

**DISCURSO: 3 LA GOBERNANZA DE LOS OCÉANOS Y LA ECONOMÍA AZUL:
EL VÍNCULO CRÍTICO, PRESENTADO POR EL JEFE DE LA ARMADA
SUDAFRICANA: VICEALMIRANTE MOSUWA SAMUEL HLONGWANE MMS
MMB**

INTRODUCCIÓN

El vínculo entre la "economía azul y la gobernanza de los océanos" es esencial para el desarrollo sostenible, social y medioambiental del continente africano, tal y como se recoge en las distintas estrategias e instrumentos jurídicos, a saber Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas, la Agenda 2063 de la Unión Africana (UA), la Estrategia Marítima Integrada para África (EMIA) 2050, la Estrategia Integrada de Seguridad Marítima (EISM) de la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC) y otras estrategias de las Comunidades Económicas Regionales (CER).

La Economía Azul está ganando impulso a medida que los gobiernos implementan cada vez más mecanismos para crear desarrollo económico a través de la economía de los océanos, y la realización de los beneficios requerirá una adecuada "Implementación" del marco legal y "Acción" para asegurar la gobernanza de la Economía Azul.

El difunto Sr. Nelson Rolihlahla Mandela dijo una vez en una de sus citas que :

“La acción sin visión es una pérdida de tiempo.

La visión sin la acción no es más que un sueño,

Pero la Visión con Acción puede cambiar el mundo”.

La Visión (Directiva Estratégica y Marco Jurídico General de la Carta de Lomé), las ambiciones son claras, sin embargo, su aplicación y cumplimiento son deficientes, lo que requiere una Acción.

La gobernanza de los océanos está intrínsecamente ligada a la economía azul, ya que es el medio que permite garantizar la sostenibilidad. En la promoción de la economía azul, las cuestiones más importantes son las de aumentar la expansión y la integración de los centros de dominio marítimo de África que permitan una seguridad marítima eficaz. Al igual que el sistema de gestión de combate a bordo de las plataformas navales, este centro neurológico interconecta sensores y efectores extranjeros y soberanos para actuar, el mismo concepto neurológico para los centros regionales de MDA es necesario para que las iniciativas de seguridad marítima surtan efecto y para que la economía azul florezca.

OBJETIVO

El objetivo de este documento es discutir los conceptos de Gobernanza de los Océanos (GO) y Economía Azul (EA), su relación inseparable y generar opciones para mejorar la GO y promover la EA.

ÁMBITO

El documento abordará cuestiones relacionadas con :

- Identificar la relación entre GO y EA,
- las perspectivas de la EA africana, y
- Presentar las opciones a considerar para mejorar el GO y promover el EA.

IDENTIFICAR LA RELACIÓN ENTRE LA GOBERNANZA DE LOS OCÉANOS Y LA ECONOMÍA AZUL

¿Qué significa la economía azul?

La ONU define la EA como "una economía de los océanos que pretende mejorar el bienestar humano y la equidad social, reduciendo al mismo tiempo de forma significativa los riesgos medioambientales y la escasez ecológica".

La UA define el EA como "el desarrollo económico sostenible de los océanos mediante técnicas como el desarrollo regional para integrar el uso de los mares y océanos, las costas, los ríos y las aguas subterráneas con fines económicos, incluyendo, entre otros, la pesca, la minería, la acuicultura energética y el transporte marítimo, al tiempo que se protege el mar para mejorar el bienestar social". La UA amplía el concepto de EA de la ONU para incluir todas las actividades en todas las aguas y además se refiere al EA como "la próxima frontera de África" para cumplir con los requisitos de su Agenda de Desarrollo Africano 2063

la EA se centra en la explotación económica sostenible del entorno marítimo. La Carta sobre Seguridad Marítima y Desarrollo en África (Carta de Lomé), define el término EA de la siguiente manera

Incluye las actividades económicas en espacios marinos y acuáticos en océanos, costas, mares, ríos, lagos, aguas subterráneas, humedales, llanuras de inundación y recursos hídricos asociados"

Los gobiernos africanos están aplicando cada vez más una economía azul o basada en los océanos como estrategia de desarrollo económico para mejorar el bienestar humano y la equidad social, reduciendo al mismo tiempo de forma significativa los riesgos medioambientales y la escasez ecológica.

A nivel mundial, se reconoce que el concepto de EA es fundamental para el desarrollo sostenible, ya que integra los beneficios socioeconómicos y la conservación ecológica, pero en el continente africano la atención se centra en los beneficios económicos. Esto se traduce en una competencia con los medios de vida tradicionales y las operaciones locales a pequeña escala por parte de las empresas internacionales y las iniciativas gubernamentales, con poca o ninguna consideración por la inclusión social y la sostenibilidad medioambiental, que iniciativas como la Operación PHAKISA están tratando de abordar como un enfoque integrado para acelerar la EA en Sudáfrica.

Además, los elementos de la EA incluyen :

- Recursos. Una vez examinadas las diferentes definiciones de EA, queda claro que los recursos desempeñan un papel importante a la hora de garantizar una EA sostenible para el "África que queremos". La gestión y protección de los recursos en relación con la EA es esencial para la gestión crítica y la protección del dominio marítimo. La necesidad de ampliar las infraestructuras y la capacidad de las redes para acceder y satisfacer la demanda de los mercados mundiales y africanos.
- Accesibilidad al comercio. Las economías y los medios de vida de las naciones costeras y terrestres dependen del acceso a las rutas comerciales, ya sea a través de los puertos, los puntos de entrada y, especialmente, a través de la cooperación entre las naciones a nivel regional y continental. El Acuerdo de Libre Comercio Continental Africano, aún por aplicar, es importante para garantizar que las rutas comerciales a través de los océanos que rodean el continente faciliten la accesibilidad y apoyen el comercio intraafricano. Con más de 100 puertos en África, 52 de los cuales manejan contenedores y comercio transnacional, es esencial ampliar y conectar el comercio de manera sostenible. Las infraestructuras no sólo incluyen las redes ferroviarias, de carreteras y portuarias, sino también la ampliación de las redes de

energía y fibra/comunicación.

- La economía/beneficio social. La longitud total del litoral hace que el dominio marítimo africano sea extremadamente importante desde el punto de vista económico, de seguridad alimentaria y de empleo. La economía marítima del continente comprende alrededor del 90% del comercio y el acceso a nuevos recursos o el desarrollo de nuevas industrias como la acuicultura, las tecnologías de energías renovables marinas para métodos de producción de energía alternativa, los productos de base biológica y los servicios de apoyo para desarrollar directa o indirectamente la economía y reducir el desempleo. La mejora del bienestar social resultante de una economía segura, estable y en crecimiento repercute positivamente en el bienestar general y social de sus ciudadanos, permitiendo además una menor dependencia del Estado para su apoyo y la consiguiente reasignación de fondos para seguir desarrollando los imperativos nacionales.
- La sostenibilidad. La sostenibilidad abarca todo el espectro de cuestiones relacionadas con la protección/extracción del medio ambiente, como la protección marina (aguas costeras y continentales), la ordenación del espacio marino, la gestión de las zonas costeras, el seguimiento y la evaluación de las poblaciones de peces, la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INN), la sobrepesca, hasta las cuestiones de sostenibilidad económica en cuanto a la expansión de las infraestructuras y el crecimiento de los sectores económicos. La sostenibilidad es el hilo conductor de la EA.
- "Comprar - en teoría" y Voluntad Política. Un enfoque integrado y holístico que incluya a las comunidades dentro de las iniciativas de EA con el fin de conseguir la aceptación local del concepto de EA, como las comunidades pesqueras y la población local, esto incluye las

asociaciones público-privadas, las instituciones académicas y de investigación, y la fusión de la participación interministerial/gubernamental, que también contribuyen al esfuerzo principal. La operación Phakisa es un buen ejemplo de este enfoque integrador e inclusivo por diseño. Sin embargo, la voluntad política se refiere a las altas esferas de los funcionarios del gobierno que, en cierta medida, apoyan determinadas soluciones políticas a problemas concretos. En esencia, si la voluntad política no es "total" o "comprada", el diseño ideal de la EA sigue siendo inalcanzable.

¿Qué es la gobernanza de los océanos?

La gobernanza de los océanos es la conducción integrada de la política, la acción y los negocios relacionados con los océanos del mundo para proteger el medio ambiente oceánico, el uso sostenible de los recursos costeros y marinos y conservar su biodiversidad. Bailet mencionó tres elementos de la gobernanza de los océanos, a saber

- El marco jurídico.
- El marco institucional.
- El mecanismo de aplicación.

Los tres elementos se han redactado en cierta medida y existen en varios niveles en el continente africano.

El elemento legal (Estado de derecho) existe en la Carta de Lomé, que promueve y apoya los esfuerzos para lograr un EA con un GO que haga que el EMIA 2050 sea legalmente vinculante para todos los firmantes. La legislación a nivel de la ONU (UNCLOS/SOLAS, ODS 14), de la UA y de las CER es esencial para garantizar una gestión eficaz del dominio marítimo. La EA en África está alineado y directamente vinculado con el ODS 14 de la ONU en particular, que promueve "el uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible". Propone que acciones como "fronteras y progreso" requieran una integración

profunda de la gobernanza de la EA en la forma en que los "recursos" crean un nuevo espacio gobernable y apoyan ciertos modos de gobernanza. La GO se describe además como un "concepto de gobierno incierto", es decir, un enfoque tentativo, revisable, dinámico y abierto a la experimentación y las pruebas.

El marco institucional ya existe en muchas CER, códigos de conducta (Yibuti y Yaundé), con centros de concienciación marítima, el programa MASE (Centro de Fusión) en el Océano Índico, incluso entre muchos acuerdos bilaterales y multilaterales.

El mecanismo de aplicación existe en forma de planes de acción (algunos aún en desarrollo) y objetivos estratégicos en el marco de AIMS 2050, las CER, la Comunidad Económica de Estados de África Central (CEEAC), la Comunidad Económica de Estados de África Occidental (CEDEAO) y la Comunidad para el Desarrollo del África Meridional (SADC). (SADC) Estrategia Integrada de Seguridad Marítima (IMSS).

El proceso de gobernanza de los océanos debe estar integrado horizontalmente, ya que requiere la participación de todas las instituciones gubernamentales, el sector privado, las organizaciones no gubernamentales (ONG), los académicos y los científicos, y se extiende verticalmente a todos los niveles de gobernanza. La arquitectura de intercambio de información diseñada en África Occidental y Central demuestra una participación transnacional horizontal similar, incluso a nivel regional, desde el Centro de Coordinación Marítima Interregional (CIC), los Centros de Coordinación Multinacional (CMC) hasta el CRESMAO regional (África Occidental) y el CRESMAC (África Central) que permite la inclusión de todas las naciones

En el ámbito nacional de la RSA, por ejemplo, la "Operación Phakisa" ha sido bien orquestada con la participación horizontal y vertical de todos los departamentos, instituciones y partes interesadas pertinentes, lo que es evidente en los numerosos laboratorios (áreas críticas) e iniciativas (dentro de estos laboratorios que abordan cuestiones/objetivos clave). El Laboratorio de Economía de los Océanos incluye el concepto de gobernanza de los océanos como una de sus áreas críticas de interés, que incorpora los principios de conocimiento, vigilancia y seguimiento del dominio

marítimo.

Algunas de las formas importantes en que la gobernanza de los océanos puede ser integrada y eficaz son

- Comunicaciones eficaces que incluyen la transmisión de voz y datos.
- Control, seguimiento y respuesta en los MDAC con activos como :
 - Buques de patrulla en alta mar (OPV)
 - Barcos rápidos,
 - Aviones de patrulla marítima (APM),
 - Los vehículos aéreos no tripulados (UAV), la vigilancia contribuirá sin duda al uso sostenible del entorno marítimo por parte de todas las partes interesadas.
- Desde la perspectiva de las CER o del Código de Conducta, los militares con estos activos establecidos podrían liderar y asistir a sus socios regionales en la prestación de asistencia física a las GO.

La relación entre EA y GO.

La relación entre EA y GO es sencillamente inseparable, EA es, en definitiva, un estado final ideal centrado en la sostenibilidad, mientras que GO es el medio de activar los recursos o elementos disponibles para alcanzar el "ideal". El vínculo crítico entre el EA y el GO es la seguridad marítima, lo que hace necesario un enfoque integrado en el continente. Es necesario un enfoque integrado de las oportunidades económicas sostenibles y del desarrollo del ámbito marítimo, lo que convierte a la GO en un elemento esencial de la "gestión del sector". Para garantizar plenamente la sostenibilidad del EA debe darse prioridad a la "Gobernanza", para la creación de MDA y la aplicación de la Seguridad Marítima. La EA abriría las puertas a la industrialización y el desarrollo económico de África, que no puede lograrse

eficazmente sin la GO.

Según una fuente de la sostenibilidad, "un Buen Gobierno podría liberar todo el potencial de los océanos para lograr los resultados deseados en un EA sostenible". Sin embargo, la UA necesita identificar las lagunas en los marcos existentes para las GO con el fin de apoyar el camino hacia la consecución de una GO. Estas lagunas se identificarán en la formulación de opciones en la última parte de este documento, pero al hacerlo hay que tener en cuenta las perspectivas de África sobre la gobernanza de los océanos.

CUÁLES SON LAS PERSPECTIVAS DE LA ECONOMÍA AZUL EN ÁFRICA

Un continente rico en minerales desconocidos

Nagy y Nene describen el continente como rico en recursos naturales vivos y no vivos, como "el agua, la flora, la fauna, los minerales y los hidrocarburos, que siguen siendo desperdiciados por la extrema pobreza". Los países africanos pueden y tienen la oportunidad de diversificar sus economías a partir de los vastos recursos oceánicos y lacustres presentes en el continente, pero no es el caso a pesar de los abundantes recursos naturales del continente y del EA. La mayoría de los recursos permanecen inexplorados/descubiertos debido a la falta de recursos financieros, la mala gobernanza y la falta de voluntad política. La extracción de los ricos recursos minerales y petrolíferos de África desde el periodo colonial hasta la actualidad no ha supuesto ningún cambio significativo para el hombre común ni para las economías africanas, de hecho ha contribuido a la codicia, la corrupción y la violencia.

El resultado de la prolongada degradación "inducida por el hombre" de los océanos y los recursos acuáticos es el deterioro del bienestar y la salud de los seres humanos, lo que contrasta con lo que se propugna en el ODD 14 de la ONU. Nagy y Nene proponen que "África debe coordinar las políticas y su propio camino identificando, definiendo y entendiendo lo que es la prosperidad y el progreso para el continente, a la vez que fomenta ideas y prácticas innovadoras que mejoren el crecimiento humano y ecológico".

La Agencia Internacional de la Energía estima que el potencial de energía renovable de los océanos que puede proporcionar el continente es del 400% de la demanda mundial actual. Este potencial en un momento en que países como la RSA están experimentando actualmente cortes de energía no planificados y programas de desconexión de carga programados para satisfacer las demandas de energía de una economía hambrienta, uno de los muchos mercados africanos emergentes. La falta de electricidad en el continente africano tiene un impacto directo en el rendimiento de nuestras economías y medios de vida. Estas son algunas de las principales razones por las que África necesita un enfoque holístico para aprovechar el potencial energético y de recursos de la economía marítima.

Litigios / Nuevas fronteras

Dado que el EA se considera la "nueva frontera del Renacimiento africano", también puede dar lugar a la aparición de nuevas fronteras y disputas (por ejemplo, la ampliación de las ZEE) en el ámbito marítimo a medida que surjan nuevos recursos y posibles beneficios económicos. Esto requiere un compromiso con una visión y una estrategia continental más integrada y compartida para orientar las respuestas a la inseguridad marítima.

Según Nagy y Nene, las nuevas industrias emergentes de la última década ponen de manifiesto diversas oportunidades de industrialización y desarrollo económico, ya que más de 200 millones de personas dependen de recursos como la pesca de agua dulce y marina para su seguridad alimentaria, de la que obtienen ingresos unos 10 millones de personas. Esto invita al interés de los países y empresas extranjeras más ricas que tienen el capital y la fuerza financiera para aprovechar estas oportunidades, comprar a los burócratas y marginar a la población africana mediante la influencia capitalista.

En el continente han surgido diversos conflictos territoriales y delimitaciones pesqueras, apoyados por organismos externos e internacionales, y se espera que sigan desarrollándose con el tiempo, sobre todo con el descubrimiento de valiosos recursos.

Desafíos de la gobernanza

Es importante contar con "buena gobernanza y voluntad política" para mitigar los efectos negativos de la falta de recursos financieros, garantizando que los gobiernos alineen las cuestiones sociales y medioambientales con los objetivos de innovación. El EA de África está alineado y directamente vinculado con los ODD de la ONU, y en particular con el ODD 14 que "promueve el uso sostenible de los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible". Sin embargo, los verdaderos retos de la corrupción, la influencia política, el colonialismo, el capitalismo y la falta de infraestructuras y accesibilidad dificultan la aplicación del "estado de derecho" para garantizar una gobernanza eficaz en el ámbito marítimo de África.

Moss afirma en su informe regional sobre el Golfo de Guinea que "las instituciones por sí solas son insuficientes para garantizar un Estado de derecho efectivo debido a la falta de capacidad para perseguir los delitos ilícitos cometidos por muchos países de la región, que se ve agravada por la corrupción generalizada del sector público". Desde diversas formas de corrupción sistémica hasta el oportunismo individual, pasando por niveles de fraude, evasión de impuestos y aranceles, soborno, malversación y extorsión, por nombrar sólo algunos. La corrupción de diversos grupos de interés que se benefician de los sistemas sociotécnicos dominantes está muy extendida en el espacio marítimo africano. La economía azul es muy polifacética e interdependiente y, por tanto, difícil de supervisar y gestionar, lo que significa que es importante establecer y hacer cumplir los marcos normativos entre los países africanos. El Consejo Consultivo de la UA puede desempeñar un papel importante a la hora de animar a los países africanos a abordar las investigaciones relacionadas con la corrupción y promover así la transparencia que mejora la confianza y la estabilidad de los inversores.

Moss añade que hay una falta de acuerdos nacionales de seguridad marítima internacionales y regionales en partes de Arica donde las naciones nunca han aplicado plenamente todas las disposiciones de la Convención de la ONU sobre la Delincuencia Organizada Transnacional, que es un marco fundamental para combatir los delitos ilícitos como la pesca INN. La pesca y el tráfico de drogas.

OPCIONES PARA MEJORAR LA GOBERNANZA DE LOS OCÉANOS

Los "objetivos o propósitos estratégicos" existen dentro y entre los numerosos países

africanos a través de acuerdos o convenios bilaterales y multilaterales de cooperación continental y regional estructurada. Uno de los objetivos estratégicos comunes es la intención de establecer y aplicar el concepto de "Gobernanza de los Océanos" para que la idealista "Economía Azul" prospere y aborde las agendas nacionales de desarrollo para eliminar la pobreza; reducir la desigualdad y el desempleo a través de un crecimiento económico inclusivo (integrar y diversificar las actividades económicas); la creación de empleo, fomentar la inclusión social y una oportunidad sostenible para conciliar el uso de los recursos naturales con la conservación.

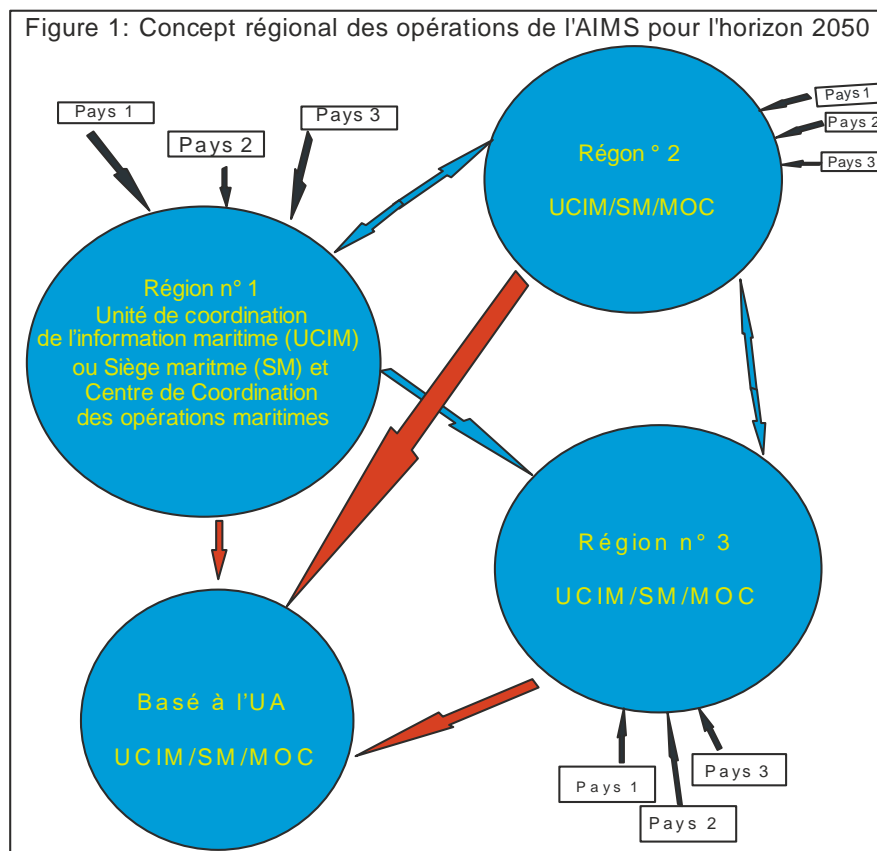
Estos "Objetivos" son alcanzables a través de "Planes de Acción" determinados y acordados entre los firmantes y las partes interesadas a nivel regional continental, subregional y nacional/departamental del gobierno. Los planes de acción en su viabilidad de cumplimiento de las tareas se han visto obstaculizados por (desafíos y voluntad política) la falta de financiación, especialmente en el actual clima económico (Covid 19 y retrasos en la cadena de suministro logístico), lo que hace que los plazos sean en gran medida inalcanzables y la consecución del estado final poco realista. A pesar de muchos de estos retos, los pequeños pasos adelante, incluso al nivel nacional más bajo, son un crecimiento en la dirección correcta, como la adquisición de activos marítimos recientes, el establecimiento de capacidades de dominio marítimo soberano en todo el continente africano y la fusión de la conectividad de la información marítima en apoyo de los socios regionales.

La reciente crisis de retrasos en la gestión de la cadena de suministro que ha reverberado en todo el mundo como consecuencia directa de la pandemia de coronavirus (COVID-19) y el consiguiente cambio en la mentalidad de compra de la población mundial no hacen sino agravar el problema. Dado que el mundo ya depende en gran medida del sector marítimo para el comercio global y, en última instancia, para nuestra subsistencia personal y regional, esto debería motivar más no sólo la ampliación de la infraestructura de la cadena de suministro marítima, sino también la gobernación y protección eficaz del espacio marítimo.

Siguiendo con esta sección del documento, sería beneficioso considerar qué es lo que existe para mejorar la gobernanza y qué no. No es necesario reinventar la "rueda", ya que las estrategias y los mecanismos ya existen, sino más bien perfeccionar el "dibujo de la rueda" para ponerla en acción. Organizaciones como

Stable Sea, por ejemplo, una institución transnacional sin ánimo de lucro, ofrece un índice de rendimiento en materia de seguridad y gobernanza marítima para muchas naciones africanas que es continuo y permite identificar los puntos débiles y fuertes. La inclusión de estas organizaciones investidas proporciona apoyo para mejorar la concienciación sobre los temas marítimos y debería seguir siendo relevante e inclusiva para las opciones propuestas. Este sigue siendo uno de los objetivos estratégicos del SMIA 2050, que consiste en implicar e integrar a la sociedad civil en las cuestiones marítimas.

A nivel continental, el SMIA 2050 describe claramente la creación y la necesidad de centros operativos marítimos regionales en asociación con las partes interesadas que permitan el intercambio de información y la gobernanza regional. La figura 1 ilustra el concepto de Cuarteles Generales Marítimos Regionales (QRM) con Centros de Coordinación Operativa Marítima (COM) o Células de Información y Coordinación Marítima (CICM) en todas las CER. Los QRM y los CISM/COM regionales deben ser interoperables y estar conectados entre sí y con los QRM y CISM/COM basados en la UA.



A nivel regional, existen numerosos centros de coordinación de la información (algunos parcialmente terminados) como

- Intercambio de información dentro de África Occidental y Central (mostrado en la Figura 2). Centros de Coordinación Regional de CRESMAO (CEDEAO, Costa de Marfil), CRESMAC (CEEAC, Congo), centros zonales y el Centro de Coordinación Interregional de Camerún.
- Programa MASE de la Comisión de la Región del Océano Índico (mostrado en la Figura 3), Centro Regional de Fusión de Información Marina (Madagascar) y Centro Regional de Coordinación de Operaciones (Seychelles).
- Código de Conducta de Yibuti (mostrado en la figura 4), con centros regionales de coordinación de salvamento marítimo en Yemen, Kenia y Tanzania.
- Los Centros de Concienciación Marina (CCM) o los Centros de Coordinación Marina (CCM) de la SADC.
- Proyectos regionales como las Operaciones Marinas y Costeras para el África Meridional (MarCOSouth) coordinadas por el Consejo de Investigación Científica e Industrial (CICI) de la República de Sudáfrica que comparten una capacidad institucional limitada con los socios regionales.

Sin embargo, existe una laguna en cuanto a las "regiones del norte al noroeste" del continente que debe abordarse en el espacio de la MDA africana.

Figura 2: Centro de Coordinación Regional	Figura 3: Programa MASE de la Comisión de la Región del Océano Índico
-------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

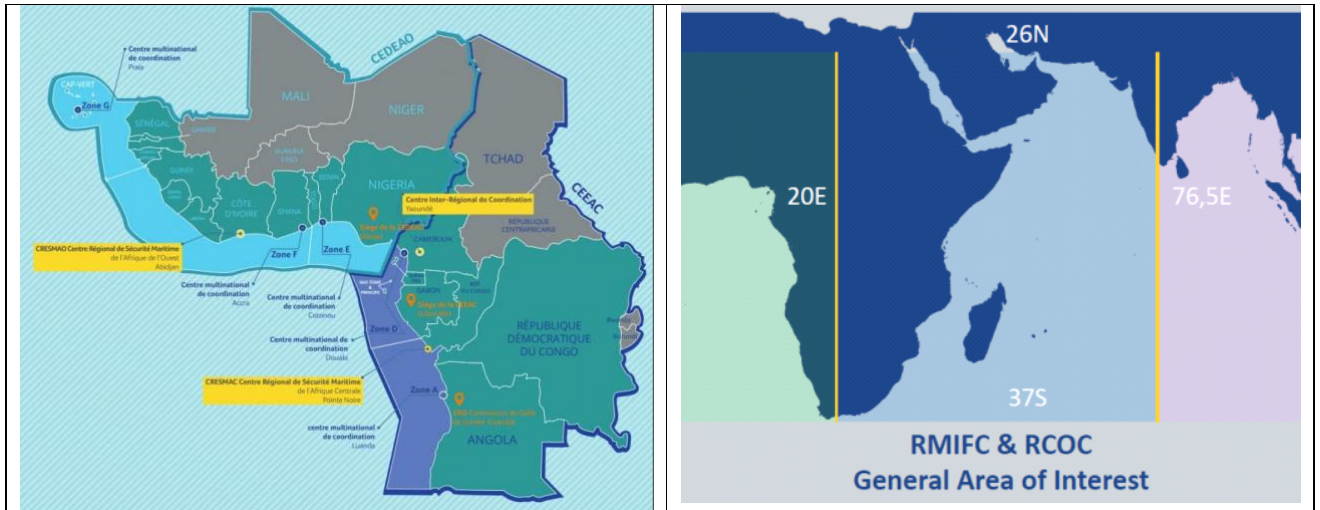


Figura 4: Código de Conducta de Yibuti



A nivel nacional, en el caso de la RSA, la "Operación Phakisa", a través del CSIR, proporciona al Sistema Nacional de Gestión de la Información Oceánica y Costera (SNGIOC) herramientas que permiten a los departamentos nacionales acceder y coordinar los esfuerzos para gobernar el espacio marítimo de la República de Sudáfrica.

En el Simposio Marítimo Militar Regional para África (SMMRA), ya se ha determinado, mediante resoluciones/acuerdos entre los anteriores países participantes, que es necesario adoptar una red de información sobre seguridad marítima para mejorar la MDA, integrar más el AIS para la comunicación marítima continental y contribuir significativamente a la seguridad de los recursos marítimos con el apoyo de las naciones navales más establecidas para guiar y ayudar a otras naciones africanas menos desarrolladas. La resolución del SPAS de 2006 indicaba que un componente naval compuesto por 4 grupos de tareas navales formaría parte de las fuerzas de

reserva de la UA, a saber, el norte de Egipto, el oeste de Nigeria, el sur de África y el este de Kenia. La necesidad de una cooperación continental/regional estructurada para abordar la gobernanza marítima se ha acordado en cualquier forma de acuerdo o convenio, como se puede ver en los numerosos acuerdos regionales mencionados anteriormente.

SE RECOMIENDAN LAS SIGUIENTES OPCIONES PARA MEJORAR EL GO :

- La aplicación de los objetivos estratégicos existentes en apoyo de la "gobernanza de los océanos", como el IMSS de la SADC, que es similar a sus socios regionales de la CEDEAO y el IMSS de la CEEAC.
- Apoyar el concepto de los Centros Regionales de Operaciones Marítimas SMIA 2050 entre las CER para mejorar tanto el conocimiento de la situación como la eficacia/eficiencia de la Fuerza Africana de Reserva. Esto incluye el intercambio de información entre las naciones vinculadas a sus respectivos centros de operaciones regionales, el intercambio de información entre los centros de operaciones regionales y, además, la vinculación de esta información con el centro de ASF con sede en la UA, como se ilustra en la figura 4.
- Identificar las naciones africanas que pertenecen a más de una CER o las naciones africanas que se comprometen con una sola CER para garantizar la interconexión regional de las MDA a través de los canales diplomáticos existentes.
- Ø Consciente de los marcos institucionales ya existentes, la readaptación de los centros regionales/códigos de conducta existentes (Yaundé y Yibuti), los centros de coordinación o fusión de MDA bilaterales y multilaterales, los proyectos nacionales con las siguientes consideraciones para finalizar la arquitectura:

- Puntos de estrangulamiento, zonas de alta densidad de tráfico, incluidas las aguas interiores africanas (Estrecho de Gibraltar, Mar Rojo, Golfo de Adén, Canal de Mozambique, África Austral, Golfo de Guinea, región de los Grandes Lagos).
- Importantes "puntos de acceso" (delitos marítimos transnacionales) en el continente africano.
- Identificar las naciones/sectores costeros centrales (como se ilustra en la figura 5) entre estos "puntos de estrangulamiento", "puntos de acceso", a igual distancia, que han establecido :
 - Fuerzas marítimas avanzadas con capacidades de CDM que puedan y estén dispuestas a vigilar, responder y apoyar a las naciones costeras vecinas.
 - Grandes infraestructuras (puertos, carreteras, ferrocarriles, Internet) y seguridad energética para ampliar y apoyar una infraestructura integrada de MDA.
 - Naciones con capacidad para "procesar grandes cantidades de metadatos" para su posterior difusión.
 - Los países que ya tienen una huella completa del Centro Internacional de Coordinación de Salvamento Marítimo para apoyar la expansión del CDM.
 - Naciones que cuentan con capacidades soberanas de CDM tanto terrestres como satelitales intencionales.
 - Naciones con indicadores de mares estables.
 - Considera las mismas 4 Naciones en el Grupo de Trabajo Naval para esto, con la inclusión de otra (Nación del Noroeste).
- La inclusión de las naciones del África noroccidental de la región CER, Unión del Magreb Árabe (UMA), para establecer centros de coordinación central para el CDM similares a los de otros lugares del continente.

- La inclusión de un Centro Regional de Operaciones Marítimas en la región de los Grandes Lagos para incluir la gobernanza del agua dulce.
- Ampliación y continuación de la tecnología satelital en tierra firme para apoyar a la gobernanza oceánica en la detección de contactos oscuros (aquellos que no transmiten contactos), utilizando la tecnología de radar de apertura sintética (RSO) para ayudar a correlacionar los contactos espurios y falsos con los datos SIA recibidos.
- La inclusión de capacidades de vigilancia con cámaras soberanas y vehículos aéreos no tripulados debería integrarse en la arquitectura del CDM para ayudar a la identificación y clasificación de objetivos.

África sigue siendo rica en recursos minerales con nuevos descubrimientos por hacer. Sin embargo, estos descubrimientos seguirán creando nuevas fronteras y disputas entre naciones, lo que supone un reto para el continente. Se espera que los retos de la gobernanza permanezcan en gran medida sin cambios debido a la mala gobernanza política, la voluntad política, la falta de desarrollo de infraestructuras, la corrupción, el colonialismo y el capitalismo, a menos que se apliquen marcos para abordar estas preocupaciones, de modo que se puedan fomentar los esfuerzos de cooperación para liberar todo el potencial de la Economía Azul.

Las recomendaciones se hicieron teniendo en cuenta los objetivos estratégicos, los planes de acción y las intenciones existentes a nivel de los organismos continentales y regionales. La puesta en marcha de los centros conceptuales de coordinación marítima regional (AIMS 2050) en el continente, con el objetivo principal de integrar y observar el MSC, es primordial y debe seguir siendo el punto central de apoyo a los esfuerzos del FAA.

Los centros regionales de información/fusión/coordinación de los numerosos acuerdos a nivel regional y nacional han puesto de manifiesto y han identificado aún más la exclusión de los Grandes Lagos y del sector noroccidental del continente, que también debe ser abordada y tomada en cuenta en la arquitectura del CDM.

Las recomendaciones se basan en un "enfoque sectorial continental" que se corresponde con las arquitecturas de red de MDA existentes, utilizando "naciones marítimas establecidas" equidistantes y situadas en el centro de los puntos de estrangulamiento y las zonas de alto riesgo, con la idea de extender su CDM regional a los países vecinos y apoyar físicamente o reforzar la "Seguridad Marítima" mediante la asignación de recursos marítimos para "gobernar su espacio oceánico asignado".