتفاف حول نهج مشترك بين الوكالات لتحسين مفهوم الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (ICAM) في أفريقيا .

(ج) مراكز عملياتية بحرية إقليمية .

32. يعمل الاتحاد الإفريقي، وبشراكة مع أصحاب المصلحة المعنيين، للإسراع في إنشاء مقر بحري إقليمي موحد (MHQ) مع مراكز لتنسيق العمليات البحرية (MOC) مع قدرات استجابة مشتركة في جميع المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية. ولأهداف المقر البحري الإقليمي الموحد (MHQ) و مراكز تنسيق العمليات البحرية (MOC) شقين: الأول) زيادة فعالية وكفاءة القوة الإفريقية الجاهزة (ASF) حيث تشارك القوات البحرية الإفريقية في عمليات متكاملة وذلك كخطوة لتحسين قدرات أفريقيا على الاستجابة البحرية؛ والثاني) لتحسين الإلمام بالحالة في المجال البحري الإفريقي، بمشاركة جميع المنظمات والوكالات التي لها دور رئيسي في السلامة والأمن البحري. ومن هذا المنطلق، وخلال الاجتماع العادي الخامس للجنة الفنية الخاصة حول الدفاع والسلامة والأمن (STCDSS)، الذي عقد في أديس أبابا، إثيوبيا، في 26 أكتوبر 2011، اعتمد وزراء الدفاع والسلامة والأمن بإفريقيا الاقتراح الذي قدمته المفوضية لإنشاء خلية إعلام وتنسيق بحري (MIC2).

33. ومن أجل التنسيق، فإن كل المقرات البحرية الإقليمية الموحدة (MHQs) و مراكز

تنسيق العمليات البحرية (MOCs) تكون قابلة للتشغيل المشترك فيما بينها ومرتبطة مع بعضها البعض ومع المقرات البحرية الإقليمية الموحدة (MHQs) ومراكز تنسيق العمليات البحرية (MOCs) التابعة للاتحاد الإفريقي لتشكيل شبكة من تبادل المعلومات للإلمام بالحالة. من أجل الاستفادة من وفورات الحجم وتبسيط تدفق المعلومات، يجب على هيئات رصد الوضع القائم و الإبلاغ داخل الدول الأعضاء و المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية أن تستخدم ويمكن تبادل الموظفين بين المقر البحرية الإقليمية الموحدة (MHQs) و مراكز تنسيق العمليات البحرية (MOCs) .

34. يجب على جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي إنشاء نقطة اتصالات مركزية على مدار 24 ساعة لتنسيق المدخلات الوطنية و / أو الاستجابة. ووفقا للمادة 111 من اتفاقية قانون البحار (UNCLOS)، فإن نية الدول الأعضاء في القيام بعمليات ردع أو تعطيل أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في المياه الإقليمية والمجال الجوي لدولة أخرى عضو يجب أن تخضع لموافقة وسلطة تلك الدولة العضو، بما في ذلك في حالة المطاردة الحثيثة. ولزيادة القدرة على تحقيق نتائج ناجحة، تشجع جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي لوضع ترتيبات للمطاردة الحثيثة عبر الحدود. وبالإضافة إلى ذلك، يجب الأخذ بعين الاعتبار توصيات المنظمة البحرية الدولية بشأن اتفاقات إقليمية حول التعاون في مجال منع وقوع أعمال القرصنة والسطو المسلح ضد السفن (IMO MSC 1/Circ1333)

د) مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية .

35. وبناء على إعلان أبوجا لعام 2005 للنيياد بشأن مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية المستدامة في أفريقيا، ومؤتمر وزراء أفريقيا حول مصائد الأسماك وتربية الأحياء المائية عام 2010 (CAMFA)، وكذلك اتفاقيات الأمم المتحدة لحفظ وإدارة الأرصد السمكية ، يتعين على الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا دمج وتنفيذ السياسة المشتركة لمصائد الأسماك لحفظ وإدارة واستغلال الأرصد السمكية وفقا للنظم الإيكولوجية والنهج الوقائي لكل المنطقة البحرية الحصرية المشتركة (CEMZA) عند إنشائها .

36. ومن أجل ردع أكثر لأنشطة الصيد غير المشروع، يجب وضع عقوبات "صارمة إلى حد ما لحرمان المخالفين من الفوائد الناجمة عن أنشطتهم غير القانونية" وفقا لإعلان روما لعام 2005 بشأن الصيد غير المشروع، وهذه العقوبات قد تشمل حجز الممتلكات و المتابعة

القضائية مع تعويض صارم. وتشجع جميع الدول الأعضاء على الإبلاغ عن أي نشاط للصيد غير المشروع للاتحاد الإفريقي لاتخاذ إجراءات صارمة رادعة تكميلية عبر جميع القنوات المتاحة التي تراه مناسبة .

37. إن التنفيذ الفعال لواجب الجميع للتعاون من المحافظة على الموارد البحرية الحية مطلوب بإلحاح. وهذا يتطلب عملاً منسقاً من قبل الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي ومن المجموعات الاقتصادية الإقليمية / والآليات الإقليمية والمنظمات الإقليمية لإدارة مصادد الأسماك (RFMOs) لضمان تعزيز وتطبيق أحكام المواد 62، 63، 64، 117 و 118 من اتفاقية قانون البحار .

38. ينبغي حث الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي على السعي إلى ردع أنشطة الصيد غير المشروع . وتشمل التدابير الموصى بها ما يلي: (i) التراخيص الفعالة والرقابة على السفن التي سمح لها للصيد من جانب دول العلم، (ii) تقارير عن الموقع في الوقت الحقيقي عن طريق السفن المرخصة عبر نظم رصد السفن (VMS) ، (iii) مراقبة واعتراض الصيد غير المسؤول من قبل دوريات في المياه، (iv) تنفيذ القواعد التقنية لسلامة السفن غير التقليدية، و (v) تعزيز الرقابة الفعالة لدولة العلم في سياق أوسع من خلال تنفيذ تدابير ترتيبات المنظمة الإقليمية لإدارة مصائد الأسماك (RFMO) ، مثل القوائم "البيضاء" أو "السوداء" لتحديد العناصر السيئة .

39. يطلب من المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية تقديم مقترحات لإعداد إستراتيجية مشتركة من شأنها أن تضمن دوريات بحرية 24 ساعة / 7 أيام. وهذا يدعو إلى قدرات التواصل الفعال والاستجابة السريعة مع سفن حرس السواحل (OPVs)، والقوارب السريعة، و طائرات الدوريات البحرية (MPA)، والطائرات بدون طيار (UAVs) وطائرات هليكوبتر للمراقبة والردع . ويجب على الاتحاد الإفريقي، بالتعاون مع أصحاب المصلحة المعنيين، القيام بدعوة لإعلان المناطق المحمية البحرية وتطبيق القواعد والأنظمة الخاصة بها، باعتبارها وسيلة للحفاظ على التنوع البيولوجي البحري في أفريقيا وحماية الأنواع البحرية المهددة بالانقراض بسبب الصيد المفرط غير المستدام في أفريقيا وعلى نفس المنوال تشجيع السياحة البيئية، ومواجهة مجموعة من المشاكل البيئية، مثل تدهور التربة والغمر الساحلي، وتغير المناخ وتشجيع البحث العلمي بشأن التنوع البيولوجي. ويجب على الاتحاد الإفريقي الدعوة إلى تضافر دور المجتمع الدولي، والبنك الإفريقي البحري، والبنك الإفريقي للتنمية والبنك العالمي لتسهيل وضع هذه الرؤية في الدول الأعضاء .

40. يتعين على الحكومات الإفريقية، والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والاتحاد الإفريقي تيسير التعاون فيما بين هيئات البحث، وتوفير التمويل والخبرة ونشر الممارسات المبتكرة. فاعتماد التكنولوجيا المتقدمة مهم جدا بالنسبة للقدر التنافسية للقطاع البحري الإفريقي في السوق العالمية، من خلال مبادرات على البحث والتطوير، بما في ذلك تجميع المعرفة في مركز إفريقي للبيانات البحرية.

41. و يقوم الاتحاد الإفريقي، بالشراكة مع أصحاب المصلحة المعنيين بما فيها منظمة الأغذية والزراعة و المنظمة الإقليمية لإدارة مصايد الأسماك، بتشجيع البحوث ونمو وتطوير قطاع صيد الأسماك وتربية الأحياء المائية، وكذلك المحافظة على البيئة البحرية. كما يجب أن يعزز أيضا التنوع البيولوجي والحفاظ على النظم الإيكولوجية البحرية، وكذلك حماية الأنواع المهددة بالانقراض و مواطنها.

42. ساهمت المصايد وتربية الأحياء المائية من البحيرات والخزانات والأنهار والبرك والمستنقعات حوالي 25% (34 مليون طن متري) من إنتاج مصايد الأسماك في العالم عام 2003⁹. ويمكن للمصايد الداخلية وتربية الأحياء المائية أن تلعب دورا هاما في اقتصاد المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي. و حيث تم دعم المصايد الداخلية الصغيرة أو تربية الأحياء المائية وإدارتها بشكل جيد، لعبت الأنشطة ذات الصلة بالأسماك دورا حاسما في توليد الثروة والحفاظ على النمو الاقتصادي. ويتعين على الاتحاد الإفريقي، مع أصحاب المصلحة المعنيين، تشجيع جميع الدول الأعضاء على مواصلة تطوير مصايد الأسماك الداخلية المستدامة أو تربية الأحياء المائية .

43. يجب على الاتحاد الإفريقي العمل من أجل السعي إلى المستوى المناسب من التعويض للعقود الخمسة عن الخسائر الناجمة عن الإفراط في صيد الأسماك والصيد غير المشروع في المجال البحري الإفريقي. وينبغي إنشاء صندوق التعويضات تستثمر عائداته في تطوير الصناعات السمكية المستدامة في أفريقيا .

44. يجب على أي تحليل يهدف إلى توعية واضعي السياسات الاعتماد على بيانات دقيقة وقوية لكي تكون فعالة. وفي الوقت الحالي، ما يزال رصد أداء القطاع محدود للغاية، إن لم يكن معدوما. ومن الناحية المثالية، هناك حاجة للحصول على تحديث البيانات العادية

وتحليل الاتجاهات التي تفسر المعلومات التي تم جمعها. وهناك سجلات مختلفة من معلومات مفيدة جدا وذات الصلة في القارة.

45. يجب على الاتحاد الإفريقي العمل من أجل إنشاء نقطة مركزية حيث يمكن تخزين قاعدة بيانات لاستيعاب البيانات البحرية الخاصة بالقطاع. ويكمن الهدف هنا في دمج المبادرات القائمة ولكنها مجزأة من أجل تسهيل الحصول على البيانات الأولية للسلطات العامة، والخدمات البحرية، والصناعات ذات الصلة والباحثين .

هـ) السياحة البحرية المتكاملة وإستراتيجية الترفيه لأفريقيا .

46. السياحة في أفريقيا واعدة، ولكن نادرا ما تقدّر حق التقدير. ففي السنوات الأخيرة، برزت الإمكانيات والقوة الهائلة للسياحة والسفر في القارة. فمن حيث العدد تستقبل أفريقيا أكبر عدد من السياح مما تستقبله منطقة البحر الكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية مجتمعة. ويقدم هذا التطور حجة قوية لزيادة الاستثمار في مجال السياحة. وتوفر السياحة وظائف وفرص لخلق المؤسسات، والتخفيف من وطأة الفقر، وتعزيز الاستقرار وتحفظ التراث والثقافة وتبني التواصل العالمي. وعلى الرغم من هذا، يجب القيام بالمزيد من العمل لتشجيع قطاع السفر والسياحة. ولذلك، يجب على الاتحاد الإفريقي العمل مع منظمة الأمم المتحدة للسياحة حول السياحة البحرية البيئية المستدامة في أفريقيا .

47. ويمكن تعريف الترفيه البحري أنه يضم جميع المرافق الترفيهية على امتداد المناطق الساحلية و/أو القريبة منها والرحلات البحرية السياحية. وهي تشمل جميع الأنشطة التي تجلبها بيئة المحيطات والموارد البحرية، بما في ذلك البيئة البحرية والأنشطة ذات الصلة مثل ركوب الأمواج والصيد والإبحار والغوص وغيرها.

48. وبالتالي يجب على الاتحاد الإفريقي التعامل مع الحاجة إلى الالتزام بتطوير سياحة بحرية شاملة وإعداد إستراتيجية الترفيه للقارة (مع تقييمات الأثر البيئي) مع النظر في المسائل التالية :

- i. مفهوم وفهم مشترك للسياحة البحرية في سياق القارة .
- ii. استعراض اتجاهات السوق المتعلقة بالترفيه والسياحة البحرية في سياق القارة .
- iii. الإمكانيات الاجتماعية والاقتصادية المحتملة للترفيه والسياحة البحرية لمجمل القارة .
- iv. تقييم مرافق الترفيه والسياحة البحرية في القارة وإمكانية تحسينها .

- v. تحليل نقاط الضعف والقوة والفرص والتهديدات (SWOT) للترفيه والسياحة البحرية من أجل إعداد الإستراتيجية المناسبة والرؤية والخطة التنظيمية وخطة العمل للسياحة البحرية المستدامة في القارة .
- vi. إعداد الموارد البشرية للترفيه البحري وقدرة تحليل الأعمال لدعم الترفيه والسياحة البحرية.

و) الأحواض المائية العملاقة بإفريقيا. (GA2)

49. شهدت الأربع والعشرين (24) سنة الماضية نهضة في الأحواض البحرية على مستوى العالم. فعلى سبيل المثال، فإنّ الأحواض المائية العملاقة بإفريقيا (GA2) مفهوم يهدف إلى بناء مجموعة إفريقية مربحة من أحواض السمك. وتكون بيئة الحوض مماثلة للبيئة البحرية المحلية وتوفر مزيجا فريدا من المرافق التعليمية والترفيهية، بالإضافة إلى توليد الدخل وفرص العمل.

50. يتعين على الاتحاد الإفريقي، بالشراكة مع المنظمات الدولية المعنية بالمحافظة وأصحاب المصلحة المعنيين، تشجيع جميع الدول الأعضاء على بناء أحواض سمك عملاقة بمنظر بانورامي للحياة البحرية، والتي سوف توفر قيمة إضافية حيوية للمدن المختارة.

ز) استراتيجيه القارة للموارد البشرية البحرية المتكاملة.

51. توجد حاليا دراسات متعمقة محدودة لتعريف سلسلة قيمة تنمية الموارد البشرية للقطاع البحري في أفريقيا. ونتيجة لذلك، لا توجد نماذج محددة لتنمية الموارد البشرية في القطاع البحري التي من شأنها أن تيسر بناء خطة إستراتيجية شاملة لتنمية الموارد البشرية قصد توجيه نمو الموارد البشرية التي قد تجعل القطاع البحري يساهم في اقتصاد القارة . ولذلك هناك الحاجة إلى وجود إستراتيجية متكاملة للموارد البشرية للقطاع البحري لدعم توفير المهارات والقدرات البشرية في سلسلة القيمة للقطاع البحري بأكمله ولتي هي الشحن والخدمات اللوجستية، والأنشطة البحرية، والصيد، والسياحة والترفيه، والسلامة والأمن.

52. يجب على الاتحاد الإفريقي إقامة البحوث التي من شأنها أن تكون مرتبطة ببرامج تنمية الموارد البشرية للدول الأعضاء فضلا عن استكشاف فرص النمو الاقتصادي وخلق فرص العمل على نطاق أوسع على طول سلسلة القيمة البحرية.

53 . يجب على الاتحاد الإفريقي معالجة الحاجة إلى حماية فرص العمل الحالية وتوفير المحفزات على النمو والتنمية في جميع قطاعات الصناعة البحرية، والتي تشمل الشحن والموارد البحرية والترفيه والسياحة البحرية ، والبناء والصناعة التحويلية البحرية، والدعم التجاري والخدمات التجارية والمصالح العامة. وكل هذا سيمكن القطاع البحري لأن يكون قاطرة خلق فرص العمل الجديدة لاقتصاد القارة.

54. يجب على استراتيجيه القارة للموارد البشرية البحرية المتكاملة أن تنظر في المسائل التالية:

- i . طبيعة الصناعة البحرية في أفريقيا بما في ذلك متطلبات الموارد البشرية.
- ii . تحديد المصادر الرئيسية للميزة التنافسية.
- iii . طبيعة الاستثمار المتعمد المطلوب في تعليم وتدريب القوى العاملة البحرية ، بما في ذلك الإدارة البحرية والسلامة البحرية، الخ ،
- iv . استراتيجيات لتوسيع القوة العاملة في القطاع البحري.
- v . الظروف المؤاتية للعمل لجذب القادمين الجدد إلى القطاع البحري.
- vi . القدرة التنافسية للقوى العاملة الماهرة الأفريقية في القطاع البحري
- vii . تحسين العلاقة بين الصناعة البحرية والجامعات والتعليم والتدريب المتواصل (FETS) والمعاهد.
- viii . آلية للتعرف على التعلم المسبق.
- ix . برامج دعم البحوث في التعليم البحري.
- x . جمع البيانات والمعلومات الإحصائية لتحسين إعداد السياسات في القطاع البحري.

ح) إدارة مخاطر الكوارث.

55. ينبغي على الاتحاد الإفريقي، بالتعاون مع أصحاب المصلحة المعنيين مثل المنظمة العالمية للأرصاد الجوية (WMO) ، واللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية التابعة

لمنظمة اليونسكو (IOC) والمنظمة البحرية الدولية، أن يقوم بتشجيع ودعم التنفيذ المستمر لإستراتيجية أفريقية لإدارة الكوارث البحرية والمتكاملة والمتعددة القطاعات والتخصصات ، مع تدابير رامية إلى منع أو الحد من مخاطر الكوارث؛ وتخفيف شدة آثار الكوارث ؛ والتأهب لحالات الطوارئ والاستجابة السريعة والفعالة للكوارث، والعودة إلى الحالة الطبيعية بعد الكوارث وإعادة التأهيل في المجال البحري الإفريقي. ويجب في هذا الصدد إعطاء الأهمية لأجهزة ومراكز الاستشعار والإنذار المبكر والاعتماد على مفهوم الإغاثة في حالات الكوارث والمساعدات الإنسانية انطلاقاً من البحر.

56. ويتعين على الاتحاد الإفريقي أيضاً، بالتعاون مع أصحاب المصلحة المعنيين (أ) الدعوة بحزم لإنشاء وتحديث مستمر للتعاون وبالتالي التنسيق بين الدول الأعضاء من أجل تعزيز التعاون الإقليمي، خاصة بين تلك الدول التي تشترك في الحدود فيما بينها مناطق البحث والإنقاذ (SAR) ؛ (ب) إجراء تمارين إدارة الكوارث البحرية المنتظمة والشاملة تشترك فيها مختلف الوكالات في المناطق البحرية الوطنية والإقليمية، و (ج) الامتثال للاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

ط) مناولة و شحن المواد الخطرة والبضائع الخطرة.

57. "المواد الخطرة" هي مواد قادرة على أن تشكل خطراً كبيراً جداً على الصحة والسلامة والممتلكات عند نقلها، أما "البضائع الخطرة" فهي المواد التي هي قادرة على أن تشكل خطراً على السلامة أو الصحة أو الممتلكات عند نقلها. إن مناولة و شحن المواد الخطرة والبضائع الخطرة مسألة خطيرة تتطلب امتثال الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي مع المتطلبات التنظيمية، وخاصة مدونة البحرية الدولية للبضائع الخطرة (IMDG). ويجب على جميع العاملين الذين يتعاملون مع المواد الخطرة أو البضائع الخطرة إتباع المتطلبات التنظيمية، وذلك تمثياً مع الاتفاقية حول المواد الخطرة والضارة، واتفاقية بازل واتفاقية باماكو لعام 1996 بشأن حظر استيراد النفايات الخطرة إلى أفريقيا ومراقبة حركتها عبر الحدود و إدارتها داخل أفريقيا. ويجب على الاتحاد الإفريقي أن يضمن، من خلال التشريعات المناسبة والخدمات الاستشارية بالتعاون مع أصحاب المصلحة المعنيين، سلامة مناولة ونقل البضائع والمواد الخطرة.

ي) الحدود البحرية / ترسيم.

58. يتعين على الاتحاد الأفريقي، من خلال برنامج الاتحاد الإفريقي للحدود ووفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS)، الدعوة بحزم إلى حل قضايا الحدود البحرية القائمة سلميا بين الدول الأعضاء بما في ذلك داخل الخلجان ومصبات الأنهار، والمياه الداخلية (البحيرات والأنهار).

59. يجب تشجيع الدول الأعضاء على المطالبة بالحدود البحرية الخارجية، بما في ذلك جرفها القاري الممتد حيثما ينطبق ذلك. وينبغي حث الدول الأعضاء على قبول وتنفيذ كل المسؤوليات الناجمة عن إنشاء المناطق البحرية على النحو المنصوص عليه في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) و اتفاقية المنظمة البحرية الدولية حول حماية الأرواح في البحر (SOLAS).

ك) الحكامة البحرية

i. التموين غير المشروع بالوقود / سرقة النفط الخام.

60. بالإضافة إلى القضايا الأوسع نطاقا للتخلف وانعدام الأمن في خليج غينيا، فإن الإجراءات المنسقة والمستمرة من جانب جميع أصحاب المصلحة المعنيين لها القدرة على معالجة التموين غير المشروع بالوقود و سرقة النفط الخام. وتتنطبق مثل هذه الأعمال على كل من الطلب والعرض. وستتطلب أيضا الانتباه إلى الأسباب الجذرية للمشكلة. إذ يجب على الاتحاد الإفريقي وأصحاب المصلحة المعنيين الانطلاق من نجاح حملة " ألماس الصراع " لإعداد الاستراتيجيات الإقليمية للأمن الطاقوي قصد معالجة التموين غير المشروع بالوقود و سرقة النفط الخام من خلال التركيز على سوق النفط غير المشروع والنفط المسروق.

61. وعلى المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء المتضررة أن تسعى إلى تطوير وتوسيع نظم المراقبة الساحلية وآليات تبادل المعلومات مع الأطراف ذات الصلة بالموضوع. يمكن نشر أجهزة مراقبة رخيصة نسبياً وغير معقدة مثل أجهزة الاستشعار عن بعد والطائرات بدون طيار لرصد تخريب خطوط الأنابيب ومتابعة حركة البضائع المشبوهة.

ii. غسل الأموال والاتجار بالأسلحة غير المشروعة والمخدرات.

62. هناك حاجة ماسة في كل المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية لتوفير الإطار القانوني الرامي إلى مكافحة غسل الأموال والاتجار بالأسلحة والمخدرات، والجرائم ذات الصلة. وينبغي تشجيع تبادل المعلومات فيما بين البلدان المتضررة من أجل تعطيل شبكات الاتجار بالبشر. وعلى الاتحاد الإفريقي، بالشراكة مع أصحاب المصلحة المعنيين (مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة UNODC، والانتربول، وما إلى ذلك)، إنشاء شبكة لرصد الجريمة العابرة للصحراء مجهزة بنظم القيادة والاتصالات والتحكم والكمبيوتر والاستخبارات والمراقبة والاستطلاع (C4ISR) لتحسين المعلومات، ورصد الأنشطة المشبوهة، وتبادل الأدلة، وتسهيل التعاون القانوني، وتعزيز الجهود الوطنية والإقليمية ضد هذه الجرائم المنظمة. وستضمن مثل هذه الشبكة لرصد للجريمة العابرة للصحراء الاستجابة الأولى والعملية لمشكلة متنامية، ومثل جهاز الإنذار المبكر هذا، والمرتبطة بنظام الإنذار المبكر القاري (CEWS) للاتحاد الإفريقي سوف يساعد في التكفل بالحالات التي تستدعي التحقيق الدقيق.

63. وعلى المستوى الوطني، يجب تشجيع الدول الأعضاء على تشديد العقوبات المرتبطة بغسل الأموال، والمتاجرة بالأسلحة غير المشروعة والمخدرات. ويجب أن تسعى الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي لتنسيق السياسات والقوانين في هذا المجال للحد من هذه الجرائم العابرة للحدود، وأن تقتبس من عمل مجموعة الدول المناهضة للفساد [GRECO] التابع للمجلس الأوروبي وغسل الأموال والفساد [MONEYVAL] التي تنفذ عمليات التقييم والمراجعة من قبل النظراء لضمان أن الدول الأعضاء لديها أنظمة فعالة لمكافحة الفساد وغسل الأموال وتمويل الإرهاب. وبالفعل، توجد لدى الاتحاد الإفريقي آلية المراجعة من قبل النظراء، وهي الآلية الأفريقية للمراجعة من قبل النظراء (APRM)، والتي يمكن توسيع مهمتها.

iii. الجرائم البيئية

64 . يجب على الاتحاد الإفريقي تطوير آلية لكشف وملاحقة حالات إلقاء النفايات السامة في المجال البحري الإفريقي، مع فرض تعويضات صارمة. ويجب على الاتحاد الإفريقي و الشركاء المعنيين دعم آلية التنفيذ المشتركة التابعة للنيباد لاتفاقيات نيروبي¹⁰ وأبيدجان¹¹ في تنفيذ عنصر البيئة البحرية والساحلية للنيباد. ويجب أيضا تقديم الدعم الكامل للمبادرة البيئية للنيباد وإعلان سرت بشأن الزراعة والمياه فيما يتعلق بحماية البيئة وإدارتها، فضلا عن الاتفاقيات الأخرى ذات الصلة، مثل اتفاقية التجارة الدولية بأنواع الحيوانات والنباتات البرية المهددة بالانقراض (CITES) ، واتفاقية التنوع البيولوجي.

iv. أمن الحاويات وبرنامج المراقبة.

65. من أجل منع تهريب الأسلحة و المخدرات والأنشطة غير المشروعة الأخرى، يتعين على الاتحاد الإفريقي العمل من أجل أمن فعال للحاويات وبرنامج المراقبة في الدول الساحلية في جميع أنحاء أفريقيا.

v. دولة العلم والمراقبة من قبل دولة الميناء.

66. بناء على مبادرات مثل مذكرة تفاهم غرب ووسط أفريقيا حول المراقبة من قبل دولة الميناء ميناء الدولة (مذكرة تفاهم أبوجا)، يتعين على الاتحاد الإفريقي العمل على تحقيق تكامل المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية ودول العلم من أجل القضاء على ممارسات الشحن دون المستوى، وتعزيز الأمن والسلامة وحماية البيئة البحرية من التلوث وتحسين ظروف العمل والمعيشة للأفراد على متن السفن. وعلاوة على ذلك، وبناء على اتفاق منظمة التغذية والزراعة حول الإجراءات التي تتخذها دولة الميناء لمنع الصيد غير

¹⁰ اتفاقية نيروبي هي اتفاقية لحماية وإدارة وتنمية البيئة البحرية والساحلية في إقليم شرق أفريقيا.

¹¹ اتفاقية أبيدجان هي اتفاقية للتعاون لحماية وتنمية البيئة البحرية والساحلية في إقليم غرب ووسط أفريقيا

القانوني وردعه والقضاء عليه (PSMA) لعام 2009، يجب على الاتحاد الإفريقي العمل من أجل ضمان انضمام الدول الأعضاء إلى هذا الاتفاق وكذلك التماس دعم الشركاء في تنفيذ المادة 22 (متطلبات الدول النامية). وسيزيد تعزيز رقابة دولة العلم بناء من القدرة على ممارسة الرقابة على السفن من حيث السلامة والأمن البحري.

vi. الجغرافية المائية (الهيدروغرافيا)

67. يجب على الاتحاد الإفريقي الدعوة بحزم الدول الأعضاء المعنية للانضمام في المنظمة الدولية للهيدروغرافية (IHO) وذلك لتعزيز السلامة البحرية والفاعلية وحماية البيئة البحرية واستخدامها بصفة مستدامة. وهذا ما سيساعد على تهيئة بيئة عالمية تقدّم فيها الدول الساحلية الأعضاء في الاتحاد الإفريقي البيانات الهيدروغرافية والمنتجات والخدمات الملائمة وفي الوقت المناسب وضمان استخدامها على أوسع نطاق ممكن.

vii. القرصنة والسطو المسلح في البحر.

68. منذ عام 2008، دعا الاتحاد الإفريقي إلى اتباع نهج شامل لمكافحة القرصنة والسطو المسلح في البحر. ويدعم تماما الاتحاد الإفريقي عمل فريق الاتصال المعني بالقرصنة قبالة سواحل الصومال (CGPCS)، وكذلك جميع مبادرات المنظمة البحرية الدولية لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، بما في ذلك أفضل الممارسات الإدارية (BMPs) لحماية سفينة في المناطق الشديدة الخطورة (HRA)¹²، ومدونة جيبوتي لقواعد السلوك (DCC) بشأن قمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في غرب المحيط الهندي وخليج عدن. ولذلك، يجب على الاتحاد الإفريقي تشجيع الدول الأعضاء، بما يتفق و الموارد المتاحة والأولويات ذات الصلة والقوانين الوطنية لكل منها، وقواعد القانون الدولي المطبقة، وذلك بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية، لتبادل أصولها وذلك للتعاون إلى أقصى حد ممكن لقمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن. وهذا من شأنه أن يكون بهدف تحقيق ما

يلي: تشجيع (أ) تقاسم الأعباء، (ب) تتبع التدفقات المالية، (ج) تبادل وإبلاغ المعلومات ذات الصلة؛ (د) اعتراض السفن و / أو الطائرات المشتبه في تورطها في القرصنة أو السرقة المسلحة ضد السفن (هـ) اعتقال ومحاكمة الأشخاص الذين يرتكبون أو شرعوا في ارتكاب القرصنة أو السرقة المسلحة ضد السفن، و (و) تيسير الرعاية المناسبة والعلاج والعودة إلى الوطن للبحارة والصيادين والعاملين الآخرين على متن السفن والركاب ضحايا القرصنة أو السرقة المسلحة ضد السفن، وخاصة أولئك الذين تعرضوا للعنف.

69. يجب على الاتحاد الإفريقي مواصلة تقديم المساعدة التقنية لموظفي وقوات حكومة الصومال الاتحادية الانتقالية لتعزيز قدرتها على ضمان الدوريات الساحلية والبحرية. وفي هذا الصدد، ينبغي إعطاء اهتمام خاص لتطوير حرس السواحل الصومالية لجعلها فعالة وذلك لتجنب انقطاع شبكة حرس السواحل / البحرية.

viii. الإرهاب البحري.

70. خلال العقد الماضي، حدثت تطورات كبيرة في تنظيم الشحن الدولي، ولا سيما من خلال إدخال المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (ISPS). وبناء على ذلك، ينبغي على الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي التي لم تنفذ حتى الآن المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المرفئية (ISPS) التحرك بسرعة للقيام بذلك، وإدخال التدابير البحرية و الأمنية الأخرى للمجال البحري الإفريقي.

71. وفقا لإطار إستراتيجية الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب، فإن الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإفريقية والدول الأعضاء تسعى جاهدة لدعم المركز الإفريقي للدراسات والبحث حول الإرهاب (ACSRT) وذلك بتفعيل نظام الإنذار المبكر حول الإرهاب وكذلك جميع أنشطة المركز الإفريقي للدراسات والبحث حول الإرهاب المدرجة في خطته الإستراتيجية.

72. يجب على الاتحاد الإفريقي أن تدعو بحزم لاتخاذ تدابير وقائية قصد معالجة كل المظالم الحقيقية والمتصورة والأسباب الكامنة للظروف الاجتماعية والاقتصادية والسياسية التي تؤدي إلى هذه الآفة. ولذلك، فإن الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء ستولي الأولوية للاهتمام بمعالجة الظروف الكامنة التي تقضي إلى انتشار الإرهاب في القارة، فضلا عن احترام حقوق الإنسان وسيادة القانون. وتشمل هذه الظروف ما يلي: الفقر والصراعات التي لم تحل لفترات طويلة، تجريد إنسانية ضحايا الإرهاب وانعدام سيادة القانون وانتهاكات حقوق الإنسان والتمييز العرقي والوطني والديني، والاستبعاد السياسي والمسؤولية الاجتماعية للشركات (CSR) والتهميش الاجتماعي والاقتصادي وانعدام الحكم الرشيد.

ix. الاتجار بالبشر وتهريب البشر وطالبي اللجوء المسافرين عن طريق البحر.

73. يعتبر الاتجار بالبشر جريمة تتناولها العديد من الاتفاقيات والبرامج الدولية. ومن بين تلك نذكر اتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة العابرة للأوطان والبروتوكول الخاص بمنع وقمع ومعاينة الاتجار بالبشر، وبخاصة النساء والأطفال (2000)، وبرنامج مبادرة الأمم المتحدة العالمية لمكافحة الاتجار بالبشر (UN.GIFT) (2004)، وفي سياق أفريقيا خطة عمل واغادوغو لمكافحة الاتجار بالبشر، وبخاصة النساء والأطفال (2006). وقد أعدّ مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) دليل الأمم المتحدة لمكافحة الاختطاف حول أفضل الممارسات لسلطات تطبيق القانون من أجل محاربة الاختطاف.

74. ،ويتمثل أكبر جزء من العمل عند التعامل مع آفة الاتجار بالبشر في التوعية من خلال وسائل الإعلام وحلقات العمل التدريبية، وبناء القدرات في بلدان المصدر والعبور للتعامل مع الاتجار بالبشر. ويجب على الاتحاد الإفريقي العمل على معالجة الأسباب الجذرية للاتجار بالبشر، والتي تشمل الفقر، والتوزيع غير المتوازن للثروة والبطالة والنزاعات المسلحة، وسوء نظام تطبيق القانون، والبيئة المتدهورة، وسوء الإدارة، ومجتمعات تحت الضغط، والفساد، والافتقار إلى التعليم، عدم احترام حقوق الإنسان العالمية والتمييز، والطلب المتزايد على تجارة الجنس والسياحة الجنسية.

75. وعلى الاتحاد الإفريقي بالتعاون مع أصحاب المصلحة المعنيين مواصلة مساعدة الدول الأعضاء على وضع وتنفيذ سياسات الهجرة السليمة التي تهدف إلى معالجة الاتجار بالبشر، وخاصة النساء والأطفال.

x. الاتصالات الإستراتيجية وأمن الفضاء الإلكتروني.

76. كانت للهواتف النقالة والإنترنت تأثيرات مفيدة على دعم سبل معيشة سكان الريف، وخاصة على المؤسسات الصغيرة لسيدات الأعمال ورجال الأعمال في أفريقيا، حيث تكون الهواتف النقالة هي الشكل الأكثر استخداما لتكنولوجيا الاتصالات. ومع ذلك، وفي حين أن فوائدها لا تزال يتعين استغلالها بالكامل لتحسين الاتصالات الإستراتيجية في دعم القطاع البحري، قد تعرض القطاع البحري إلى عدد لا يحصى من المخاطر مثل هجمات قرصنة الكمبيوتر والجرائم ذات الصلة.

77. يعتبر أمن الفضاء الإلكتروني مصدر قلق خاص للاتحاد الإفريقي بسبب الطبيعة العابرة للحدود لهذه المسألة وعلى الاتحاد الإفريقي و المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإفريقية والدول الأعضاء والقطاع الخاص والمجتمع المدني، العمل معا لتحسين أمن الفضاء الإلكتروني.

78. ومن أجل منع تهديدات الفضاء الإلكتروني والدفاع والرد عليها ، يجب على الاتحاد الإفريقي تشجيع التعاون بين المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء، بالتعاون مع الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) التابع للأمم المتحدة والشراكة الدولية المتعددة الأطراف لمكافحة تهديدات الفضاء الإلكتروني (IMPACT) ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC). وسيساعد هذا التعاون المستهدف الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي في التخفيف من المخاطر التي يشكلها أمن الفضاء الإلكتروني وجريمة الفضاء الإلكتروني من خلال أنشطة مثل توليد قاعدة البيانات البحرية وشبكات تبادل المعلومات البحرية. وعلى الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية/ الآليات الإقليمية والدول الأعضاء القيام بصفة منتظمة تمارين في الفضاء الإلكتروني تشارك فيها وكالات متعددة خاصة باختبار تكنولوجيات الرد على الهجمات الإلكترونية.

xI. التخطيط المكاني البحري.

79. التخطيط المكاني البحري هو عملية تخطيط مكاني على التكيف شامل ومتكامل ومتناسك وقائم على النظام الإيكولوجي وشفاف، وعلى أساس علمي سليم. وعن طريق تعيين الأنشطة وتحديد المجال البحري الخاص بكل نشاط، تقدّم هذه العملية توصيفا للاستخدامات الحالية وتساعد على إنشاء مناطق للاستخدامات المحتملة في المستقبل في المجال البحري الإفريقي. وهذا سيوفر للاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء العملية السياسية لتحديد أفضل لكيفية استخدام وحماية المناطق البحرية بصفة مستدامة الآن وللأجيال الإفريقية في المستقبل. وفي إطار الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050، يهدف التخطيط المكاني البحري إلى تحقيق التوازن بين المصالح القطاعية المتنافسة في كثير من الأحيان ، بحيث: أ) يستخدم الفضاء البحري والموارد البحرية بكفاءة وبشكل مستدام، ب) يتم اتخاذ القرارات بناء على بيانات سليمة ومعرفة عميقة للبحر، وج) يكون للمستثمرين المزيد من الضمانات القانونية، وتشجيع التنمية الاقتصادية الزرقاء في أفريقيا.

xii. رصد التنوع البيولوجي والبيئية.

80. تعتمد أفريقيا على المجال البحري المحترم للبيئة وعلى النظم البيولوجية المكتفية ذاتيا التي تشمل أنواع كثيرة من الكائنات الحية. وهذا يتطلب الحفاظ على تنوع الحياة، من خلال أ) ضمان الاستخدام المستدام وحفظ وتجديد الموارد البحرية، ب) الترويج لأهمية الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للبحار، ج) وضع مجموعة من المؤشرات لتقييم الأداء المستدام للأنشطة ورصدها. ويجب على الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء دعم هذه الجهود التي تتطلب معرفة المخزون وفهم كامل للتغيرات الطبيعية والاصطناعية في التنوع البيولوجي للمجال البحري الإفريقي. ويقود الاتحاد الإفريقي تطوير المفاهيم لتقييم الوضع القائم في حفظ التنوع البيولوجي للمجال البحري الإفريقي ، بما في ذلك الأنواع والمواطن وآثار الأنشطة البشرية المختلفة وذلك برصد مبتكر ونهج تقييم يستند على مجموعة مشتركة من مؤشرات التنوع البيولوجي البحري وكذلك إجراء تجارب على تقنيات الرصد والتقييم، بالشراكة مع أصحاب المصلحة المعنيين الدوليين.

xiii . الفوائد الاقتصادية: خلق الثروة من المجال البحري الإفريقي.

81. لا يمكن أن تكون هناك تنمية اجتماعية مستدامة دون سلم وأمن، ولا وجود لسلم بدون تنمية وتمكين. ولذلك، ولتعزيز الاستدامة البحرية في أفريقيا، وبناء على العلاقة بين الأمن والتنمية الاجتماعية، على الاتحاد الإفريقي إعداد فرقة عمل للاستبصار الاستراتيجي البحري (SFMTF) مشتركة بين القطاعات لتقييم المجال واسع من الأنشطة البحرية الحالية، ووضعة في اعتبارها الإمكانية المستقبلية لخلق الثروات من التنمية المستدامة في المجال البحري الإفريقي وكيفية جعل الصناعة البحرية في أفريقيا أكثر تنافسية للتجارة الدولية والإقليمية كمصدر للإمدادات الغذاء والطاقة المستدامة. وهذا يتطلب تحديد القطاعات ذات الإمكانيات الكبيرة للنمو (مثل الموانئ، وتربية الأحياء المائية، والطاقة المتجددة، الاتصالات السلكية تحت المياه والسياحة والتكنولوجيا الحيوية البحرية) وكذلك استدامة وأمن إمدادات الطاقة في أفريقيا ليس فقط من المحروقات ولكن من الموارد البحرية المتجددة التي يمكن أن تدعم أكثر التنمية الاقتصادية وخلق فرص العمل المستدامة.

xiv . فرص التجارة والقدرة التنافسية.

82. تبلغ حصة أفريقيا في التجارة العالمية حوالي 3% في المتوسط، في حين يبلغ متوسط التجارة البينية الإفريقية حوالي 10 في المائة من تجارة أفريقيا الإجمالية. وعلاوة على ذلك، انخفض نصيب أفريقيا من الصادرات إلى العالم على مر السنين - بمعدل 2.5%، وهو انخفاض كبير من 10% في الخمسينيات. وبالإضافة إلى ذلك، تجذب أفريقيا 2-3% فقط من الاستثمار الأجنبي المباشر العالمي (FDI) وتساهم ب 1% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي. ولا بد على أفريقيا أن تقوم بتقديم تحولي في قدرتها التنافسية وحصتها من التجارة العالمية والإقليمية. وعلى ذلك يستلزم معالجة مختلف العناصر التي تؤثر على القدرة التنافسية للقارة، وعلى الأداء التجاري والتنمية الاقتصادية. وفي هذا الصدد فإن تعزيز النفاذ وقدرة الاستغلال في المجال البحري الإفريقي يوفر فرصا اقتصادية كبيرة ومحتملة مع تحسينات، بما في ذلك دعم الجهود الرامية إلى تعزيز التجارة البينية الإفريقية وإنشاء منطقة

للتجارة الحرة القارية (CFTA)¹³. وبالنظر إلى أداء التجارة في أفريقيا، فعلى القارة أن تجعل صناعات النقل البحري (بناء السفن والمعدات البحرية وصناعات الميناء) أكثر قدرة على المنافسة في الأسواق الإقليمية والعالمية.

83. على الرغم من أن الموانئ البحرية تلعب دورا حيويا في تطوير التجارة العالمية، فإن معظم الموانئ في أفريقيا هي صغيرة وعدد قليل جدا منها فقط قادرة على التعامل مع بعض من أكبر السفن. وبصرف النظر عن القيود الجغرافية وترسب الطمي، تعاني والعديد من الموانئ أيضا من نقص القدرات وضعف الأداء (من حيث مدة بقاء المراكب في الميناء). ونظرا لحجم العديد من الموانئ الإفريقية، وسوء حالة شبكات الطرق فإن حجم حركة الحاويات التي تمر عبر الموانئ البحرية هي أقل بكثير من قدرات المناولة الخاصة بها. إن استخدام المجاري المائية الداخلية في القارة حاليا غير كاف وفي معظم الحالات غير متطور، مما يضيف إلى صعوبات في ممارسة الأعمال التجارية بين الدول الإفريقية. ولتكملة الموانئ، يمكن للأنهار والبحيرات أن تكون بمثابة شكل من النقل غير مكلف وموفر للطاقة وصديق للبيئة ويقدم آفاق هائلة للوصول إلى الدول غير الساحلية. ولكن استغلال هذه الممرات المائية الداخلية هي واحدة من أضعف الحلقات في منظومة النقل. وعلاوة على ذلك، فإن تحسين الاتصال وظروف الوصول داخل وبين البلدان الإفريقية إلى وجهات في السوق الداخلية والخارجية يعزز بشكل كبير القدرة التنافسية لبلدان وأقاليم القارة. ويشمل هذا دراسة جدوى لإنشاء شركة شحن بحرية إفريقية.

84. يجب بالتعاون مع أصحاب المصلحة المعنيين مثل اللجنة الأوقيانوغرافية الحكومية الدولية التابعة لمنظمة اليونسكو (IOC)، إنشاء معهد قاري إفريقي ديناميكي متعدد التخصصات حول بحوث البحار والمحيطات (OSERIA) في أقرب وقت ممكن من قبل الاتحاد الإفريقي لإجراء عمليات المسح البحري العلمي والتقني و أنشطة بحثية في المجال البحري الإفريقي كله. يقوم المعهد الأفريقي حول بحوث البحار والمحيطات (OSERIA) بتشجيع البحث العلمي وفهم البيئة قصد حمايتها أو المحافظة عليها و النشاط الاقتصادي. وهذا يشمل أيضا تكثيف البحث عن الاحتياطات المعدنية تحت قاع البحر في المجال البحري الإفريقي كله.

¹³ اتخذت الدورة العادية السادسة لوزراء التجارة للاتحاد الإفريقي المنعقدة بكيغالي من 29 أكتوبر إلى 2 نوفمبر 2010 قرارا للتسريع في إنشاء منطقة للتجارة الحرة القارية الإفريقية (CFTA) و اعتمد في وقت لاحق من قبل رؤساء دول وحكومات الاتحاد الإفريقي الذين دعوا أيضا إلى تركيز دورته العادية في يناير 2012 حول موضوع "تعزيز التجارة البينية الإفريقية".

85. يجب على الاتحاد الإفريقي تشجيع الدول الأعضاء على وضع سياسة الفوائد الصناعية (IBP)، وهي سياسة يحركها السوق من شأنها أن تضمن للدول الأعضاء الاستفادة من جميع المشتريات ذات الصلة بالبحر. وتتطلب سياسة الفوائد الصناعية (IBP) من أن الشركات غير الإفريقية التي تفوز بعقود ذات صلة بالقطاع البحري مع الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي القيام بأنشطة الأعمال التجارية في الدولة العضو المعنية بنفس قيمة العقد التي قد تم منحها على مدى فترة محددة من الزمن (مثلا، يجب أن تشتري السلع و / أو الخدمات من شركات الدول الأعضاء المعنية). وتكون التزامات سياسة الفوائد الصناعية (IBP) التزامات تعاقدية وجزء من العقود الشاملة.

86. وفي هذا الصدد، يجب على الاتحاد الإفريقي وضع خطة للإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (ICAM) من شأنها أن تضع استراتيجيات لتوفير أفضل استخدام لفترة طويلة الأجل ومستدامة للموارد الطبيعية البحرية وللمحافظة الدائمة للبيئة الطبيعية الأكثر فائدة. وتتناول خطة الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (ICAM) تنسيق وتكامل مصالح جميع القطاعات الاقتصادية المناسبة لإيجاد توازن بين الظروف الخاصة لحفظ الموارد البحرية والتنمية الاقتصادية. وستواءم الخطة مختلف القطاعات التي تقوم باستغلال الموارد البحرية مثل مصائد الأسماك والسياحة وتفرغ النفايات والتنقيب عن النفط والغاز والمعادن، والبحث العلمي والنقل البحري.

87. فالمعرفة الكافية عن الموارد البحرية هو شرط مسبق للإدارة السليمة للموارد. ويمكن للمعارف التقليدية المحلية أن تلعب دورا هاما في إدارة الموارد البحرية. وبالتالي، فإن الاتحاد الإفريقي عند وضعه خطة الإدارة المتكاملة للمناطق الساحلية (ICAM) ، يستفيد إلى أقصى حد ممكن من المعارف التقليدية المحلية المتاحة.

88. وعلاوة على ذلك، سيكون هناك أيضا حاجة إلى فهم أفضل لاحتياجات الشركات الصغيرة والمتوسطة ذات الصلة بالقطاع البحري من حيث تحسين فرص الحصول على التمويل، والأطر التنظيمية وتحسين روابط أفضل لسلسلة القيمة الإقليمية.

89. يجب على الاتحاد الإفريقي تشجيع التعاون الإقليمي الفرعي في بناء وتجهيز السفن التجارية الموحدة، وسفن الدوريات وغيرها من السفن البحرية المحددة والآلات والتركيبات الكهربائية وأجهزة إنقاذ الحياة في أفريقيا. ويجب تكثيف الجهود مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء قصد تحسين حصة أفريقيا من امتلاك السفن من حيث الحمولة الإجمالية من 0.9% إلى 7% على الأقل بحلول عام 2050.

90. ومن أجل تحسين صورة واحدة أو أكثر من جوانب القطاع البحري للمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية أو الدول الأعضاء وتسهيل النقاش بين الفاعلين ذوي المسؤوليات البحرية، يقوم الاتحاد الإفريقي بتقييم شامل لقطاع النقل البحري من شأنه أن يؤدي إلى تفعيل برامج الإصلاح ذات الصلة. وعلى إصلاح القطاع البحري (MSR) المنتظر تعيين وتقييم القدرات والفجوات الموجودة ، وذلك لتمكين تحسين التعاون، وبناء القدرات والتنسيق بين جميع أصحاب المصلحة من أجل تعزيز خلق الثروة في مجال بحري إفريقي سليم وآمن عبر كل فئة من الفئات الشاملة الست للأنشطة في القطاع البحري (التجارة والنقل والصناعات الاستخراجية والدفاع والأمن والسياحة والتعليم والبحث العلمي). وتكون الدعائم الأربعة لبناء القدرات والإمكانات على وجه التحديد كالتالي:

i. الإلمام بالمجال البحري (MDA) (تصميم هيكل الإلمام بالمجال البحري، وإجراءات الامتثال، والمشاركة العامة، وتشغيل متبادل لهيكل نظم القيادة والاتصالات والتحكم والكمبيوتر والاستخبارات والمراقبة والاستطلاع (C4ISR)، وتبادل المعلومات، وحماية البيئة)؛

ii. مهنيو القطاع البحري (عملية التوظيف، سياسة القيادة، التدريب، الأجور والمستحقات، الدعم الشعبي، والعلاقة المهنية)؛

iii. البنية التحتية البحرية (أرصفة / مراسي ومرافق الموانئ، ترسانات بناء السفن / أحواض بناء السفن، ومراكز القيادة ، البنية التحتية لنظم القيادة والاتصالات والتحكم والكمبيوتر والاستخبارات والمراقبة والاستطلاع (C4ISR) ، ومرافق الصيانة، ومرافق التدريب)؛

iv. المراقبة البحرية وقدرات الاستجابة (السلطات القانونية، سفن الدوريات ومعدات التشغيل والقيادة والتحكم، والإجراءات التشغيلية وقابلية التشغيل البيئي الإقليمي العابر للبلدان).

91. ويجب إجراء المزيد من تحليل نقاط الضعف والقوة والفرص والتهديدات (SWOT) وتحليل الفجوات لإجراء تقييم للوضع الراهن وتحديد نقاط ملموسة لبلوغ أهداف بناء القدرات والإمكانات المرجوة، لتحقيق أهداف الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050. أن هذا النهج المنظم يصلح لفهم العائد على الاستثمار من تكلفة التحسينات مقابل تكلفة عدم القيام بأي شيء.

xvi. الأنظمة القانونية والتنظيمية.

92. يجب على الاتحاد الإفريقي أن يدفع بالالتزامات ضمن المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والمبادرات الإقليمية الأخرى، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لإدارة مصايد السمك (RFMO) لتنسيق القوانين البحرية الوطنية وتعزيز التآزر الاستراتيجي الثنائي والإقليمي، بما في ذلك التوقيع والتصديق من قبل الدول الأعضاء على الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. وعلى المفوضية أن تحث المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية والدول الأعضاء على الاستفادة الكاملة من الأحكام الواردة في مختلف هذه الاتفاقيات. و إلى جانب المبادرات الرامية إلى معالجة الأسباب الجذرية للقرصنة والجرائم البحرية الأخرى، يجب تشجيع الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي على وضع الأطر القانونية اللازمة لمحاكمة مرتكبي هذه الجرائم.

XVII. مبادرات التوعية.

93. إن البحار والمحيطات الآمنة والصحية والمنتجة ضرورية لرفاه الأفارقة، وللأمن الاقتصادي والتنمية الاجتماعية المستدامة. ومن أجل التأكيد على مزيد من مسؤوليتنا الفردية والجماعية لرعاية البيئة البحرية وإدارة مواردها بعناية، ينبغي على الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية إطلاق حملة في كل أفريقيا حول "لا مزيد من عمى البحر" وتكون هذه الحملة حدث سنوي، بما في ذلك استخدام المنابر الإعلامية العالمية، من أجل توعية الجمهور حول أهمية البحر. ويجب على الدول الأعضاء في الاتحاد الإفريقي أن تتعهد بإدراج في أنظمتها التعليمية على جميع المستويات أهمية مناطقها البحرية كجزء من إقليمها الجغرافي. وعلى الاتحاد الإفريقي تنظيم مؤتمر التنمية والأمن البحري (MS & D) كل سنة لجمع خبراء من القطاعين العام والخاص لتبادل

وجهات النظر حول القضايا البحرية المختلفة والمتشعبة. كما يتم دعوة مشاركين على المستوى الوزاري وذلك لربط النقاش مع صناع القرار السياسي ودعم الإرادة السياسية التي لا غنى عنها. وسوف يسمح هذا الاتحاد الإفريقي والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية، والدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين بتسليط الضوء على العديد من الطرق التي تساهم فيها المحيطات لصالح المجتمع.

94. في عام 2008، عينت الجمعية العامة للأمم المتحدة 8 يونيو "يوما عالميا للمحيطات"¹⁴، لتعزيز الروابط بين المجتمعات والمنظمات البحرية، وزيادة الوعي لأهمية محيطات وبحار أفريقيا في التنمية الاقتصادية والاستدامة البيئية ونوعية الحياة في جميع أنحاء المناطق الساحلية الواسعة في أفريقيا. فعلى الاتحاد الإفريقي أن يحث على الاحتفال الفعال بهذا اليوم داخل الدول الأعضاء، ولا سيما من خلال ضمان جهود متنسقة فيما بين المؤسسات الوطنية المسؤولة عن العلوم البحرية، والتلوث البحري، والتدريب البحري، والحفاظ على مصائد الأسماك والتدييات وغيرها من الموارد البحرية الحية بالإضافة إلى النظم الإيكولوجية الخاصة بها والإدارة البحرية والسلامة والأمن.

95. وينبغي تنظيم سباق للقوارب في أفريقيا، وسباقات منظمة رسميا وبشروط شاملة تصف الجدول الزمني والإجراءات للحدث، بما في ذلك الأنشطة الاجتماعية والترويجية التي تحيط بالسباق على أساس سنوي في المجتمع المحلي والوطني والإقليمي لدعم التوعية حول المبادرة.

xviii. التمثيل في المؤسسات الدولية.

96. إن وضع القطاع البحري في أفريقيا في الصدارة خلال المناقشات الدولية المتصلة بجدول الأعمال الخاص بالقطاع البحري الإفريقي أو العالمي هو أمر حاسم من أجل التنمية الطويلة الأمد للمجال البحري الإفريقي. ولذلك، يجب على الاتحاد الإفريقي أن يطالب بالتمثيل الحق لحجم القارة الإفريقية في مختلف أجهزة المؤسسات البحرية الدولية ذات الصلة، وذلك لضمان سماع أصوات أفريقيا بشكل صحيح في المحافل الدولية المعنية.

xix. إستراتيجية الموارد.

97. فعلى صعيد الاتحاد الإفريقي، تم تعيين فرقة عمل الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 في 3 يونيو 2011. وفي أقرب وقت ممكن، يتعين على الاتحاد الإفريقي إنشاء مديرية كاملة العضوية لشؤون المحيطات والبحار (DOSA) لتطوير وتنسيق تنفيذ السياسات بشأن الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا في المجال البحري الإفريقي. تعمل مديرية شؤون المحيطات والبحار (DOSA) على تعزيز الجهود التعاونية والمنسقة والتماسكة والبناء للثقة في جميع أنحاء القارة ومع الشركاء لتعزيز السلامة البحرية العالمية والمعايير الأمنية. تسعى مديرية شؤون المحيطات والبحار (DOSA) إلى تقييم وتحقيق الإمكانيات الاقتصادية المتعددة المنافع المشتركة لملايين الهكتارات من المناطق البحرية في أفريقيا، وتعزيز التنمية المستدامة للقطاع البحري من خلال برامج التمويل الإستراتيجية والخدمات العلمية الأساسية، وحماية البيئة البحرية في أفريقيا من خلال البحث والرصد البيئي. وتوسع مديرية شؤون المحيطات والبحار (DOSA) إلى توسيع وربط جهود أفريقيا التعاونية إلى ما بعد وعبر الحدود البحرية الإقليمية التقليدية، وربط المبادرات الأفريقية لبناء شبكة من الشراكة تكون عالمية كما هو الحال في الطبيعة بالنسبة للتهديدات البحرية في العالم والتحديات المشتركة.

98. وبالشراكة مع جميع أصحاب المصلحة المعنيين، يجب على مديرية شؤون المحيطات والبحار (DOSA) أن تضع إستراتيجية شاملة طويلة الأجل لتنمية الموارد البشرية والمادية تهدف إلى خلق الوسائل المطلوبة للحفاظ على الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050. و ينبغي أن يكون ذلك مكملاً لنهج الإستراتيجية اللوجستية السائدة داخل التدخلات الإنمائية المبذولة في أفريقيا والتي لا تسمح بوجود نطاق كاف للقارة لتوليد مواردها الخاصة لمواجهة تحديات التنمية. وعلى المستويات الإقليمية يتعين على مديرية شؤون المحيطات والبحار (DOSA) إنشاء لجان مشتركة بين الوكالات مع نقاط اتصال معينة لرصد التقدم المحرز واستعراض تنفيذ كتل الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 في المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية.

99. يجب على الاتحاد الإفريقي إنشاء منتدى معماري ومهندسي البحرية الإفريقيين (ANAMEF) لتوفير محفل للنهوض بمهنة الهندسة البحرية في أفريقيا على النحو المطبق

في مجال البحرية. وسيخصص منتدى معماري ومهندسي البحرية الإفريقيين (ANAMEF) لتطوير العلوم والفنون وممارسة الهندسة البحرية، وبناء السفن والهندسة الجيولوجية البحرية. فالأمر يتعلق بتخطيط واقعي لتصميم وبناء (في أفريقيا) سفن ذات جودة من أجل رفع رصيد صناعات المعدات البحرية وتوليد مجموعة واسعة من القوى العاملة الماهرة المتخصصة. ويجب تشجيع الدول الأعضاء داخل المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية لضم الجهود الرامية إلى توحيد أنشطة بناء السفن وذلك بهدف تحقيق توفير التكلفة.

100. وللحفاظ على الجدوى البحري في أفريقيا، ينبغي إنشاء صندوق رأس مال للإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 (AIMSCAF 2050) لتوفير أموال للبحث وشركاء مستثمرون في أسهم مشاريع القطاع البحري في جميع أنحاء أفريقيا في أقرب وقت ممكن. ويشمل مستثمرو صندوق رأس مال الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 (AIMSCAF 2050) الدول الأعضاء، وكذلك القطاع الخاص وغيرها من صناديق الاستثمار داخل وخارج أفريقيا. وسيقوم كذلك بالاستثمار المشترك، وترتيب و / أو قيادة مجموعة من المستثمرين حسب الاقتضاء في معاملة ما.

101. و على الاتحاد الإفريقي وضع مجموعة رفيعة المستوى للداعمين (HLC2 2050) للإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 لدعم هذه الإستراتيجية والدفاع عنها. وتقوم مجموعة رفيعة المستوى للداعمين (HLC2 2050) للإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 والتي تتألف من قادة أفريقيين تم اختيارهم لتجنيد، من خلال الضغط المستمر في جميع أنحاء أفريقيا وحول العالم، المصادر اللازمة الملموسة وغير الملموسة للسلطة والإرادة السياسية وكذلك تنظيم الموارد اللازمة لتنفيذ الإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050.

xx. الرصد والتقييم القائم على النتائج.

102. يتم مراجعة الإستراتيجية البحرية المتكاملة لأفريقيا لعام 2050 كل ثلاث (3) سنوات لضمان مواءمة الأهداف الإستراتيجية مع السياقات الجغرافية الإستراتيجية العالمية.

103. وينبغي لكل مجموعة من المجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية وكل دولة عضو في الاتحاد الإفريقي تعيين جهة اتصال لتسهيل تدفق المعلومات والاتصالات على نحو فعال ومنسق و سلس، وفي الوقت المناسب، بين الدول الأعضاء و المقرات البحرية الإقليمية الموحدة (MHQs) و مراكز تنسيق العمليات البحرية (MOCs) وفق غرض ونطاق هذه الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050.

104. وعلى الاتحاد الإفريقي، والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية، والدول الأعضاء وأصحاب المصلحة المعنيين تشكيل لجنة توجيهية لمعالجة الرصد والتقييم والتقارير للإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 لتتبع التقدم المحرز نحو الوضع النهائي، وتمكين إعادة تركيز مجالات الأداء الرئيسية وخطوط العمل.

105. سيساعد إعداد الاتحاد الإفريقي لبرمجيات الأداة الإفريقية للرصد والتقييم والإبلاغ (AMERT) في رصد جميع أنواع المؤشرات، الكمية والنوعية على حد سواء. وسيتم تنسيق التقدم المحرز في التنفيذ بشكل وثيق لضمان مستوى عال من إنجاز أنشطة البرنامج وتحقيق النتائج المرجوة.

xxi. إستراتيجية المخاطر.

106. ومن أجل تحديد كيفية إدارة المخاطر طوال مدة الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050، سيتم إعداد إستراتيجية للمخاطر وخطة دعم تشمل التهديدات الفعلية والمحتملة لنجاح الإستراتيجية وتحديد الأنشطة اللازمة لتقليل أو القضاء على هذه التهديدات وكذلك مراجعة إستراتيجية المخاطر بانتظام.

107. و تشمل إستراتيجية المخاطر: أ) تحليل المخاطر التي ينطوي على تحديد وتعريف المخاطر، بالإضافة إلى تقييم الأثر المحتمل والعمل المترتب على ذلك؛ ب) إدارة المخاطر، والتي تغطي الأنشطة المشاركة في تخطيط ورصد ومراقبة الإجراءات التي تعالج التهديدات والمشاكل التي تم تحديدها ، وذلك لتحسين تحقيق الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 لأهدافها المعلنة.

" نتقاسم مصيرا مشتركا أكثر من أي وقت مضى في تاريخ البشرية. ولا يمكننا السيطرة عليه إلا إذا كنا نواجه الأمر معا ". (كوفي عنان، الأمين العام السابق للأمم المتحدة.)

108. بتوحيد تزامن الجهود على نطاق كامل من أعلى إلى أسفل ومن أسفل إلى أعلى، فإن هذه الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 ليست هي الغاية النهائية، وإنما هي وسيلة للوصول إلى النهاية، وهو النمو في أفريقيا. إنها تقدم رؤية لتحقيق الجدوى البحرية لشعوب ومصالح القارة الإفريقية بأكملها. وعلاوة على ذلك، فإنها تؤكد على التزام الاتحاد الإفريقي بتعزيز شراكاتنا الإقليمية والدولية وتعزيز الرفاه الاقتصادي في جميع أنحاء العالم. فإنها، كرؤية للمستقبل، تواجه بالتأكيد بعض التحديات الخطيرة. ويمكن، التغلب على هذه التحديات بصفة جماعية. وليس هناك شك في أن هذا سوف يؤدي إلى عودة الجغرافية الإستراتيجية العالمية المفقودة إلى أفريقيا.

109. وهكذا، وبما أن أفريقيا تبحر الآن في مستقبلها، فإن التنفيذ الفعال لهذه الإستراتيجية البحرية المتكاملة لإفريقيا لعام 2050 تتطلب تعزيز التعاون الملتزم للمجتمعات المحلية والدول الأعضاء والمجموعات الاقتصادية الإقليمية / الآليات الإقليمية، والاتحاد الإفريقي والمجتمع الدولي الأوسع. كما سيتطلب تطبيق المساعي المتضافرة الجماعية لتعزيز أطر الجدوى البحرية ونشر نهج من خلال تبادل المعلومات تعتمد على القوة البحرية العسكرية وسلطات تنفيذ القانون، وكفاءات شركاء القطاع الخاص ومواصلة البحث العلمي والتطوير. فأونه سيتم أيضا تحسين موقف استجابة أفريقيا للتعامل مع أي حادث قد يحدث. وهذه الإستراتيجية بحاجة إلى إرادة سياسية كبيرة للدول الأعضاء.

الأسرة الأمية