



ESTRATÉGIA MARÍTIMA INTEGRADA DE ÁFRICA 2050 (ESTRATÉGIA AIM 2050[®])*

“Juntos, vamos navegar o futuro... agora! Fique de olho em www.au.int/maritime, e viaje connosco em Twitter e Facebook em Árabe, Inglês, Francês, Português e ... Kiswahili. Boa Viagem!”

(Mensagem de fim de ano enviada a 16 de Dezembro de 2011, por S.E. Sr. Erastus Mwencha, Vice-presidente da CUA à todo pessoal em Adis e através o mundo, todos Estados-membros e Párcios.)

UA, Versão 1.0, 2012.

Índice

i.	AGRADECIMENTOS.....	4
ii.	PREFÁCIO.....	5
iii.	DEDICATÓRIA.....	6
	SÍNTESE.....	7
I.	INTRODUÇÃO.....	9
II.	AMEAÇAS E VULNERABILIDADES.....	12
III.	ESTRATÉGIA MARÍTIMA INTEGRADA PARA ÁFRICA 2050.....	12
IV.	DECLARAÇÃO DE VISÃO.....	12
V.	OBJECTIVOS.....	13
VI.	SITUAÇÃO ESTRATÉGICA FINAL.....	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
VII.	OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS.....	13
VIII.	PRINCÍPIOS E VALORES DA ESTRATÉGIA-AIM 2050.....	14
IX.	INTERVENIENTES.....	14
X.	DESAFIOS E VIABILIDADE.....	15
XI.	QUADROS REGULAMENTARES EXISTENTES E INICIATIVAS EM CURSO.....	16
XII.	QUADRO PARA AS ACÇÕES ESTRATÉGICAS.....	17
i.	CEMZA.....	17
ii.	Cooperação Inter-Agências/ Transnacional e Coordenação sobre Defesa e Segurança Marítima... ..	18
iii.	Centros Marítimos Operacionais Regionais.....	19
iv.	Pesca e Aquicultura.....	19
v.	Turismo Marítimo Integrado e Estratégia de lazer para a África.....	21
vi.	Aquários Gigantes de África (G2A).....	22
vii.	Estratégia Marítima Integrada de Recursos Humanos para o Continente.....	22
viii.	Gestão de Risco de Desastres.....	23
ix.	Tratamento e Transporte de Resíduos e Materiais Perigosos.....	24
x.	Fronteiras Marítimas/Delimitação.....	24
xi.	Governança Marítima.....	25
a.	Abastecimento Ilegal de Petróleo/Roubo de Petróleo Bruto.....	25
b.	Branqueamento de Capitais, Tráfico Ilegal de Drogas e Armas.....	25
c.	Crimes Ambientais.....	26
d.	Segurança de Contedores e Programa de Controlo.....	26
e.	Inspeção pelo Estado do Porto.....	26

f. Hidrografia	27
g. Pirataria e Assaltos à Mão Armada no Mar.	28
h. Terrorismo Marítimo.	28
i. Tráfico de Seres Humanos, Clandestina de imigrantes e Requerentes de asilo que viajam pelo mar	29
j. Comunicações Estratégicas e Cibersegurança	29
k. Ordenamento do Espaço Marítimo.....	30
l. Monitoramento de Meio ambiente e da Biodiversidade	30
XIII. BENEFÍCIOS ECONÓMICOS: CRIAÇÃO DE RIQUEZA NO DMA.	31
XIV. OPORTUNIDADES E COMPETITIVIDADE DE COMÉRCIO.	31
XV. CAPACIDADES E REFORÇO DE CAPACIDADES.	33
XVI. REGIMES JURÍDICOS E REGULAMENTARES.....	Fejl! Bogmærke er ikke defineret.
XVII. INICIATIVAS DE APOIO.	33
XVIII. REPRESENTAÇÃO NAS INSTITUIÇÕES INTERNACIONAIS.	34
XIX. ESTRATÉGIA DE RECURSOS.	34
XX. MONITORAÇÃO E AVALIAÇÃO BASEADAS NO RESULTADO.	36
XXI. ESTRATÉGIA DE RISCOS.....	36
XXII. CONCLUSÃO.	36

Anexo A: Acrónimos

Anexo B: Definições

Anexo C: Plano de Acção para Operacionalização.

i. AGRADECIMENTOS.

POR S.E. Vice-presidente.

ORIGINAL

ii. PREFÁCIO.

Por S.E. Presidente.

ORIGINAL

iii. EDICATÓRIA.

Esta página foi intencionalmente deixada em branco em memória daqueles que morreram no mar tentando ganhar uma melhor qualidade de vida, e daqueles que faleceram nos oceanos durante o comércio de escravos, do colonialismo e da luta pela auto-determinação e independência de África.

ORIGINAL

SÍNTESE.

Os oceanos e águas interiores mares da África estão sob pressão. Nas últimas décadas agregados familiares perderam receitas que se elevam a centenas de bilhões de dólares norte-americanos devido as actividades ilegais no Domínio Marítimo da África (DMA), sem mencionar a perda de vidas. Actividades marítimas tradicionais, tais como o transporte marítimo e a pesca intensificaram, enquanto emergiram novos, tais como a aquicultura ou energia renovável do mar. No entanto, o aumento da intensidade das actividades no mar está a tomar lugar contra o cenário de insegurança, nas várias formas de tráfico ilegal, degradação do ambiente marinho, perda da biodiversidade e nos efeitos agravados sobre mudança climática.

A agenda de desenvolvimento da União Africana (UA) promove, entre outras coisas, o desenvolvimento do capital humano e a melhoria de padrão de vida. É inclusivo e na base de uma abordagem centrada no ser humano para o desenvolvimento, onde todos os grupos sociais estejam envolvidos. A agenda vê uma África que, usando seus próprios recursos, procura tomar o seu lugar de direito num mundo multipolar, inter-confiante e mais equitativo. No domínio marítimo da África, a grande variedade de actividades relacionadas estão inter-relacionados de alguma forma, e todos têm um impacto potencial sobre consequente prosperidade através da contribuição para a estabilidade social económica, política, defesa e segurança. Nota-se, portanto, a abordagem de regulamentação e gestão dos assuntos e os recursos marítimos não podem ser confinadas a uns poucos sectores ou indústrias seleccionados.

No desenvolvimento desta Estratégia Marítima Integrada Africana 2050 (AIM), é reconhecido que o DMA tem um enorme potencial para criação de riqueza. Igualmente é necessário que os Estados-membros da UA tenham desafios e oportunidades marítimas comuns e de facto, responsabilidades importantes para gerar a vontade política desejável para a implementação da estratégia.

Assim, a Estratégia-AIM 2050 oferece um quadro amplo para a protecção e exploração sustentável do DMA para a criação de riqueza. A estratégia é produto de contributos transversais de especialistas africanos, incluindo Grupos de reflexão, ONGs e Academias, as Comunidades Económicas Regionais (CERs), os Mecanismos Regionais (MRs), os Estados-membros da UA, instituições especializadas, e outros intervenientes importantes, tais como as Nações Unidas,, a Organização Marítima da África Central e Ocidental (MOWACA) as Associações de Administrações Portuárias Africanas, o Conselho dos Carregadores Marítimos Africanos (UASC), as Instituições de Fornação Marítima Africanas, todos os MdE sobre as inspecções do Estado dos Portos, a Organização Marítima Internacional (OMI), a Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (UNCTAD), a Organização Internacional do Trabalho (OIT), a Organização Internacional do Trabalho, a Organização Mundial do Comércio (WTO), a Organização Internacional das Alfandegas (WCO), a Camâra do Comércio Internacional Internacional (ICC), o Fórum dos Carregadores Globais (GSF), a Organização Internacio9nal de Hidrografia (IHO) e o sector privado, está estruturado para atender desafios contraditórios, emergentes e futuras oportunidades marítimas em África, tendo em conta o interesse dos países sem litoral, com um claro enfoque na criação de riqueza maior a partir de uma governação sustentável das águas interiores , oceanos e mares de África.

A Estratégia integra um Plano de Acção em anexo para a sua operacionalização com uma visão bem definido com metas alcançáveis, incluindo objectivos específicos intermédios desejáveis, actividades e metas para atingir o Estado Estratégico Final de criação de riqueza acrescida num DMA estável e seguro.

" Expressamos o nosso apoio incondicional a esta iniciativa extremamente importante e garantimos a Comissão da nossa inteira cooperação. Solicitamos ainda a todas partes interessadas a apoiar este particular projecto que irá reforçar as normas de segurança global e beneficiar as gerações vindouras de cidadãos africanos". (Ministros e Chefes de Delegações que participaram na 1ª Conferência do Ministros Africanos responsáveis pelos Assuntos marítimos, Adis Abeba, 21 de Abril de 2012).

INTRODUÇÃO.

1. A água cobre mais de dois terços da superfície da Terra e afecta a vida em toda parte. Como o segundo maior continente e a maior ilha, 43 milhões km² de área¹ de África cobre um quinto da superfície total da Terra. Seu comprimento total de linha costeira, incluindo as ilhas, é mais de 26.000 milhas náuticas. Trinta e oito (38) países africanos são litorais ou estados insulares enquanto 52 das suas cerca de 100 das suas instalações portuárias lidam com várias formas de cargo. Enquanto navios propriedade da África contam cerca de 1,2% de embarcação mundial por número e cerca de 0,9% por tonelagem bruta, os portos lidam com somente 6% tráfico de cargas transportadas por via marítima de todo o mundo e cerca de 3% do tráfico de contentores.

2. O comércio internacional é muito importante para muitas economias africanas, com mais de 90% das exportações e importações de África realizadas por via marítima. Ao longo das últimas quatro décadas, o volume de comércio marítimo mundial mais do que quadruplicou. Noventa por cento do comércio mundial e dois terços dos seus fornecimentos de energia são realizados por via marítima. Os oceanos e os mares mundiais estão interligados e a acção num mar ou numa área política com um impacto directo ou indirecto no mar pode ter efeitos positivos ou negativos sobre outros mares e áreas políticas. Embora mais de 46% dos africanos vivem na pobreza absoluta – um número que está em constante crescimento - peixe tem uma contribuição vital para a segurança alimentar e nutricional para mais de 200 milhões de africanos e proporciona rendimento para mais de 10 milhões. Lamentavelmente, a exportação da África do peixe e produtos da pesca não demonstrou melhoria significativa na última década. Da mesma forma, o uso cada vez mais intenso dos oceanos e mares por vários sectores, combinado com as alterações climáticas, aumentou a pressão sobre o ambiente marinho.

3. O DMA oferece a todas as nações africanas, grandes oportunidades de crescimento e uma rede de rotas marítimas de importância enorme para a sua segurança e prosperidade. É de grande importância em termos de recursos e energia naturais, comércio e indústria, actividades científicas e de lazer. O comércio internacional de água afecta as pessoas e indústrias de todo o continente, incluindo os países ligados por via terrestre. Além disso, os numerosos vasos, portos, estaleiros e indústrias de apoio no DMA oferecem milhares postos de trabalho para os africanos. Claramente, interrupções ou deficiências no sistema marítimo da África, com suas cadeias de abastecimento e indústrias pode, assim, ter um impacto caro sobre um grande número de participantes nas economias de muitos países africanos.

4. Assim, o desenvolvimento do DMA exige soluções inovadoras e sistemas de gestão cuidadosos para assegurar a sua sustentabilidade a longo prazo, bem como a implementação de regulamentos nacionais e internacionais e os instrumentos para enfrentar os desafios actuais, entre os quais, mudança da dinâmica global (por exemplo, padrões comerciais geográficas, potências económicas emergentes, dinâmicas ambientais, etc.)

5. O Hino da UA afirma, em parte, o seguinte: "Ó filhos e filhas da África, essência do sol e essência do céu, façam de África a Árvore da Vida". Para que isso aconteça, a OUA, que transformou-se formalmente em UA em 2002, fixou o objectivo de construir, até o ano de 2025:

¹ Inclusive os 13 milhões km² das Zonas Económicas Exclusivas dos Estados Membros da UA.

"A África unida e integrada², uma África imbuída dos ideais de justiça e paz; uma África interdependente e robusta determinada para definir para si uma estratégia ambiciosa, uma África sustentada pela integração política, económica, social e cultural que iria restaurar o Pan-africanismo no seu pleno sentido; uma África capaz de fazer o melhor de seus recursos humanos e materiais, e com vontade de garantir o progresso e a prosperidade dos seus cidadãos, aproveitando as oportunidades oferecidas por um mundo globalizado; uma África capaz de promover os seus valores num mundo rico nas suas disparidades³."

6. Há sete missões que foram atribuídas à Comissão da UA (CUA) a fim de materializar esta visão em realidade. Eles são interligados e incorporam os ideais de paz, estabilidade e todos os aspectos da segurança, em particular da segurança humana. As sete missões são as seguintes:

- i. Criação de uma União Africana eficaz e responsável;
- ii. Procura de um consenso em torno de uma visão compartilhada e Agenda no Continente;
- iii. Promoção das sociedades emergentes baseada nos princípios do primato da lei, da boa governação e da segurança humana;
- iv. Promoção da cooperação económica regional como base para integração irreversível no Continente;
- v. Desenvolver infra-estrutura integrada;
- vi. Abordar as causas estruturais da pobreza e do subdesenvolvimento;
- vii. Reforço do dinamismo e da criatividade da cultura Africana.

7. A dimensão marítima das sete missões abrange praticamente todas as grandes questões com as quais a África se vê confrontada, a saber:

- i. Diversidade das actividades ilegais que incluem o depósito de resíduos tóxicos e a descarga de petróleo, o tratamento ilícito de petróleo bruto, tráfico de armas e de drogas, tráfico e clandestina de seres humanos, pirataria e roubo à mão armada no mar;
- ii. Energia, as alterações climáticas, a protecção e conservação ambiental; e
- iii. Investigação, inovação e desenvolvimento
- iv. Desenvolvimento do Sector Marítimo incluindo a concorrência, a criação de emprego, o comércio internacional, a infra-estrutura marítima, o transporte, a informação, a comunicação e tecnologia, e a logística.

8. Por este facto, chegou o momento para a África repensar a forma de como gerir as suas águas interiores, os seus oceanos e mares. Eles são um pilar fundamental económico e do desenvolvimento social para todos os Estados Membros da UA e são vitais na luta contra a pobreza e o desemprego. Há também a urgência imperativa de desenvolver uma economia sustentável "economia azul" iniciativa que seria uma versão marinha da economia verde, para melhorar o bem-estar dos cidadãos africanos, reduzindo significativamente os riscos ambientais marinhos, bem como as deficiências ecológica e da biodiversidade.

² A África que se refere é de facto toda a África, incluindo suas águas territoriais, bem como seus oceanos e suas águas adjacentes, de Norte a Sul, de Leste a Oeste, sem distinção de raça, cor e religião.

³ Plano de Acção Estratégica da Comissão da União Africana para o período de 2004 - 2007.

9. Tendo em conta o exposto, os Chefes de Estado e de Governo solicitaram a CUA na sua 13ª Sessão Ordinária da Conferência da UA "para desenvolver uma estratégia global e coerente"⁴. Encarregaram igualmente as CERs/MRs da África para desenvolverem, coordenarem e harmonizarem as políticas e estratégias, e melhorarem as normas de segurança e protecção marítima africana, bem como a economia marítima africana para a criação de mais riqueza dos seus mares e oceanos, garantindo finalmente, o bem-estar ao povo africano.

10. A necessidade da Estratégia-AIM 2050 está inerente aos objectivos e princípios do Acto Constitutivo (artigo 3º e 4º). O artigo 3º do Protocolo relativo a criação do Conselho de Paz e Segurança (CPS) da UA, prevê que os objectivos para os quais o CPS foi criado devem incluir concepção de uma Política Comum Africana de Defesa e Segurança (CADSP) para a UA, em conformidade com o artigo 4º (d) do Acto Constitutivo.

11. Em conformidade com o acima mencionado, a Estratégia-AIM 2050 é aqui entendida como uma ferramenta para enfrentar os desafios marítimos da África para o desenvolvimento sustentado e competitividade. A Estratégia tem como objectivo fomentar a criação de mais riqueza dos oceanos, mares e águas territoriais da África através do desenvolvimento de uma economia marítima florescente e valorizando o potencial de actividades marítimas, de forma ambientalmente sustentável. É evidente que a preservação do ambiente marinho da África é vital para o crescimento do seu PIB, parte do comércio global e regional, a competitividade, o crescimento a longo prazo e o emprego. Assim, o Plano de Acção da Estratégia descreve as Linhas de Desenvolvimento que são definidas por actividades conexas, resultados previstos, prazos e agentes de execução. As Linhas de Desenvolvimento de cobertura de projecções para novas instituições e estruturas, criação de riqueza e desenvolvimento de recursos humanos, bem como actividades de reforço de capacidades nos domínios do controlo do porto nacional, protecção do ambiente e da pesca, segurança e Conscientização do Domínio Marítimo (DMA).

12. Supõe-se que as limitações óbvias, como recursos, incluindo o soft power, bem como capacidades e aptidões, poderiam ser mitigadas com uma forte vontade política da liderança política da África, reforço da cooperação e a coordenação efectiva de todas as políticas relacionadas com o mar nos diferentes níveis de tomada de decisão. Assume-se ainda que todos instrumentos jurídicos relacionados estão ratificados (ou em análise para ratificação) e domesticados.

13. Nada no presente documento será interpretado ou executado em contrariedade da soberania de qualquer um dos Estados-membros da UA em conformidade com os princípios da lei internacional.

14. Antes de identificar os benefícios económicos (que são a criação de riqueza pelo DMA) e os recursos necessários para implementar a estratégia, este documento irá delinear um conjunto de definições, ameaças e vulnerabilidades em DMA, a Declaração de Visão da Estratégia AIM 2050, o seu Estado Final Estratégico, os seus objectivos estratégicos e o quadro de acções estratégicas.

⁴ Decisão [Assembly/AU/Dec.252(XIII)] adoptada pela 13ª Sessão Ordinária da Conferência da UA realizada em Sirte, Líbia, em Julho de 2009.

II. AMEAÇAS E VULNERABILIDADES.

15. DMA chama a atenção para uma ampla gama de ameaças e potenciais reais que poderiam causar mortes em massa e infligir danos económicos catastróficos aos Estados Africanos. Além da perda de receitas, eles poderão fomentar a violência e insegurança. Alguns deles, como o tráfico de droga, poderá alimentar a corrupção, a financiar a compra de armas, a juventude corrupta, perverter democracia/primato da lei, distorcer as economias e desestabilizar a vida comunitária. Como os actores que ameaçam o domínio marítimo da África continuam crescendo em número e capacidade, deve haver um esforço correspondente africano para abordar este fenómeno aos níveis nacional, regional e continental.

16. Entre outras, as ameaças e vulnerabilidades no DMA incluem:

- i. Crime Transnacional Organizado no domínio marítimo (incluindo o Branqueamento de Capitais, o Tráfico Ilegal de Armas e Drogas, a Pirataria e assalto à mão armada no mar, roubo de petróleo/ roubo de petróleos bruto ambos nas costas Africanas, o Terrorismo Marítimo, o Tráfico de seres humanos, a Clandestinidade de imigrantes e Requerentes de Asilo que viajam pelo mar);
- ii. A pesca Ilegal Não Declarada e não Regulamentada- a pesca IUU e o regime excessivo de pesca, Crimes Ambientais e Pesca INN (incluindo o naufrágio deliberado de navios e derrame de petróleo bem como descarga de resíduos tóxicos,;
- iii. Catástrofes Naturais e Degradação de Meio Ambiente Marítimo e alterações climáticas;
- iv. Comunicações Estratégicas e Cibe criminalidade;
- v. Quadro Jurídico Vulnerável;
- vi. Escassez / má manutenção de instrumentos de ajuda à navegação e levantamentos hidrográficos modernos

III. ESTRATÉGIA MARÍTIMA INTEGRADA DE ÁFRICA 2050.

17. A "Estratégia Marítima Integrada de África 2050 (Estratégia-AIM 2050)" consiste em planos de longo prazo abrangentes, concertados e coerentes com múltiplas acções que permitem alcançar os objectivos da UA para melhorar viabilidade marítima para uma África próspera⁵.

IV. DECLARAÇÃO DE VISÃO.

18. A visão global da Estratégia-AIM 2050 é de promover o aumento da criação riqueza a partir dos oceanos e mares da África através do desenvolvimento sustentado de uma economia azul próspera de uma maneira segura e ambientalmente sustentável.

⁵ Decisão [Assembly/AU/Dec.252(XIII)] adoptada pela 13ª Sessão Ordinária da Conferência da UA realizada em Sirte, Líbia, em Julho de 2009.

I. RESULTADO ESTRATÉGICO

19. Aumento da criação da riqueza do Domínio Marítimo de África que contribua positivamente para o desenvolvimento socioeconómico, bem como o aumento da estabilidade nacional, regional e continental, através de esforços concertados, multifacetados e de desenvolvimento da confiança para criar as bases para as actividades do sector marítimo, em concertação com a melhoria dos diferentes elementos da governação marítima

V. OBJECTIVOS.

20. A Estratégia AIM 2050 visa alcançar o seguinte:

- i. Compreensão exaustiva dos desafios existentes e potenciais, incluindo afectação de recursos para as prioridades identificadas ao longo de um tempo pré-determinado;
- ii. Abordagem mais abrangente, concertada, coerente e coordenada que melhore as condições marítimas em relação ao desenvolvimento ambiental e socioeconómico, bem como a capacidade de gerar riqueza a partir de governação sustentada dos mares e oceanos da África;
- iii. Modelo comum para a UA, CERs/MRs, Organizações relevantes e Estados-membros, orientar a revisão marítima, planificação orçamental e afectação eficiente de recursos, a fim de aumentar a viabilidade marítima para uma África integrada e próspera;
- iv. Plano de negócios que especifica metas, beneficiárias de reforço de capacidades e requisitos de implementação, incluindo apoio técnico e financeiro dentro de África e também dos parceiros de desenvolvimento.

VI. OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS.

21. De acordo com os princípios da UA e os valores solidamente consagrados no Acto Constitutivo da UA, e programas aplicáveis, os seguintes objectivos orientarão as actividades de Estratégia-AIM 2050:

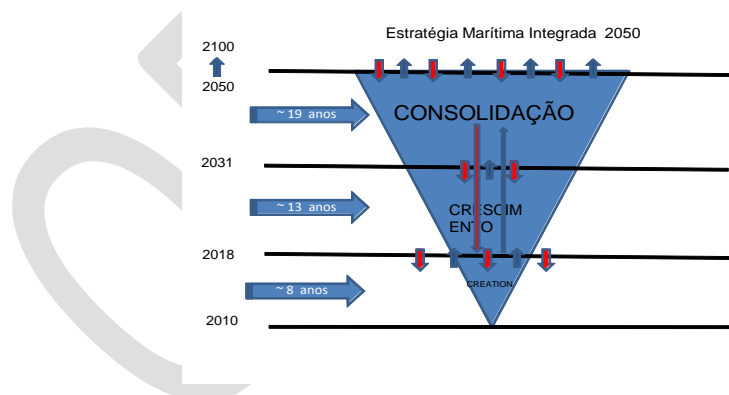
- i. Criação da Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África (CEMZA);
- ii. Envolvimento da sociedade civil e todas as outras partes interessadas para melhorar a sensibilização sobre as questões marítimas;
- iii. Reforço da vontade política a níveis comunitário, nacional, regional e continental;
- iv. Reforço da criação de riqueza e do desempenho do comércio regional e internacional através do reforço de capacidades e desenvolvimento de aptidões centrada no mar;
- v. Garantia da segurança e protecção dos sistemas de transporte marítimo;
- vi. Minimização dos danos ambientais e aceleração da recuperação pós acontecimentos catastróficos;

- vii. Prevenção dos actos hostis e criminais no mar, e Coordenação/harmonização dos procedimentos judiciais contra infractores;
- viii. Protecção das populações, incluindo o património, bens e infra-estruturas do DMA provocados pela Poluição Marítima e descarga de resíduos tóxicos e nucleares;
- ix. Melhoria da Gestão Integrada da Zona Costeira em África;
- x. Promoção de ratificação, incorporação e aplicação dos instrumentos jurídicos internacionais;
- xi. Garantia de sinergias e da coerência entre as políticas sectoriais dentro e entre os CERs/MRs.
- xii. Proteger o direito de acesso ao mar e liberdade de trânsito de mercadorias dos países sem litoral.

VII. PRINCÍPIOS E VALORES DA ESTRATÉGIA-AIM 2050.

22. Para além de "Pensar África Acima de Tudo", tal como consagrado no artigo 4º do Acto Constitutivo da UA, os princípios e os valores que inspiraram a Estratégia-AIM 2050 são aqueles contidos no referido artigo. A Partilha de informações, comunicação, colaboração, cooperação, reforço de capacidades e coordenação (IC5) continuarão a ser a sua filosofia de orientação, com o objectivo global de se alcançar um maior desenvolvimento e integração do continente.

23. O ponto de partida, como ilustrado abaixo na base da pirâmide invertida, é dificilmente visível. No entanto, as IC5 duradouras dentro e entre CERs/MRs seriam as que ampliassem a base e abraçassem todo o continente. A perspectiva para a "consolidação" da Viabilidade Marítima como descrito constituirá a Situação Final. A matriz "Urgente vs. Importante" ajudará na criação de um esquema prioritário de implementação no primeiro período de 8 anos que abrange 2010-2018.



VIII. INTERVENIENTES.

24. Os Intervenientes das condições marítimas melhoradas incluem os Estados-membros da UA, as comunidades locais, as instituições e associações especializadas regionais, o sector marítimo privado africano, parceiros estratégicos de desenvolvimento e a comunidade internacional como um todo. Para implementar a estratégia AIM, as expectativas previstas destes intervenientes incluem: (a) transparência e a responsabilização, (b) eficiência e

prudência na utilização dos recursos, (c) relatórios oportunos e precisos, (d) consultaria, orientação e assistência para a funcionalidade institucional e sustentabilidade, (e) coordenação em matéria de harmonização dos regimes jurídicos e regulamentares, (f) cooperação e coordenação, e (g) resposta eficaz e tempestiva aos desafios emergentes em África. Isso vai exigir colaboração reforçada, concertada, cooperativa, coordenada, coerente e abordagem de estabelecimento de confiança em várias etapas entre a UA, CERs/MRs, as organizações pertinentes africanas, os Estados-membros e o sector privado, bem como os parceiros internacionais de desenvolvimento, a fim de promover os principais objectivos da UA.

25. O sector marítimo africano e as áreas conexas de reforço de capacidades podem ser ainda descritos utilizando as seguintes actividades:

- i. Governação marítima;
- ii. Comércio marítimo⁵;
- iii. Defesa marítima e Segurança (Serviços de protecção militar e civil, público e privado);
- iv. Ensino no domínio dos assuntos do mar e pesquisa científica (hidrografia, oceanografia, pesca, formação interna e costeira, pesquisa e transferência de tecnologia);
- v. Turismo marítimo (em terra e flutuante);
- vi. Indústria de Pesca e aquicultura;
- vii. Indústria de Reparação naval;
- viii. Transportes marítimos e serviços auxiliares;
- ix. Criação de riqueza;
- x. Gestão de portos e cais.
- xi. Segurança Marítima da navegação (avisos de navegação, serviços meteorológicos, e de aviso, serviços de busca e salvamento, serviços hidrográficos, ajudas à navegação, tripulação do navio, etc);
- xii. Promoção da posse de navios Africanos;
- xiii. Promoção e protecção dos interesses dos carregadores Africanos;
- xiv. Promoção do bem-estar dos Marítimos;
- xv. Acesso ao mar e liberdade de trânsito dos Estados sem litoral;
- xvi. Exploração e aproveitamento *offshore*;
- xvii. Desenvolvimento de cursos águas interiores;
- xviii. Desenvolvimento de infra-estrutura Marítima;

IX. DESAFIOS E VIABILIDADE.

26. O desafio na concepção da Estratégia-AIM 2050 é que deverá passar por quatro testes de viabilidade:

- i. Aptidão – O Estado Final deve ser viável e coerente com o Plano de Acção da Estratégia, ou seja, realização e sustentação de aumento da criação de riqueza a partir do DMA que contribui positivamente para o desenvolvimento ambiental e socioeconómico, bem como o aumento da estabilidade nacional, regional e continental.
- ii. Aceitabilidade - A Estratégia deve ter o apoio e participação dos Estados-membros, as CERs/MRs, e deve ser rentável na implementação.

- iii. Viabilidade – O Plano de Acção deve identificar claramente todos recursos incluindo os requisitos de financiamento para execução dentro de prazos realistas.
- iv. Compatibilidade – A Estratégia deve ser compatível com os instrumentos marítimos africanos existentes e convencionados internacionalmente e os mecanismos legais?

X. MECANISMOS DE REGULAMENTAÇÃO EXISTENTES E INICIATIVAS EM CURSO.

27. Esta Estratégia-AIM 2050 deve ser interpretado e implementado em conjunto com todas relevantes da UA, os quadros de regulamentação nacionais e internacionais e iniciativas marítimas em curso em África, que incluem, mas não estão limitados a:

- i. Instituições e Associações regionais especializadas, o Memorandum de Entendimento do Oceano Índico, o MdE do Mediterrâneo, eo MdE da África Ocidental e Central sobre a Inspecção do Estado do Porto (MdE de Abuja), que são instrumentos assinados em resposta à iniciativa global para a erradicação de navios que não obedecem aos estandartes, condições de trabalho para os marinheiros e preservação do ambiente marinho;
- ii. A Convenção das Nações Unidas sobre o contrato de mercadorias internacionais transportadas totalmente ou parcialmente através do mar (Regras de Roterdão de 2009), a Convenção das Nações Unidas sobre o comércio de trânsito dos Estados sem litoral (1965) e a Convenção sobre a facilitação do Transporte Marítimo internacional (Convenção de FAL-1965).
- iii. O MdE da Organização Marítima de África Central e Ocidental (MOWCA), sobre a criação de uma rede integrada de guardas costeiras;
- iv. Simpósio da Energia do Mar para África (SPAS), uma reunião periódica dos Almirantes da Marinha e guardas costeiras africanas;
- v. Estratégia Regional Africana para a Redução de Risco de Catástrofe (DRR) iniciada pela União Africana e depois pelo seu Secretariado da NEPAD⁶ em conjunto com a Estratégia Internacional das Nações Unidas para a Redução de Catástrofe, o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD), o Gabinete de Programa das Nações Unidas do Desenvolvimento para a Prevenção e Recuperação de Crises (PNUD/BCPR), bem como o Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente (PNUMA); e o Programa de Acção Almaty;
- vi. Declaração de Abuja sobre as Pescas e Aquicultura sustentáveis em África (2005);
- vii. Plano de Acção de Ouagadougou da UA (2007) para Luta contra o Tráfico de Seres Humanos, especialmente mulheres e crianças e a “Iniciativa da CUA contra o Tráfico (AU.COMMIT) ” (2009), lançada pelo Departamento de Assuntos Sociais da CUA em parceria com o Grupo de Desenvolvimento Social e Humano ONU/UA (SHD);
- viii. O Centro de Coordenação da Zona “D” do Centro Regional para Segurança Marítima dos Estados da África Central (CRESMAC),

⁶ NEPAD é um programa da UA e a partir da integração formal nas estruturas e processos da UA em Janeiro de 2012, o secretariado da NEPAD foi então renomeado Agência de Planificação e de Coordenação da NEPAD (NPCA).

- ix. A Carta Africana dos Transportes Marítimos (AMTC), de 2010, bem como a Resolução de Durban sobre segurança marítima, e a protecção do ambiente marinho na África;
- x. O Código da Comunidade da Marinha Mercantil da CEAC
- xi. Outras iniciativas importantes, tais como:
 - a. Acordos sobre a delimitação, traçado e demarcação das fronteiras marítimas entre os Estados-membros;
 - b. Elaboração e Implementação de Estratégias Marítimas Integradas dentro e entre as CERs/MRs;
 - c. Operações internacionais contra a Pirataria e programas de capacitação marítima sob o Centro Africano de Parcerias (APS).

QUADRO PARA ACÇÕES ESTRATÉGICAS.

28. Em sintonia com os objectivos identificados e a situação final da Estratégia-AIM, esta secção articula as bases para as actividades necessárias e os resultados que são necessários para a implementação da Estratégia. Consequentemente, as actividades e resultados previstos, incluindo as agências responsáveis e prazos de execução são indicados no objectivo que interliga o Plano de Acção da Estratégia-AIM 2050 anexo a este documento.

a) Zona Marítima Exclusiva Combinada de África (CEMZA).

29. África esta para criar como apropriado e quando permitido, uma Zona Marítima Exclusiva Convencionada da África (CEMZA). Isso irá exigir a criação de um Task Force Especial Estratégico (S2TF) dedicado a preparação do dossier técnico, que estará na base da Declaração Solene da CEMZA. O dossier técnico irá incluir roteiros marítimos que apresentam os limites da CEMZA. Espera-se que a CEMZA conceda a África enormes benefícios transversais geoestratégicos, económicos, políticos, sociais e garantias de segurança, uma vez que irá gerar esforços colectivos e reduzir os riscos de todas as ameaças transnacionais, a má gestão do meio-ambiente, o contrabando e o tráfico de armas.

30. A CEMZA, sendo um espaço marítimo comum Africano sem barreiras é um conceito que visa "Impulsionar o comércio intra-Africano⁷", eliminando ou simplificando os procedimentos administrativos no transporte marítimo intra-UA, com o objectivo de torná-lo mais atraente, mais eficiente e mais competitivo, e fazer mais para proteger o meio-ambiente. A CEMZA irá contribuir para a integração do mercado interno para os transportes e serviços marítimos intra-UA. A UA irá ainda definir princípios orientadores para a concepção de um ambiente comum de partilha de informações para a CEMZA. Isso poderá permitir a convergência de actuais e futuros sistemas de vigilância utilizado para garantir a segurança marítima, a protecção do ambiente marinho, o controlo das pescas, os interesses comerciais e económicos, o controlo das fronteiras e outras actividades de defesa e de fiscalização em cumprimento da legislação.

⁷ Tema da 18ª Cimeira da Conferência da UA, a 29-30 de Janeiro de 2012, Adis Abeba, Etiópia.

b) Cooperação Interagências/Transnacional e Coordenação sobre Defesa e Segurança Marítima.

"Por sua vez, a UA está em processo de complementar os seus esforços, definindo a via para tratar de Segurança e da Protecção Marítima, incluindo a consciência situacional no domínio marítimo do continente Africano, através de uma profunda abordagem da questão na nova Estratégia da Comissão". (S.E Emb. Ramtane Lamamra, Comissário da CUA para a Paz e Segurança, 6046 Reunião do CSNU, Nova Iorque, 16 de dez. de 08)

31. Passos para a promoção da cooperação e coordenação transnacional e interagências sobre a segurança e a protecção marítima deve incluir o desenvolvimento de uma abordagem interagências, uma capacidade de Componente Naval no âmbito da Força Africana em Estado de Alerta (FAA), e a criação de um grupo de trabalho representante continental de CHANS para examinar questões de consciência situacional e colaborar para o aumento da consciência da África do Domínio Marítimo (DMA), e para sustentar os esforços de cooperação entre os Almirantes da Marinha/Guardas Costeiras dos Estados-membros da UA e dos parceiros internacionais. A UA, em colaboração com agências marítimas em todo o continente, incluindo as dos Estados-membros costeiros e não-costeiros, irá designar os representantes adequados para o CHANS. O CHANS vai se esforçar para:

- a. Promover o desenvolvimento das capacidades necessárias para atingir um DMA eficaz em África;
- b. Vontade política nacional e regional será por aumentar o conhecimento da importância da MDA como um instrumento importante na construção de Segurança e Protecção no Domínio Marítimo da África.
- c. Aumentar operações conjuntas de vigilância regionais no mar, e o estabelecimento de Chefes navios e/ou redes da Guarda Costeira ao redor da África, com função de perseguição transfronteira.
- d. Atingir uma "capacidade comum de consciência situacional", que ligará todas as agências relevantes e sustentar uma cooperação interagências, por integrar os sistemas relevantes de Comando, Controlo, Comunicações, Computadores, Inteligência, Vigilância e Reconhecimento (C4ISR) e os conceitos operacionais.
- e. Promover a criação de Centros Regionais de Excelência para a formação, operações e desenvolvimento de equipamentos de segurança e protecção marítima.
- f. Promover o estabelecimento de mecanismo de Equipa de Ligação entre os Estados-membros vizinhos e dentro das CERs/MRs tendo em conta as recomendações da IMO sobre o Acordo Regional de Cooperação para a Prevenção e Supressão de Actos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios (IMO MSC 1 / Circ 1333).

- g. Estabelecer, em colaboração com os intervenientes relevantes e interessados, acordos continentais e regionais, incluindo arranjos e capacidades, mas não limitado a, mutualização de activos para lidar com tais agendas comuns como a fiscalização de cumprimento da legislação, Busca e Salvamento, Crises Humanitárias, Alívio de Desastres, etc.
- h. Influenciar para exigência a harmonização Continental, regional e nacional dos requisitos da Força Estrutural de capacidade do elemento.
- i. Reforçar a cooperação através de organizações regionais existentes associadas com a pesca, o comércio e transporte marítimo, e de turismo e academia marítimo.
- j. Reunir em torno de uma abordagem intersectorial e interagências para melhorar o conceito de Gestão Integrada da Área Costeira (ICAM) em África.

c. Centros Marítimos Regionais Operacionais.

32. Em parceria com os intervenientes interessados, a UA está a trabalhar para o rápido estabelecimento da Sede Regional Marítima (MHQ) padronizada com os Centros de Coordenação Operacional Marítima (MOCs), com capacidades de resposta mutualizada em todas as CERs/MRs. Os objectivos da MHQ e das MOCs Regionais são dois: i) aumentar a eficácia e a eficiência da Força Africana em Estado de Alerta (FAA) como Marinhas africanas participar em operações integradas, um movimento para melhorar a resposta das capacidades marítimas da África, e ii) melhorar a consciência situacional no DMA, envolvendo todas as organizações e agências com um papel fundamental na segurança e protecção marítima.

33. Para a coordenação, todos as MHQ e os MOCs Regionais devem ser interoperáveis e interligados uns aos outros e as MHQ e os MOCs baseados na UA para formar uma rede de conscientização situacional partilhando informação. Para beneficiar de economias de escala e racionalizar o fluxo de informações, situação actual de monitoramento e entidades de comunicação nos Estados-membros e as CERs devem estar alinhados e os membros podem ser trocadas entre as MHQ e MOCs Regionais.

34. Todos os Estados-membros da UA deve estabelecer ponto nodal de comunicações 24-horas para a coordenação de entrada de nacional e/ou resposta. De acordo com o artigo 111º da UNCLOS, os Estados-membros pretendem para as operações impedir ou perturbar os actos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios no mar territorial e espaço aéreo de um outro Estado-membro será sujeito à aprovação autoridade do Estado-membro, incluindo no caso de perseguição. Para aumentar a capacidade de oferecer resultados de sucesso, todos os Estados-membros da UA são encorajados a estabelecer disposições da perseguição transfronteiras. Além disso, devido ao conhecimento, deve ser dado às recomendações da OMI sobre os Acordos Regionais de Cooperação para a Prevenção e Supressão de Actos de pirataria e dos assaltos à mão armada contra navios (IMO MSC 1 / Circ 1333).

d. PESCA E AQUICULTURA.

35. Com base na Declaração da NEPAD, Abuja de 2005 sobre a pesca sustentável e a aquicultura em África, bem como sobre a Conservação das Nações Unidas e os acordos de gestão das populações de peixes, a Estratégia-AIM deve incorporar e implementar uma Política Comum das Pescas para a conservação, gestão e exploração das populações de Peixes, em

conformidade com os ecossistemas e abordagem de precaução para toda CEMZA, quando for estabelecida.

36. A fim de impedir actividades de pesca INN, sanções "de gravidade suficiente como para privar os infractores dos benefícios decorrentes das suas actividades ilegais" deve ser colocado em prática de acordo com a Declaração de Roma sobre a pesca INN de 2005, que pode incluir apreensão de bens e prossecução, com o suporte mais difícil para a compensação. Todos os Estados-membros são incentivados a denunciarem qualquer actividade de pesca INN à UA para complementar acções rigorosas dissuasivas em todos os canais disponíveis que julgar convenientes.

37. A aplicação efectiva do direito universal cooperar na conservação dos recursos marinhos vivos é necessária. Isto exige uma acção coordenada dos Estados-membros da UA, as CERs/MRs e as Organizações Regionais de Gestão das Pescas (ORGP) para garantir que as disposições dos artigos 62º, 63º, 64º, 117º e 118º da CNUDM são promovidos e essencialmente satisfeitos.

38. Os Estados-membros da UA são instados a envidarem esforços para dissuadir as actividades da Pesca INN. As medidas recomendadas incluem: (i) Licenciamento e controlo eficiente dos navios autorizados a pescar pela Bandeira de Estado; (ii) comunicação em tempo real de posição por embarcações licenciadas através de Sistemas de Localização dos Navios por Satélite (VMS), (iii) vigilância e intercepção de pesca irresponsável por patrulhas de água, e (iv) Implementação de regulamentação técnica para a segurança de navios de pesca não convencionais e (v) a promoção da implementação eficaz da bandeira de Estado num contexto mais amplo, através da aplicação de medidas de ORGP, como "branco" ou "listas negras" para identificar 'maus actores'.

39. As CERs/MRs são solicitadas a apresentarem propostas para desenvolver uma estratégia comum que garante um patrulhamento dos mares 24/7. Isso chama para uma comunicação eficaz e capacidade de resposta rápida com os OPVs, os barcos rápidos, as aeronaves de patrulha marítima (MPA), os Veículos aéreos não tripulados (UAVs) e os helicópteros para vigilância e acções de dissuasão. Em colaboração com os intervenientes, a UA deve fazer uma chamada assertiva para a declaração das Zonas de Reserva da Marinha e aplicação das regras e regulamentos que os regem, como uma forma de preservar a biodiversidade marinha da África, proteger espécies marinhas ameaçadas por causa da pesca predatória insustentável na África e, por da mesma forma, incentivar o ecoturismo, enfrentar uma série de problemas ambientais, tal como a degradação do solo e inundações costeiras, as alterações climáticas e encorajar a pesquisa científica sobre a biodiversidade. A UA deve defender um papel concertado da comunidade internacional, Banco Marítimo Africano, Banco Africano de Desenvolvimento e o Banco Mundial para facilitar o desenvolvimento dessa visão nos Estados-membros.

40. Os Governos africanos as CERs/MRs e a UA devem facilitar a colaboração entre entidades de pesquisa, providenciar financiamento, competências e difundir as práticas inovadoras. Adoptar as tecnologias de ponta é muito importante para a competitividade do sector marítimo Africano no mercado global, através de iniciativas em pesquisa e desenvolvimento, incluindo a partilha de conhecimentos em um centro de dados marinho Africano.

41. Em parceria com os relevantes intervenientes para incluir a FAO e as ORGPs, a UA deve promover pesquisas, pesca e crescimento e desenvolvimento industrial da aquicultura, bem como a conservação marinha. Deve também promover a biodiversidade e a preservação dos ecossistemas marinhos, bem como a protecção de espécies ameaçadas e em perigo e dos habitats dos quais eles dependem.

42. A pesca e a aquicultura de lagos, reservatórios, rios, lagoas e zonas húmidas contribuíram com cerca de 25% (34 milhões de toneladas métricas) de relato de produção pesqueira mundial em 2003⁸. As pescas internas ou a aquicultura pode desempenhar um papel significativo na economia das CERs/MRs e dos Estados-membros da UA. Enquanto as pescas internas de pequena escala ou a aquicultura tem sido apoiado e bem gerido, as actividades relacionadas ao peixe têm desempenhado um papel crítico na geração de riqueza e do crescimento económico sustentado. Com os intervenientes, a UA deve incentivar todos os Estados-membros a desenvolverem a pesca interna sustentada ou a aquicultura.

43. A UA deve trabalhar para alcançar o nível apropriado de compensação para as cinco décadas das perdas devido ao excesso de pesca INN e no DMA. Um fundo de compensação deve ser criada e seus proventos investidos no desenvolvimento de indústrias de pesca sustentáveis em toda a África.

44. Qualquer análise que visa informar os decisores políticos deve contar com dados robustos e precisos, a fim de ser eficiente. Actualmente, o sector do desempenho de monitoramento é muito limitado, se não inexistente. Idealmente, há uma necessidade de actualizações regulares de dados e análise de tendências que interpreta as informações recolhidas. Existem vários repositórios de informação muito útil e relevante no continente.

45. A UA deve trabalhar para a criação de um ponto nodal onde um banco de dados que ajuste as trocas de dados marítimos pode ser estocado. O objectivo aqui é integrar iniciativas existentes, mas fragmentados, a fim de facilitar o acesso aos dados primários para as autoridades públicas, os serviços marítimos, as indústrias conexas e pesquisadores.

e. Turismo Marítimo Integrado e Estratégia de Lazer para África.

46. O turismo em África é mais promissor, mas é muitas vezes subestimado. Nos últimos anos, o enorme poder e potencial que detêm a viagem e o turismo tem sido desvendado. Em termos de números, a África recebe mais turistas que o Caribe, América Central e América do Sul combinado. Este desenvolvimento constitui um forte argumento para um aumento de investimento no turismo. O turismo gera empregos e oportunidades para o empreendedorismo, reduz a pobreza, promove a estabilidade, preserva o património e a cultura e constrói conexões globais. Apesar disso, mais trabalho deve ser feito para tornar o caso para a viagem e indústria do turismo. Portanto, a UA deve trabalhar com a Organização das Nações Unidas Turismo Mundial sobre um turismo eco-sustentável marinho em África.

47. Recreação marinha pode ser definida como inclusão de todas as instalações de lazer ao longo e nas proximidades ou nas zonas costeiras e turismo de cruzeiro. Inclui todas as

⁸ FAO 2004.

actividades impulsionadas pelo ambiente de mar e recursos marinhos incluindo a ecologia marítima e actividades conexas tal como surfar, velejar, pescar, mergulhar, entre outros.

48. A UA deve, portanto, atender à necessidade de se comprometer com o desenvolvimento abrangente de um turismo marítimo e estratégia de recreação para o continente (com avaliações de impacto ambiental), que vai olhar para as seguintes questões:

- i. Concepção e entendimento comum do turismo marítimo no contexto do continente.
- ii. Revisão de tendências de mercado relacionadas com o turismo marítimo e recreação no contexto do continente.
- iii. Potencial social e económico do turismo marinho e recreação para o continente.
- iv. Avaliação do turismo marinho e instalações de recreação no continente e a oportunidade de melhoria.
- v. Análise SWOT sobre o turismo e a recreação marinho para a criação de uma visão, estratégia, plano organizacional e plano de acção adequados para um sustentável e viável turismo marítimo no continente.
- vi. Cultivo de recursos humanos para a recreação marinha e capacidade de análise de negócios para apoiar o turismo e recreação marítimo.

f. Aquários Gigantes de África (GA2).

49. Os últimos 24 anos vêm testemunhando o renascimento dos aquários marinhos a nível mundial. Por exemplo, os Aquários Gigantes da África (GA2) é um conceito que visa a construção de uma carteira Pan-Africana de aquários rentáveis. O ambiente do aquário é modelado em condições marinhas locais e oferece uma combinação única de instalações educacionais além de gerar o emprego e a renda.

50. Em parceria com as organizações internacionais de conservação e as partes interessadas, a UA deve incentivar todos os Estados-membros para construir Aquário Gigante com vista panorâmica da vida marinha, que irá fornecer um valor vital adicional às cidades seleccionadas.

g. Estratégia Marítima Integrada de Recursos Humanos para o Continente.

51. Actualmente, existem estudos limitados aprofundados para definir operacionalmente o desenvolvimento do sector marítimo de recursos humanos da cadeia de valor em África. Como resultado não há modelos específicos do desenvolvimento do sector marítimo de recursos humanos pegados que facilitaria a elaboração de um plano de desenvolvimento de recursos humanos estratégico abrangente para orientar o crescimento dos recursos humanos que irá

elevar o sector marítimo como uma contribuição reconhecida para a economia do continente. Há, portanto, a necessidade de ter uma estratégia integrada de recursos humanos para o sector marítimo apoiar a provisão de competências tendo em conta a equidade de género, em toda a cadeia de valor do sector marítimo que inclui o transporte marítimo e a logística, as actividades offshore, turismo e recreação e segurança e protecção.

52. A UA deve criar um exercício de pesquisa que irá articular-se com agenda de desenvolvimento de recursos humanos dos Estados-membros, bem como explorar oportunidades de crescimento económico e criação de emprego de forma mais ampla ao longo da cadeia de valor marítima.

53. A UA deve enfrentar a necessidade de proteger os níveis actuais de geração de emprego e fornecer catalisadores para o crescimento e desenvolvimento em todos os sectores da indústria marítima, que incluem transporte, recursos marinhos, turismo e lazer náutico, fabricação e construção naval, apoio comercial e serviços de negócios e interesses públicos. Isso irá permitir o sector marítimo a funcionar como um condutor da criação do novo emprego da economia continental.

54. A Estratégia Marítima Africana de Desenvolvimento de Recursos Humanos deve olhar para as seguintes questões:

- i. Natureza da indústria marítima da África, incluindo as necessidades de recursos humanos;
- ii. Identificação das principais fontes de vantagem competitiva;
- iii. Natureza da necessidade deliberada do investimento na educação e formação da força de trabalho marítimo;
- iv. Estratégias para ampliar a força de trabalho no sector marítimo;
- v. capacidade das condições de trabalho para atrair recém-chegados para o sector marítimo;
- vi. Competitividade da mão-de-obra qualificada da África no sector marítimo;
- vii. Melhoria de relacionamento entre a indústria marítima, as universidades, Educação e Formação Complementares (FETs) e faculdades;
- viii. Mecanismo de reconhecimento das aprendizagens anteriores.
- ix. Apoio dos programas para pesquisa em educação marítima.
- x. Recolha de dados e informações estatísticas para melhorar a política de fazer no sector marítimo.

h. Gestão de Risco de Desastres.

55. Em colaboração com os intervenientes relevantes, como a Organização Meteorológica Mundial (OMM) e a Comissão Intergovernamental Oceanográfica (CIO) da UNESCO, a UA deve incentivar e apoiar a implementação multisectorial e multidisciplinar contínuo e integrado. Estratégia de Gestão Marítima de Desastres para a África, com medidas destinadas a prevenir ou reduzir os riscos de desastres; gravidade ou diminuir as consequências das calamidades; preparação para emergências, resposta rápida e eficaz aos desastres; e recuperação e reabilitação pós-desastre dentro de DMA. Neste âmbito, uma consideração deverá ser dada aos sensores e centros de alerta precoce e construir sobre o conceito de assistência em caso de catástrofe e ajuda humanitária a partir do mar.

56. Em colaboração com os intervenientes, a UA deve igualmente (a) fazer uma chamada assertiva para estabelecer e actualizar constantemente a cooperação e, portanto, a coordenação entre Estados-membros de modo a aumentar a cooperação regional, especialmente entre aqueles que partilham fronteiras comuns e áreas de Busca e Salvamento (SAR); (b) conduzir regulares, incluindo, exercícios de gestão de desastres marítimos de multi-agências, em zonas marítimas nacional e regional, e (c) manter a conformidade com as convenções internacionais pertinentes.

i. Tratamento e Transporte de Resíduos e Materiais Perigosos.

57. O manuseamento e o transporte de materiais perigosos e de mercadorias perigosas é um assunto sério que exige a conformidade dos Estados-membros da UA com os requisitos regulamentares, especialmente o código Marítimo Internacional de Mercadorias Perigosas (Código IMDG). Todos os trabalhadores que lidam com materiais perigosos ou mercadorias perigosas devem seguir os requisitos legais, em consonância com a Convenção sobre Substâncias Perigosas e Nocivas e a Convenção de Basel e Convenção de Bamaco de 1996 sobre a Proibição da Importação para a África e Controlo dos Movimentos Transfronteiriços e Gestão de Resíduos Perigosos em África. A UA deve incentivar os Estados-membros para garantir, através de legislação adequada em colaboração com os intervenientes relevantes, o manuseio e transporte de mercadorias e materiais perigosos.

j. Fronteiras Marítimas/Delimitação.

58. Através do Programa de Fronteiras da UA, de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), a UA deve fazer uma chamada assertiva para resolver pacificamente as questões existentes sobre fronteiras marítimas entre os Estados-membros, incluindo dentro de baías, estuários e águas interiores (lagos e rios).

59. Os Estados-membros devem ser incentivados a reclamarem os seus respectivos limites marítimos exteriores, incluindo sua plataforma continental estendida, onde aplicável. Os Estados-membros são ainda instados a aceitar e cumprir todas as responsabilidades que emanam do estabelecimento de zonas marítimas, como previsto pela CNUDM e Convenção da IMO SOLAS.

k. Governação Marítima.

60. O AU deve incentivar os Estados-membros a desenvolver quadros jurídicos para intervenção coordenada do estado no mar e cursos de água interiores e as ações subsequentes. O AU deve ainda promover activamente e incentivar continuamente altos níveis de compromisso dentro das CER MRs e outras iniciativas regionais, incluindo RFMOs, para harmonizar a legislação marítima nacional e reforçar sinergias estratégicas bilaterais e regionais, incluindo a assinatura e a ratificação e a adesão pelos Estados-membros dos instrumentos marítimos internacionais relevantes. A Comissão deve instar as CERS e os MRs e os Estados-Membros para aproveitar ao máximo as disposições contidas destes vários instrumentos internacionais. Em simultâneo com as iniciativas que visam abordar as causas da pirataria e outros crimes marítimos, os Estados-membros da UA devem ser incentivados a estabelecer os quadro jurídicos necessários para processar os criminosos envolvidos nestes crimes.

a. Abastecimento Ilegal de Petróleo/Roubo de Petróleo Bruto.

61. Além das questões mais amplas do subdesenvolvimento e da insegurança no Golfo da Guiné, apenas as acções coordenadas, concertadas e sustentadas por todos os intervenientes tem o potencial para resolver abastecimento de petróleo ilegal e roubo de petróleo bruto. Tais acções serão aplicadas para a procura e a oferta. Também exigirá a atenção para as causas do problema. Aproveitando o sucesso da campanha do "conflito diamantes", a UA e as partes interessadas devem desenvolver estratégias de segurança energética regional para abordar abastecimento de petróleo ilegal/roubo de petróleo bruto, concentrando-se no mercado para o petróleo ilegalmente abastecido e petróleo roubado.

62. As CERs/MRs e os Estados-membros afectados devem envidar esforços para desenvolver e expandir sistema de vigilância costeira e mecanismos de compartilhamento de informações com as partes relevantes. Equipamentos de vigilância relativamente baratos e não sofisticados tais como sensores remotos e os UAVs podem ser implantados para monitorizar o vandalismo dos oleodutos e seguir o movimento de cargas suspeitas.

ii. Branqueamento de Capitais, Tráfico Ilegal de Drogas e Armas.

iii. Necessita-se um desenvolvimento maior e mais forte em todas as CERs/MRs, de modo a fornecer um quadro legal de prevenção de combate ao branqueamento de capitais, tráfico de armas e de drogas e crimes relacionados. Compartilhamento de informações será promovido entre os países afectados, a fim de desarticular as redes de tráfico. Em parceria com as partes interessadas (UNODC, Interpol, etc), a UA deve criar um C4SIR- Rede de Monitoramento de Crime Trans-Sahariana equipada para melhorar a informação, as actividades de localização suspeitas, indícios de câmbio, facilitar a cooperação jurídica e fortalecer os esforços nacionais e regionais contra estes crimes organizados. Tal como a rede de monitoramento crime Trans-Sahariana seria assegurar uma primeira e prática resposta para um problema crescente: como um dispositivo de alerta precoce, ligado ao Sistema Continental de Alerta Precoce (CEWS) da UA, vai ajudar a situações que merecem investigação cuidada.

iv. Ao nível nacional, os Estados-membros devem ser encorajados a endurecer sanções associadas ao branqueamento de capitais, tráfico ilegal de drogas e armas. Os Estados-membros da UA deve empenhar-se para harmonizar as políticas e leis na área para coibir esses crimes transfronteiriços, tomando em consideração o funcionamento do Conselho da Europa do Grupo de Estados contra a Corrupção [GRECO] e Branqueamento de capitais e Corrupção [MONEYVAL], que realizam avaliações e revisão pelos pares para garantir que os Estados-membros dispõem de sistemas eficazes de combate à corrupção, branqueamento de capitais e financiamento do terrorismo. A UA já tem um mecanismo de revisão pelos pares no lugar, nomeadamente, o Mecanismo Africano de Avaliação pelos Pares (MARF), cujo mandato pode ser expandido.

iii. Crimes Ambientais.

iv. A UA deve desenvolver um mecanismo para detectar e processar casos de imersão de resíduos tóxicos no DMA, com a posição mais dura para a compensação. A UA juntamente com os parceiros relevantes devem apoiar a NEPAD junto com o Mecanismo de Implementação das Convenções de Nairobi⁹ e de Abidjan¹⁰, na implementação do componente de ambiente marinho e costeiro da NEPAD. Um apoio completo deverá igualmente ser dado à Iniciativa Ambiental da NEPAD e da Declaração de Sirte sobre Agricultura e Água sobre a gestão e a protecção global do ambiente bem como outras relevantes convenções, como CITES (Convenção sobre o Comércio Internacional de Espécies Ameaçadas de Fauna e Flora Selvagem), e a Convenção sobre a Diversidade Biológica.

iv. Segurança de Contentores e Programa de Controlo.

66. A fim de impedir o tráfico de drogas, armas e outras actividades ilícitas, a UA deve trabalhar para o estabelecimento de segurança eficiente de contentores e do programa de controlo em Estados costeiros em toda África.

v. Inspeção Controlo do Estado do Porto e Estado da Bandeira.

67. Com base em iniciativas tal como o relevante Md E sobre a Inspeção do Estado do Porto, a UA deve trabalhar no sentido de complementar as CERs/MRs e os Estados da bandeira para erradicar a exploração de prático sob padrão de navegação e aumentar a segurança e protecção do ambiente marinho a partir da poluição e melhoria das condições de trabalho e de vida do pessoal a bordo de navios. Além disso, na base do Acordo de Medidas pelo Estado de Porto de 2009 da FAO (PSMA) para prevenir, impedir e eliminar a pesca INN, a UA deve trabalhar para garantir que os Estados-membros tenham acesso ao presente Acordo, bem como solicitar o apoio dos parceiros na implementação do artigo 22º (Requisitos dos Estados em desenvolvimento). A melhoria da implementação do Estado da Bandeira e da Inspeção do Estado do Porto irá posteriormente capacitar para exercer a segurança e protecção marítima sobre os navios

⁹ A Convenção de Nairobi é a Convenção para a Protecção, Gestão e Desenvolvimento do Ambiente Marinho e costeiro da Região da África de Leste.

¹⁰ A Convenção de Abidjan é a Convenção para a cooperação na Protecção e Desenvolvimento do Ambiente Marinho e Costeiro na Região de África Ocidental e Central.

vi. Hidrografia, Oceanografia e Meteorologia.

68. A UA deve fazer uma chamada assertiva aos Estados-membros em causa para se tornarem membros da Organização Hidrográfica Internacional (OHI), Organização Internacional de Meteorologia (WMO), e Comissão da UNESCO para a Oceanografia Intergovernamental (IOC) de modo a promover a segurança, a eficiência, a protecção marítima, e o uso do ambiente marinho sustentável. Isso ajudará a criar um ambiente global em que os Estados-membros costeiros da UA fornecem dados, produtos e serviços hidrográficos adequados e oportunos e garantir a sua utilização mais ampla possível.

vii. Ajudas à Navegação (AtoN).

69. A CUA deve fazer uma chamada assertiva aos Estados-membros em causa na Associação Internacional de Ajudas à Navegação e Autoridades de Sinalização Marítima (IALA) para que os Estados-membros costeiros e os sem litoral possam desenvolver a segurança Marítima de navegação, a protecção e uso sustentável do ambiente marinho através:

- (i) do fornecimento adequadas de ajudas à navegação, de acordo com os volume de tráfego e o grau de riscos,
- (ii) da obtenção de uma a maior uniformidade possível no que refere às ajudas à navegação, tendo em conta as recomendações internacionais e as directrizes¹¹ ao estabelecer tais ajudas, e
- (iii) do compromisso de disponibilizar informações relativas às ajudas à navegação a todos os interessados,
- (iv) Estabelecer o Um Sistema de Localização de Navios (VTS) onde o volume de tráfego ou riscos assim o justifique.
 - a. O Sistema de Localização de Navios deve seguir as orientações adoptadas pela IMO
 - b. Os Navios devem ser encorajados pelas administrações a usar o VTS

¹¹ Recomendações e Directrizes do IALA

viii. Pirataria e Assaltos à Mão Armada no Mar.

70. Desde 2008, a UA tem defendido uma abordagem abrangente para o combate à pirataria e assaltos à mão armada no mar. A UA apoia plenamente o trabalho do Grupo de Contacto sobre a Pirataria na Costa da Somália, bem como a iniciativa da OMI de combater a pirataria e assalto à mão armada contra navios, incluindo as Melhores Práticas de Gestão (BMPs) de protecção em Zonas de Alto Risco¹² e o Código de Conduta de Djibuti (DCC) relativo à pirataria e assalto à mão armada no Oceano Índico e no Golfo de Aden. Assim sendo, a UA deverá encorajar os Estados-membros, de acordo com seus recursos disponíveis e respectivas prioridades, as suas respectivas leis e regulamentos nacionais, e regras aplicáveis de direito internacional, em cooperação com a OMI e quaisquer outras organizações relevantes, a mutualizarem os seus activos de forma a cooperar ao máximo possível, na repressão da pirataria e assalto à mão armada contra navios. Isso seria, com vista a: incentivar (a) partilhar os encargos, (b) acompanhar os fluxos financeiros, (c) partilhar e divulgar informações relevantes; (d) proibir navios e/ou aeronaves suspeitos de envolvimento em pirataria ou assaltos à mão armada contra navios; (e) apreender e prender pessoas que cometem ou tentem cometer pirataria ou assaltos à mão armada contra navios, e (f) facilitar o bom atendimento, tratamento e repatriamento dos marinheiros, pescadores, pessoal de bordo e outros passageiros sujeitos a pirataria ou assaltos à mão armada contra navios, especialmente aqueles que tenham sido submetidos à violência.

71. A UA deve prestar apoio e assistência técnica aos Estados africanos vulneráveis para melhorar a sua capacidade de garantir patrulhas costeiras e marítimas eficazes. A este respeito, uma atenção especial deverá ser dada ao desenvolvimento de uma Guarda Costeira eficiente.

ix. Terrorismo Marítimo.

72. Durante a década passada, tem havido grandes desenvolvimentos na regulação do transporte marítimo internacional, nomeadamente através da introdução do Código da Segurança Internacional de Navios e das Instalações Portuárias (ISPS). Consequentemente, os Estados-membros da UA que ainda não implementaram o Código ISPS deve se mover rapidamente para fazê-lo, e introduzir outras DMA marítimas e medidas de segurança.

73. De acordo com o quadro da Estratégia das Nações Unidas sobre o combate ao terrorismo, a UA, as CERs/MRs, e os governos dos Estados Membros irão envidar esforços para apoiar o Centro Africano de Estudos e Investigação sobre o Terrorismo (ACSRT) na operacionalização do sistema de Alerta Precoce do Terrorismo bem como todas as actividades do ACSRT listados no seu plano estratégico.

¹² Disponível no site www.au.int/maritime.

74. A UA deve fazer uma chamada assertiva de medidas preventivas com os esforços para atacar ambos os agravos reais e aparentes e subjacentes condições sociais, económicas e políticas que dão origem a este conteúdo. Portanto, a UA, as CERs/MRs e os Estados-membros dará atenção prioritária para as condições subjacentes propícias à propagação do terrorismo no continente, bem como o respeito pelos direitos humanos e o Estado de direito. Essas condições incluem: a pobreza, os conflitos prolongados não resolvidos, a desumanização das vítimas do terrorismo, a falta de regra de direito e violação dos direitos humanos, a discriminação étnica, nacional e religiosa, a exclusão política, Responsabilidade Corporativa Social (CSR), a marginalização socioeconómica e falta da boa governação.

x. Tráfico de Seres Humanos, Imigração Clandestina e Viajantes Requerentes de Asilo

75. Tráfico de pessoas é uma ofensa criminal abordada por muitos instrumentos e programas internacionais. Entre estes são: a Convenção das Nações Unidas contra o Crime Transnacional Organizado e o seu Protocolo para Prevenir, Suprimir e Punir o Tráfico de Pessoas, Especialmente Mulheres e Crianças (2000); o programa da iniciativa das Nações Unidas Global de Luta contra o Tráfico de Seres Humanos (UN.GIFT) (2004) e no âmbito da África, o Plano de Acção de Ouagadougou para o Combate ao Tráfico de Seres Humanos, Especialmente Mulheres e Crianças (2006). O UNODC desenvolveu uma Organização das Nações Unidas Contra – Manual de Sequestro sobre as boas práticas das autoridades responsáveis pela aplicação da lei para combater os sequestros.

76. Para lidar com o flagelo do tráfico de seres humanos, a maior parte do trabalho consistirá em acções de sensibilização, através de comunicação social e workshops de formação, e capacitação nos países de origem e de trânsito para lidar com o tráfico de seres humanos. A UA deve trabalhar no sentido de resolver as causas do tráfico de seres humanos, que incluem a pobreza, a desequilibrada distribuição da riqueza, o desemprego, os conflitos armados, o sistema de aplicação deficiente lei, meio ambiente degradado, a má governação, as sociedades sob pressão, a corrupção, a falta de educação, falta de respeito pelos direitos humanos universais e discriminação, o aumento da demanda para o comércio sexual e o turismo sexual.

77. A UA, em colaboração com os intervenientes relevantes devem continuar a ajudar os Estados-membros com o desenvolvimento e a implementação de políticas de migração positivas destinadas a abordagem do tráfico de seres humanos, especialmente mulheres e crianças.

xi. Comunicações Estratégicas e Ciber criminalidade.

78. Os telemóveis e a Internet tiveram impactos benéficos em manter o sustento das populações rurais, particularmente as mulheres de negócios de pequena escala e os homens em África, onde os telemóveis são a forma mais utilizada de tecnologia de comunicações. No entanto, embora os benefícios estão ainda por ser totalmente explorados para melhorar as comunicações estratégicas em apoiar a indústria marítima, esta última tem sido exposta a uma miríade de riscos relacionadas, tais como ataques cibernéticos e crimes conexos.

79. A Ciber criminalidade constitui uma preocupação especial da UA devido à natureza do problema transfronteiriço. A UA, as CERs/MRs, os Estados-membros, o sector privado e a sociedade civil devem trabalhar em conjunto para melhorar a segurança contra a ciber criminalidade

80. A fim de prevenir, defender e responder às ameaças cibernéticas, a UA deve incentivar a cooperação entre as CERs/MRs e os Estados-membros, com a cooperação da União Internacional de Telecomunicações (UIT) das Nações Unidas, da Parceria Internacional Multilateral contra o crime cibernético (IMPACT) e o Escritório das Nações Unidas sobre Drogas e Crime (UNODC). Esta cooperação bem orientada ajudará os Estados-membros da UA na mitigação dos riscos decorrentes de segurança e crime cibernéticos através de actividades como geração de banco de dados marítimos e as redes de trocas de informações marítimas. A UA, as CERs/MRs e os Estados-membros devem realizar exercícios simulados cibernéticos de multi-agências que envolvem testar as tecnologias de resposta.

xii. Planeamento de Espaço Marítimo

81. O Planeamento do espaço marítimo é um processo de planeamento espacial abrangente, adaptável integrada, coerente, baseada nos ecossistemas e transparente, com base em dados científicos sólidos. Ao mapear as actividades e determinar o espaço marítimo estabelecido para cada actividade, o processo fornece uma caracterização do actual uso e ajuda a estabelecer as áreas potenciais para usos futuros do DMA. Isto irá fornecer um processo de política para a UA, as CERs/MRs e os Estados-membros para determinar melhor a forma como as zonas marítimas são, de forma sustentável, utilizadas e protegidas - agora e para as futuras gerações africanas. No âmbito da Estratégia de AIM 2050, o Planeamento do Espaço Marítimo terá como objectivo equilibrar frequentemente concorrentes os interesses sectoriais, de modo que: a) espaço e recursos marinhos sejam utilizados de forma eficiente e sustentável, b) as decisões sejam tomadas com base em dados sólidos e em conhecimento profundo do mar e cursos de água interiores e c) os investidores têm uma maior segurança jurídica, incentivando o desenvolvimento económico azul da África.

xiii. Monitorização ambiental e da biodiversidade

82. África depende do domínio ambientalmente marítimo e dos sistemas auto-sustentáveis biológicos que incluem muitos tipos de organismos. Isto exige a preservação da variedade de vida, em a) assegurar o uso sustentável, conservação e regeneração dos recursos marítimos, b) promover a importância económica, social e ambiental do mar e cursos de água interiores c) estabelecer um conjunto de indicadores para avaliar o desempenho sustentável das actividades e seu monitoramento. A UA, CERs/MRs e os Estados-membros devem apoiar tais esforços que exigem conhecimentos de inventário e uma compreensão completa de mudanças naturais e artificiais na biodiversidade do DMA. Com um monitoramento inovador e abordagem de avaliação baseados no conjunto comum de indicadores de biodiversidade marinha, bem como testar na prática as técnicas de monitorização e avaliação, em parceria com as relevantes partes interessadas internacionais, a UA deve liderar o desenvolvimento de conceitos para a avaliação

do estado de conservação da biodiversidade do DMA, incluindo espécies e habitats e impactos de várias actividades humanas.

ci. BENEFÍCIOS ECONÓMICOS: CRIAÇÃO DE RIQUEZA A PARTIR DO DMA

83. Não pode haver um sócio-desenvolvimento sustentável sem paz e segurança, e não irá ocorrer paz sustentável sem desenvolvimento e fortalecimento. Portanto, para impulsionar ainda mais a viabilidade marítima em África, com base na relação entre a segurança-sócio-desenvolvimento, a UA deve estabelecer um Task Force Estratégico da Visão Marinha (SFMTF) para avaliar o amplo espectro de actividades marinhas actuais, tendo em conta a potencial futuro para a criação de riqueza a partir do desenvolvimento sustentado no DMA e como tornar a indústria marítima de África mais competitiva para o comércio internacional e regional e como uma fonte de aprovisionamento sustentado de alimentos e energia. Isso exigiria identificação dos sectores com maior potencial de crescimento (tais como portos, aquicultura, energia renovável, biotecnologia, telecomunicações submarinas, turismo e marinha), bem como a sustentabilidade e a segurança do abastecimento energético de África, não só a partir de hidrocarbonetos, mas a partir dos recursos marinhos renováveis que poderiam apoiar o desenvolvimento económico e a criação de emprego sustentado.

cii. OPORTUNIDADES MELHORADAS DE CONCORRÊNCIA E MARITÍMA.

84. A quota da África no comércio mundial é de cerca de 3%, em média, enquanto as médias do comércio intra-africano cerca de 10 por cento do comércio total de África. Além disso, partilhas das exportações da África para o mundo tem diminuído ao longo dos anos - com uma média de 2,5%, uma queda líquida de 10% na década de 1950. Além disso, a África atrai apenas 2-3% do Investimento Estrangeiro Direito (IED) e contribui mais 1% para o PIB mundial. É imperativo que para a África fazer progresso transformacional em sua competitividade e participação no comércio global e regional. Para isso exigirá abordar os vários parâmetros que afectam a competitividade do continente, o desempenho do comércio e o desenvolvimento económico. A este respeito, melhorias de acesso e exploração de capacidade na DMA aumentam oportunidades económicas importantes e potenciais incluindo apoia esforços para promover o comércio intra-Africano e a Criação de Zona Continental Livre do Comércio (CFTA). Visando o desempenho do comércio da África, o continente tem que fazer suas indústrias de transporte marítimo (construção naval, equipamentos marítimos e indústrias portuárias) mais competitivo nos mercados regional e global.

85. Embora os portos marítimos desempenham um papel vital no desenvolvimento do comércio mundial, a maioria dos portos em África são pequenos e muito poucos são capazes de lidar com alguns dos maiores navios. Para além das limitações de geografia e sedimentação, alguns dos portos também sofrem de restrições da capacidade e fraco desempenho (em termos de tempo de permanência de veículos no porto). Dado o tamanho de muitos portos africanos e pelo mau estado do volume das redes rodoviárias da passagem do tráfego de contentores através dos portos marítimos é muito inferior do que as suas capacidades. Actualmente, as vias navegáveis interiores no Continente são insuficientemente utilizados e, na maioria dos casos pouco desenvolvidas, o que aumenta as dificuldades na condução dos negócios entre os países da

África. Apoiar os portos, rios e lagos pode servir como uma forma barata, energeticamente eficiente e ambientalmente amigável de transporte e oferecer perspectivas enormes para penetrar países conectados por terra. Mas a exploração dessas vias navegáveis interiores é um dos elos mais fracos do sistema de transporte. Além disso, melhorar a conectividade e as restrições de acesso dentro e entre os países africanos para destinos no mercado interno e externo reforçaria consideravelmente a competitividade dos países, regiões e do continente. Este deverá incluir um estudo de viabilidade para a criação de uma linha de transporte de propriedade Pan-africana.

86. Em cooperação com os intervenientes relevantes, tais como a Comissão Intergovernamental Oceanográfica (IOC) da UNESCO, Oceanos continentais largos, dinâmicos e multidisciplinares e Instituto Africano de Pesquisa dos Mares (OSERIA) deve ser criado o mais rapidamente possível pela UA para realizar pesquisas marinhas científicas e técnicas e actividades de pesquisa em todo DMA. O OSERIA vai promover a investigação científica e a compreensão do meio ambiente para a actividade de protecção ou de conservação económica. Isso também irá incluir a intensificação da pesquisa de reservas minerais submarinos em todo DMA.

87. A UA deve incentivar os Estados-membros a desenvolverem uma Política de Benefícios Industriais (PBI), uma política orientada para o mercado que irá garantir que os Estados-membros beneficiem todos os contratos marinhos relacionados. A IBP vai exigir que as empresas não-africanas que ganham contratos do sector marinho relacionado com Estados-membros da UA comprometem actividades empresariais no Estado-membro no mesmo valor do contrato que tem sido atribuído ao longo de um determinado período de tempo (por exemplo, devem comprar bens e/ou serviços das empresas dos referidos Estados-membros). As obrigações da IBP devem ser compromissos contratuais e parte dos contratos em geral.

88. A este respeito, a UA deve desenvolver um plano de ICAM que traçaria as estratégias para prever melhor uso sustentado e a longo prazo dos recursos marinhos naturais e para a manutenção do mais benéfico ambiente natural. O plano de ICAM irá considerar, coordenar e integrar os interesses de todos os sectores económicos adequados, de tal forma a estabelecer um equilíbrio entre as condições especiais de conservação dos recursos marinhos e desenvolvimento económico. O plano vai harmonizar os diferentes sectores que exercem exploração dos recursos marinhos, como as pescas, o turismo, a quitação municipal, petróleo, gás e exploração mineral, pesquisa científica e transporte marítimo.

89. Conhecimento suficiente sobre os recursos marinhos é uma condição prévia para uma boa gestão dos recursos. Conhecimento tradicional local pode desempenhar um papel importante na gestão dos recursos marinhos. Na elaboração do plano de ICAM, a UA irá, da melhor forma, fazer uso do conhecimento tradicional local disponível.

90. Além disso, também será necessário compreender melhor as necessidades das PME marinhos relacionados em termos de melhor acesso ao financiamento, melhoria das estruturas de regulação e melhores ligações para as cadeias de valor regionais.

91. No que se refere a facilitação do comércio marítimo, a ênfase deve ser colocada na criação de infra-estruturas e equipamentos de apoio aos carregadores, incluindo: janelas únicas (*single*

Windows), plataformas logísticas, Docas Seca, armazéns, satélite de rastreamento de contentores

ciii. CAPACIDADES E REFORÇO DAS CAPACIDADES.

92. A UA deve incentivar uma cooperação sub-regional na construção e equipamento padronizados de navios comerciais, navios de patrulha e outras embarcações navais específicas, máquinas e instalações eléctricas e equipamentos salva-vidas em África. Os esforços devem ser intensificados com as CERs/MRs e os Estados-membros, para melhorar significativamente a participação do navio global de propriedade da África por arqueação bruta de 0,9% para pelo menos 7% em 2050.

93. A fim de melhorar a imagem de um ou mais aspectos do sector marítimo de uma CER/MR ou dos Estados-membros e facilitar a discussão entre os actores com responsabilidades marítimas, a UA deves encabeçar uma grande escala de avaliação do sector marítimo que vai levar à activação de programas de reforma pertinentes. A Reforma do Sector Marítimo (MSR) prevista deve mapear e avaliar as capacidades existentes e as lacunas de modo a permitir uma melhor cooperação, capacitação e coordenação entre todos os intervenientes no sentido de aumentar a criação de riqueza numa DMA seguro e protegido em cada uma das seis categorias transversais de actividades no sector marítimo (Comércio, Transportes, Indústrias Extractivas, Defesa e Segurança, Turismo e Educação e pesquisa científica). Especificamente, os quatro blocos de construção de capacidade e reforço de capacidade são:

- i. DMA (a concepção do DMA, os procedimentos de conformidade, a participação pública, a arquitectura C4ISR interoperável, partilha de informação, protecção ambiental);
- ii. Profissionais marítimos (processo de recrutamento, a doutrina de liderança, formação, remuneração e benefícios, o apoio público, a relação profissional);
- iii. Infra-estruturas marítimas (cais/pontão e instalações portuárias, estaleiros, centros de comando, ajudas à navegação infra-estruturas e instalações hidrográficas infra-estrutura de C4ISR, instalações de manutenção, instalações de formação);
- iv. As capacidades de vigilância e de resposta marítima (autoridades judiciais, navios de patrulha e equipamento operacional, comando e controlo, procedimento operacional, sub-regionais e interoperabilidade entre pais).

94. Além disso, análise de SWOT e Gap deve ser conduzida para fazer uma avaliação da situação actual e identificar os pontos concretos a fim de atingir a capacidade pretendida e os objectivos do reforço de capacidade, para alcançar os objectivos da Estratégia-AIM 2050. Essa abordagem sistemática deve prestar-se a uma compreensão de retorno sobre o investimento de custo das melhorias contra o custo da inacção.

XIII. INICIATIVAS DE APOIO.

95. Os oceanos e mares Seguros, saudáveis e produtivos são fundamentais para o bem-estar, a segurança económica e o sócio-desenvolvimento sustentável dos Africanos. Para enfatizar ainda mais a nossa responsabilidade individual e colectiva a fim de tomar conta do ambiente marinho e gerir cuidadamente os seus recursos, uma campanha pan-Africana "Sem mais cegueira marítima" deve ser lançada pela UA e as CERs/MRs, com um evento anual, incluindo o uso de

plataformas globais de comunicação social, para sensibilizar o público em geral sobre a importância do mar. Os Estados-membros devem comprometer-se em incorporar nos seus sistemas da Educação em todos níveis o significado das suas zonas marítimas como parte do seu território geográfico. A UA deve organizar uma Conferência de Segurança Marítima e Desenvolvimento (MS&D Conferência) numa base anual para reunir especialistas intersectoriais marítimos dos sectores público e privado para trocar opiniões sobre vários transversais assuntos marinhos relacionados. Os participantes a nível ministerial também serão convidados, de modo a colmatar as discussões com os responsáveis pelas políticas de decisão e manter a imprescindível vontade política. Isso permitirá a UA, as CERs/MRs, os Estados-membros e os Intervenientes relevantes a destacarem as várias maneiras em que os oceanos mares, e cursos de água interiores contribuem para a sociedade.

96. Em 2008, a Assembleia Geral da ONU designou 08 de Junho o "Dia Mundial dos Oceanos"¹³, para promover as relações entre as comunidades e organizações marítimas, e aumentar a sensibilização para a importância dos oceanos e dos mares da África para o desenvolvimento económico, sustentabilidade ambiental e qualidade de vida em toda vasta zona costeira de África. A UA deve impulsionar para o efectivo cumprimento deste Dia nos Estados-membros, em particular, assegurando esforços coerentes entre as instituições nacionais responsáveis pela ciência marinha, poluição marinha, formação náutica, conservação das pescas, mamíferos e outros recursos marinhos vivos, bem como os seus ecossistemas associados, administração, segurança e protecção marítima.

97. Uma regata Africana, correndo eventos formalmente estruturados com regras abrangentes que descrevem o cronograma e os procedimentos do evento, incluindo as actividades sociais e promocionais que rodeiam os eventos de corrida deve ser organizada numa base anual a nível comunitário, nacional e regional para manter a consciência das iniciativas de Sensibilização.

XIV REPRESENTAÇÃO NAS INSTITUIÇÕES INTERNACIONAIS.

98. Colocando sector marítimo da África no centro do palco durante as discussões internacionais associados com a agenda global marítima ou africana é fundamental para o desenvolvimento duradouro e significativo do DMA. Portanto, a UA deve pressionar por uma representação do tamanho certo do continente Africano em diversos órgãos das instituições internacionais marinhas relacionadas, de modo a garantir que a voz de África esteja cada vez mais forte, e devidamente ouvida nos fora internacionais pertinentes.

XV. ESTRATÉGIA DE RECURSOS.

99. Ao nível da UA, o Task Force de estratégia-AIM 2050 foi constituído a 3 de Junho de 2011. Logo que possível, a UA deve criar um Departamento Autónomo de pleno direito dos Assuntos Marítimos (DMA) para desenvolver e coordenar toda a implementação de políticas sobre a Estratégia-AIM no DMA. O DMA vai trabalhar sobre a melhoria de esforços colaborativos, concertados, cooperativos, coordenados, coerentes e de construção de confiança em todo o continente e com os parceiros para intensificar a segurança marítima global e normas de segurança. O DMA deverá tentar avaliar e perceber o potencial económico de múltiplos co-benefícios de milhões de hectares da zona marinha de África; promover o desenvolvimento

¹³ Resolução 63/111, parágrafo 171.

sustentado da indústria naval, através de programas de financiamento estratégicos e serviços científicos essenciais e proteger o ambiente marinho da África por meio de pesquisas e monitorização ambiental. O DMA deverá esforçar-se para ampliar e articular os esforços de cooperação da África além e entre as fronteiras marítimas tradicionais regionais e iniciativas de ponte da África para estabelecer uma rede de parceria que será como global na natureza tal como nas ameaças e desafios marítimos comuns do mundo.

100. Em parceria com todos intervenientes relevantes, o DMA deverá desenvolver uma estratégia geradora global de longo prazo de recursos humanos e desenvolvimento de recursos materiais destinado a criar os meios necessários para sustentar a estratégia-AIM 2050. Este deve ser complementar à abordagem de Estratégia Logística prevalente dentro das intervenções de desenvolvimento empreendidas em África que não permite espaço suficiente para o continente gerar seus próprios recursos a fim de enfrentar os desafios de desenvolvimento. A nível regional, o DMA deve criar comissões interagências com os Pontos Focais designados para acompanhar os progressos e rever os blocos de implementação Estratégia-AIM 2050 nas CERs/MRs.

101. A UA deve estabelecer Fórum dos Arquitectos Navais e Engenheiros Marinheiros Africanos (ANAMEF) que irá proporcionar um fórum para o avanço da profissão de engenheiro marinho em África como aplicado ao campo de marinha. O ANAMEF será dedicado ao avanço da ciência, arte e prática da arquitectura naval, construção naval e geo-engenharia marinha. É planificar de forma mais realista para projectar e construir (em África) navios de qualidade a fim de completar os seus estaleiros e empresas de equipamento marítimo e gerar uma ampla gama de mão-de-obra especializada hábil. Os Estados-membros nas CERs/MRs serão encorajados a juntarem esforços para padronizar a construção naval e actividades com vista a alcançar a economia de escala.

102. A CUA deve estabelecer o Fórum de Africano de Segurança de Navegação (ASNF) que irá fornecer uma plataforma para o desenvolvimento da implementação, cumprimento e sustentabilidade da Segurança de Navegação em conformidade com o previsto no Capítulo V da Convenção Internacional sobre a Segurança da Vida no Mar (SOLAS) 1974.

1 Sustentar a viabilidade marítima em África, um Fundo de Capital de Estratégia-AIM 2050 (2050 AIMSCAF) para fornecer fundos de pesquisa, fundos próprios e capitais de risco para os novos projectos do sector marítimo e em expansão em toda a África deverá ser definido o mais rapidamente possível. Os investidores da AIMSCAF 2050 vão incluir os Estados-membros, bem como o sector privado e outro fundo de investimento dentro e fora da África. Ele também irá co-investir com, organizar ou liderar um sindicato de investidores, conforme apropriado para uma transacção.

2. A UA deve estabelecer uma estratégia-AIM 2050 de Colégio dos Campeões de Alto Nível (Estratégia-AIM 2050 HLC2) para o campeão de Estratégia-AIM 2050. Composto de líderes africanos seleccionados de perfil muito elevado, a Estratégia-AIM 2050 HLC2 é para alavancar, através de lobby sustentado por toda a África e ao redor do mundo, as fontes necessárias tangíveis e intangíveis de poder, vontade política e aquisições parciais, bem como reunir os recursos necessários para a implementação da Estratégia-AIM 2050.

VI. MONITORIZAÇÃO E AVALIAÇÃO BASEADO NO RESULTADO.

3. A Estratégia-AIM 2050 está a ser revista a cada três (3) anos para garantir o alinhamento dos objectivos estratégicos com contextos globais geo-estratégicos.
4. Cada CER/MR e Estado-Membro da UA devem designar um ponto focal para facilitar o fluxo de comunicações e de informação bem coordenado, atenuante, oportuno e eficiente entre os Estados-membros e as MHQs e MOCs Regionais consistentes com o objectivo e a finalidade desta Estratégia-AIM 2050.
5. A UA, as CERs/MRs, os Estados-membros e os intervenientes relevantes devem criar e configurar um Comité de direcção para abordar as avaliações de monitoramento e dar relatórios para a Estratégia-AIM 2050 acompanhar o progresso ao Estado Final, e para permitir reorientar as áreas-chave de desempenho e as linhas das acções.
6. O desenvolvimento do Sistema Africano de Controlo de Avaliação e de Relatórios (AMERT) suportado pela UA irá ajudar a monitorar todos os tipos de indicadores, tanto qualitativos e quantitativos. O progresso na implementação será estreitamente coordenada para garantir o alto nível de realização das actividades do programa e a obtenção dos resultados desejados.

XVII. ESTRATÉGIA DE RISCOS.

7. A fim de definir como os riscos serão geridos ao longo de Estratégia-AIM 2050, uma Estratégia de Risco e plano de apoio reconhecendo ameaças reais e potenciais à sua entrega bem-sucedida e determinando devem ser desenvolvidas e revistas regularmente as actividades necessárias para minimizar ou elimina-los.
8. A Estratégia de Risco vai incluir: a) Análise de risco, que envolve a identificação e definição de riscos, além da avaliação do impacto potencial e acção consequente; b) A gestão de riscos, que abrange as actividades envolvidas no planeamento, monitoramento e controle de acções que vai abordar as ameaças e os problemas identificados, de modo a melhorar a probabilidade da Estratégia-AIM 2050 atingir os seus objectivos declarados.

XVIII. CONCLUSÃO.

“Mais do que nunca antes na história humana, compartilhamos um destino comum. Podemos dominá-lo somente se enfrentámo-lo juntos ”. (Kofi Annan, ex-Secretário-geral da ONU)

9. Esforços sincronizados à escala real do topo para a base e base para o topo, esta Estratégia-AIM 2050 não é um fim, mas é uma avenida para chegar à final, que é o crescimento em África. Apresenta uma visão para a realização de viabilidade marítima para o povo e os interesses de todo o continente Africano. Além disso, ressalta o compromisso da UA com o fortalecimento das nossas parcerias regionais e internacionais e promove o bem-estar económico ao redor do globo. Como visão para o futuro, certamente enfrenta alguns desafios sérios. Colectivamente,

esses desafios podem e devem ser superados. Não há dúvida de que esta ocorrência levará ao retorno do planeta geoestratégico para os perdidos de afro no centro de tudo.

10. Assim, como a África está agora navegando o seu futuro, a implementação efectiva deste Estratégia-AIM 2050 vai exigir uma cooperação reforçada e comprometida com as comunidades locais, os Estados-membros, as CERs/MRs, a UA e a comunidade internacional. Também vai exigir uma aplicação concertada de um esforço colectivo para melhorar os quadros da viabilidade marítima; implantar abordagem em camadas através do compartilhamento de informações baseado no poder militar do mar, as autoridades responsáveis pela aplicação da lei, e as competências dos parceiros do sector privado; prosseguir a investigação e o desenvolvimento científico. Irá igualmente melhorar a postura da resposta de África para lidar com qualquer incidente. Irá necessitar da máxima vontade política dos Estados-membros.

*Projecto em Deus.