

**RESOUDRE LES PROBLEMES DE SECURITE MARITIME
EMERGENTS A TRAVERS UN CADRE DE COOPERATION
REGIONAL**

INTRODUCTION

1. La plupart des nations littorales se servent de l'interconnectivité de l'environnement maritime commun pour encourager le transport des marchandises et exploiter les ressources vivantes et non vivantes dans leurs domaines maritimes dans le but d'optimiser leur prospérité économique. Selon la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement (CNUCED), l'ensemble des marchandises transportées à travers le commerce maritime international a augmenté de 6 milliards tonnes en 2000 à plus de 11 milliards tonnes en 2019 représentant un taux de croissance d'environ 85 pourcents. Cet énorme potentiel y compris d'autres activités en plein essor qui caractérisent l'environnement maritime ont conduit à des problèmes de sécurité maritimes émergents.

2. Les problèmes de sécurité maritime émergents comprennent les activités illégales contemporaines par les acteurs étatiques et non étatiques qui gênent les activités économiques et portent atteinte à la prospérité économique des nations. Le spectre des problèmes de sécurité maritime émergents comprend la piraterie, le vol à main armée à la mer, le terrorisme, le trafic de drogue et des humains aussi bien que le trafic dans les matériaux nucléaires et armes à feu. Il inclut également les activités illégales dans le secteur de la pêche maritime et le trafic des déchets aboutissant à la destruction volontaire et illégale de l'environnement marin. Ces problèmes constituent des menaces tant à la valeur de l'ensemble des actifs de l'océan qui se chiffrent à environ 24 trillions de dollars. Il inclut aussi la contribution de l'océan à l'économie mondiale qui est environ 1,5 trillions par an, représentant 3 à 5 pourcents des activités économiques mondiales. Ceci nécessite alors la création des cadres de coopération régionaux pour contenir les défis de sécurité maritime.

3. Les cadres de coopération régionaux sont les initiatives multilatérales qui encouragent les pays à collaborer en tirant profit de leurs ressources et de leurs avantages sécuritaires comparatifs pour lutter contre leurs difficultés de sécurité maritime communes. Ces cadres créent des structures pour améliorer la sécurité maritime à travers l'engagement des acteurs maritimes qui partagent le désir pour une amélioration mesurable au niveau de leur sécurité maritime régionale.

4. La France dispose par exemple d'un cadre de coopération régionale en matière de sécurité avec le Royaume uni (RU) pour contribuer conjointement à la sécurité maritime dans le Golfe de Guinée (GdG) dans le but de protéger leurs intérêts maritimes stratégiques. La signature d'un Code de Conduite du GdG (Code de Conduite de Yaoundé) le 25 juin 2013 à Yaoundé a concrétisé un cadre de coopération régional pour lutter contre les difficultés multidimensionnelles en matière de sécurité maritime dans la région du Golfe de Guinée. Cet accord entre les 25 chefs de gouvernement et les hauts responsables de la Communauté économique des Etats de l'Afrique centrale (CEAC) et de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) se focalise sur les solutions régionales aux problèmes régionaux. La mise en opération du Code de Conduite de Yaoundé a stimulé des efforts de coopération multilatérale entre les Etats membres. Malgré ceci, il existe toujours des déficits de capacité et de capabilité qui ont besoin d'être comblés pour réduire les crimes maritimes dans le Golfe de Guinée.

5. Il y a sans doute un besoin pressant pour une mise en œuvre beaucoup plus approfondie des cadres régionaux de coopération pour réduire la liberté d'action qu'exploitent les éléments criminels dans l'espace maritime africain. Le but de cet exposé est donc de préférer des options stratégiques qui visent à améliorer les cadres régionaux de coopération en matière de sécurité maritime dans le but de résoudre les problèmes émergents dans le domaine de la sécurité maritime. Ceci est conformément au thème du symposium africain des marines militaires voire **l'Intégration de la connaissance du domaine maritime africain en vue d'une gouvernance efficace des océans**. Par conséquent, la présentation donnera en

premier lieu un aperçu des problèmes émergents dans le domaine de la sécurité maritime et du cadre régional de coopération en Afrique. Elle abordera ensuite les impératifs pour une action de coopération pour lutter contre les problèmes de sécurité maritime et le rôle des forces supra régionales dans le renforcement de l'architecture sécuritaire régionale de l'Afrique. Enfin, des options stratégiques seront présentées pour améliorer les cadres de coopération régionaux en matière de sécurité maritime en Afrique. Il est également à supposer que des dispositions diplomatiques adéquates seront maintenues vis-à-vis de la gouvernance des océans.

BUT

6. Le but de cette présentation est d'examiner les voies et moyens d'aborder les problèmes émergents dans le domaine de la sécurité maritime en Afrique.

SURVOL DES PROBLEMES EMERGENTS EN MATIERE DE SECURITE MARITIME ET DU CADRE REGIONAL DE COOPERATION EN AFRIQUE

7. L'environnement maritime a été historiquement inondé par beaucoup de défis allant de la délimitation statutaire des frontières maritimes, la sécurité de la vie à la mer jusqu'aux préoccupations sécuritaires parmi tant d'autres. La délimitation des frontières est de plus en plus devenue une préoccupation sécuritaire cruciale surtout puisque la plupart des pays côtiers africains sont en train d'élargir leur intérêt dans l'exploitation des ressources qui se situent dans leurs zones économiques exclusives (ZEE). Ces intérêts ont par conséquent augmenté les controverses au sujet de la délimitation des frontières maritimes. Les contentieux relatifs à la frontière maritime entre le Ghana et la Côte d'Ivoire, la Somalie et le Kenya, le Gabon et la Guinée Equatoriale, la Guinée Conakry et la Guinée Bissau, parmi tant d'autres, peuvent porter négativement atteinte à la collaboration requise pour concrétiser les cadres régionaux bien structurés.

8. En revanche, les crimes maritimes constituent le nœud des problèmes émergents dans le domaine de la sécurité maritime en Afrique. La piraterie est

redevvenue, elle seule, une menace significative à la prospérité économique de plusieurs pays africains tenant compte du fait que plus de 90 pourcents des importations et des exportations africaines sont transportées par voies maritimes. Selon un rapport élaboré par l'Office des Nations unies contre la Drogue et le Crime (ONUDC), le coût économique global de la piraterie en Afrique de l'Ouest était estimé à 777,1 millions de dollars américain chaque année entre 2015 et 2017. Ces évaluation comprennent les premiers coûts de commande tels que les paiements des rançons, les coûts d'assurance et les coût des opérations sécuritaires aussi bien que l'expansion des voies maritimes qui augmente les coûts du transport.

9. D'autres défis émergents dans le domaine de la sécurité maritime sont entre autres la pêche illicite, non déclarée et non réglementée (INN). Globalement, les pertes dues à l'INN sont estimées annuellement à environ 23,5 milliards de dollars américains avec le Golfe de Guinée comme la principale zone à risque. La menace issue de la pêche INN sert souvent de catalyseur aux autres crimes maritimes tels que la pollution marine, le trafic humain et d'autres formes de trafics d'armes, des objets de contrebande dont les drogues. Environ 40 millions tonnes de cocaïne avec une valeur marchande estimée à 2,1 milliards de dollar américains transitent de l'Afrique de l'Ouest en Europe occidentale. Le champ élargissant et l'impact de ces crimes soulignent l'importance des cadres régionaux de coopération en Afrique.

CADRES REGIONAUX DE COOPERATION EN AFRIQUE

10. Le symposium des marines militaires en Afrique (SMA) a été une véritable plateforme pour la rencontre périodique des Chefs des Marines Militaires et des Gardes Côtes africaines depuis sa première édition qui avait été abritée par la Marine militaire de l'Afrique du Sud en 2005. D'autres véritables cadres sont entre autres la Code de Conduite de Djibouti (CdCD) qui a été signé en 2009 (modifié) à Djeddah en 2017) impliquant 20 pays côtiers de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe u compris la Péninsule arabique. Ce cadre a été élaboré pour

encourager des opérations de lutte contre la piraterie à travers le partage d'informations, la formation et le développement de la connaissance des domaines maritimes. Le cadre de Yaoundé se focalise lui aussi sur la promotion de la coopération en matière de répression de la criminalité maritime transnationale organisée y compris la piraterie, le terrorisme maritime et la pêche INN. Ce cadre a renforcé le Centre Régional de Sécurité Maritime en Afrique Centrale (CRESMAC) lequel a donné naissance au Centre Régional de Sécurité Maritime de l'Afrique de l'Ouest (CRESMAO), les deux étant coordonnés par le Centre de Coordination Interrégionale (CCI) basé à Yaoundé. La création tout récemment de l'Architecture régionale du Système de l'Information de Yaoundé (ARSIY) par le Réseau interrégional de Golfe de Guinée (RINGG) en mai 2021 a ajouté aux efforts de collaboration visant à relever les défis communs en matière de sécurité maritime.

11. Au niveau continental, l'Union africaine (UA) a adopté la Charte africaine sur la Sécurité et la Sûreté maritimes et le Développement en Afrique (Charte de Lomé) et celle-ci constitue un autre cadre potentiel statutaire. La Charte de Lomé cherche à renforcer la sécurité maritime en Afrique en vue de booster les activités économiques et assurer l'exploitation durable de l'environnement maritime. Aussi la Stratégie maritime intégrée d'Afrique (SMIA) de 2050 esquisse-t-elle quelques plateformes pour stimuler des cadres de coopération tels que le Mémoire d'Entente de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) sur la création de Réseau intégré d'Opérations des Gardes Côtes. Elle comprend également la Zone maritime exclusive conjointe d'Afrique (ZMECA) parmi plusieurs autres. Certes, les efforts qui sont en train d'être déployés pour nouer des partenariats ajoute foi à la reconnaissance croissante de l'impératif de l'action de collaboration pour relever les défis dans le s=domaine de la sécurité maritime.

**BESOINS POUR UNE ACTION DE COOPERATION POUR RELEVER
LES DEFIS DE LA SECURITE MARITIME**

12. Les pays africains apprécient bel et bien le fait qu'il faut des alliances pour sauvegarder la bande côtière de 18.950 miles sur le continent. La nécessité urgente pour ces alliances pour lutter contre les défis émergents de la sécurité maritime exige une stratégie régionale dans laquelle les rôles, fonctions et ressources des agences seront synchronisés. Les points qui sont davantage abordés dans le présent exposé sont les deux impératifs à savoir le promotion de la mise en vigueur des législations afférentes et la croissance de l'économie bleue.

PROMOTION DE LA MISE EN VIGUEUR

13. La promotion de la mise en vigueur des législations maritimes (MLM) implique l'institutionnalisation des protocoles et la mise en opération des procédures qui permettent à la synergie des efforts portant sécurité maritime partout dans les pays de l'Afrique et qui visent à rehausser l'administration des législations maritimes. La criminalité et les éléments criminels dans l'environnement marin ne sont pas limités par l'espace comme l'on peut le remarquer dans les cas récents d'attaques transfrontalières par les pirates. Il est donc nécessaire pour le MLM d'être en mesure de répondre aux réalités des dynamiques des crimes maritimes. Les moteurs de la promotion de la MLM sont alors élaborés davantage dans ce document.

14. **Intégration et synergie dans l'a mise en vigueur des législations maritimes.** L'intégration et la synergie pourvoient une série importante de bénéfices de sécurité maritime du fait qu'elles pourvoient une approche compréhensive pour relever les défis relatifs à la sécurité maritime aussi bien que des mécanismes d'intervention. Elles créent également des chevauchements cruciaux dans l'architecture sécuritaire maritime qui facilite une efficacité globale. Par exemple, l'Algérie fait partie d'un cadre régionale de coopération en matière de sécurité maritime dénommé 5+5, qui a été établi dans les années 1990. Le cadre sert de pont pour l'espace maritime entre l'Afrique du Nord et l'Europe du Sud réunissant les états du Portugal, de l'Espagne, de la France, de l'Italie, et du Malte avec la Mauritanie, le Maroc, l'Algérie, la Tunisie et la Libye. Cette disposition renforce la nécessité pour l'intégration et la synergie des actions de

coopération dans la promotion de la MLM en vue de lutter contre les problèmes de sécurité maritime.

15. **Harmonisation des Procédures d'Opération Normalisées de la Mise en Vigueur des Législations Maritimes.** L'institutionnalisation des POM de la MLM s'avère nécessaire pour les pays s'ils veulent établir des synergies et synchroniser les processus de la MLM. Ceci permettra à l'adhésion aux meilleures pratiques en tant que mandat et assurera une consistance. Essentiellement, elle encouragera la durabilité de la connaissance institutionnelle, tout en éliminant la duplication des fonctions vis-à-vis de la collaboration contre les défis émergents dans le domaine de la sécurité maritime.

16. **Mécanisme de partage d'information.** Le partage d'information demeure l'un des éléments les plus dynamiques au niveau de l'architecture de la sécurité maritime du fait qu'il veille à ce que les Etats disposent des informations nécessaires pour prendre des actions proactives ou réactives. La nature vaste des océans constitue en elle-même des défis particuliers aux Etats qui cherchent à améliorer leur connaissance des différentes activités entreprises à la mer ; ceci nécessite la mise en place d'une plateforme robuste pour le partage d'information. Elle implique la création des protocoles qui identifient très clairement qui a besoin de connaître quel type d'information, pour quelles raisons et la dissémination opportune de telles informations. Les impératifs d'un mécanisme pour le partage d'information sont par conséquent soulignés par la nécessité pour un réseau régional de partenariats nationaux en matière d'échange d'information maritime avec outils pour alerter les partenaires maritimes. Cette manière de faire, accroîtra les efforts visant à la collaboration dans la lutte contre les problèmes de sécurité maritime auxquels le continent est confronté.

CROISSANCE DE L'ECONOMIE BLEUE

17. La croissance de l'économie bleue dépend de la mise en place des mesures et des mécanismes qui permettent à l'exploitation optimale et à l'exploitation durable des différentes ressources que mettre à disposition des mers vis-à-vis de

la prospérité économique des nations côtières. En Afrique, 38 pays partagent des frontières avec l'océan ou la mer sur une étendue de 23,4 millions carrés de miles nautiques (mn) plus environ 11,7 mn carrés de plateau continental. Les différents secteurs de l'économie bleue tels que tourisme, minerais, hydrocarbures, pêche maritime, port et transport maritime aussi bien que la croissance du carbone bleu ont fait ressortir la nécessité pour les pays le long du littoral de l'Afrique de collaborer pour créer l'environnement favorable pouvant permettre au développement de ce secteur. L'actuel potentiel de l'économie bleue en Afrique constitue sans aucun doute un facteur principal pour la libération des possibilités économiques du continent. Les éléments de l'économie bleue en Afrique sont d'après les sources confirmées se chiffrent à environ 296 milliards de dollars américains appuyant plus de 49 millions emplois. La projection est que ceci entraînerait une croissance d'environ 405 milliards de dollars et la création de 57 millions d'emplois en 2030 représentant une croissance de plus de 36 pourcents avec une projection supplémentaire pour atteindre 576 milliards de dollars américains de valeur et 78 millions d'emplois en 2063.

18. L'Afrique de l'Ouest abrite quant à elle seule quelques-uns des poissons les plus diversifiés dans le monde lesquels s'étendent le long de la côte de 5.500 km de cette région. Avec peu ou rien dans le domaine de la mise en vigueur des législations afférentes, la pêche INN est une réalité notoire dans la zone, avec 40 pourcents de poissons capturés illégalement représentant le plus haut niveau dans n'importe quelle région du monde. Le pétrole et le gaz aussi bien que l'exploitation des ressources marines constituent également un facteur majeur qui rend impérative la coopération. Eu égard au grand potentiel en matière de gisements en gaz naturel sur le continent qui s'élève à plus de 800 trillions pieds cubes, avec des prédictions que la production du gaz naturel s'élargira de 80 pourcents en 2035. En conséquence, assurer la croissance de l'économie bleue en Afrique nécessite des actions de coopération régionale et extrarégionale pour renforcer l'architecture sécuritaire régionale.

ROLE DES FORCES SUPRA REGIONALES DANS LE
RENFORCEMENT DE L'ARCHITECTURE
SECURITAIRE REGIONALE

19. La nécessité pour les pays à l'extérieur de l'Afrique de protéger leurs grands investissements qui se réalisent à travers le secteur maritime ont exigé leurs diverses contributions visa à vis du renforcement de l'architecture sécuritaire régionale de l'Afrique. De tels pays sont ceux qui sont considérés comme étant des forces supra régionales dans le présent contexte. Les paragraphes qui suivent vont se pencher sur les voies et moyens d'améliorer les contributions de ces forces extra régionales au réseau de sécurité maritime d'Afrique.

RENFORCEMENT DE CAPACITES HUMAINES EN MATIERE DE LA
MISE EN VIGUEUR DES LEGISLATIONS MARITIME

20. La nature évolutive des défis de sécurité maritime ensemble avec la nécessité pour une posture proactive en matière de sécurité maritime, exige le renforcement régulier des capacités dans les domaines de la mise en vigueur de des législations, de la détection voire l'interdiction, de l'enquête, de la poursuite, de la détention et de la coopération régionale. Par conséquent, les compétences et l'expertise actuelles des agences de sécurité dans la MLM pourraient être rehaussées à travers une formation axée sur le développement des compétences et une éducation basée sur la connaissance bien programmés. Les efforts des forces extra régionales visant le développement des capacités humaines pour la MLM pendant plusieurs années ont été bien reconnus et appréciés de manière significative. La plupart de ces programmes de renforcement des capacités humaines disposent des éléments bien mélangés de leçons pratiques et théoriques qui le plus souvent se matérialisent lors des exercices maritimes et marins routiniers.

21. L'exercice annuel OBAGAME EXPRESS sponsorisé par le Commandement militaire des Etats unis pour l'Afrique (AFRICOM) à travers son Cadre de Partenariats de Station pour l'Afrique (PSA) consiste à

l'amélioration de la Connaissance des Domaines Maritimes, aux pratiques de partage d'information et à la formation à l'expertise en matière de l'interdiction tactique pour rehausser les capacités collectives des pays participants pour relever les défis de sécurité maritime. L'édition 2021 de l'Exercice a eu lieu du 14 au 27 mars 2021 avec la participation d'environ 32 pays y compris la participation extra régionale des pays suivants Brésil, Canada, Danemark, France et Pays-Bas parmi tant d'autres.

22. L'exercice GRAND AFRICA NEMO est également un exercice militaire routinier organisé par le Gouvernement français en collaboration, avec entre autres, les Etats unies et l'Union européenne. Les Etats unis d'Amérique a déployé très récemment sa Base maritime expéditionnaire 4 (BME 4) USS HERSHEL "WOODY" WILLIAMS pour l'exercice conjoint de renforcement des capacités avec la Marine militaire du Nigeria, la Marine espagnole et les membres Special Boat Squadron (SBS) du Ghana le 11 août 2021. L'ESB 4 a toujours organisé des exercices de formation en renforcement des capacités humaines depuis 2020 avec la Marine royale marocaine, la Marine sénégalaise et la Marine ivoirienne y compris des visites portuaires au Kenya, en Afrique de Sud et en Namibie. Les instances ci-dessus illustrent les rôles du développement des capacités humaines dans la MLM que les forces extra régionales ont assumés pour renforcer l'architecture régionale pour lutter contre les défis émergents dans le domaine de la sécurité maritime.

COLLECTE D'INFORMATION ET PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS

23. Les effets débilissants de la sécurité maritimes sur le commerce mondial et le transport maritime international exige de la part des forces extra régionale de renforcer l'architecture sécuritaire à travers la facilitation de la collecte de l'information et les protocoles relatifs au partage des renseignements. L'on se rappellerait qu'un MT MAXIMUS, un navire appartenant à l'Emirat Arabe Uni détourné en février 2016 au large des côte de la Côte d'Ivoire a été intercepté par la Marine nigériane sur la base du partage de renseignements par la Marine des Etats unis. Le fait que plusieurs pays étaient parties-prenantes à ce scenario

montre clairement le fait que les forces extra régionales ont un rôle à jouer dans la collecte d'information et le partage de renseignements pour relever les défis émergents dans le domaine de la sécurité maritime.

24. Le système d'information MDAT-GOG qui a été cité auparavant a été un portail de collecte et de partage d'information aussi bien que des renseignements appuyant l'architecture régionale de Yaoundé. Grâce à son émission sur la connaissance de la situation maritime, MDAT – GOG a appuyé les centres multinationaux pour les zones D et E. Le Réseau Inter-Régional de Golfe de Guinée (GoGIN) avait lancé en décembre 2016 un projet de 9,3 millions euros qui vise à améliorer la sécurité et la sûreté maritime en appuyant la création du Réseau de Yaoundé sur l'Architecture de Partage Régional d'Information (YAPRI). Les gouvernements des forces navales extra régionales ont également démontré leur soutien pour le développement des systèmes de collecte et de partage d'information en appui à l'architecture régionale. Les efforts précédents montrent que la création des réseaux de partage d'informations par les forces navales régionales peut renforcer l'architecture régionale pour la résolution des problèmes de la sécurité maritime.

PATROUILLES MARITIMES STRUCTURES

25. Les forces extra régionales justifient leur rôle dans les patrouilles maritimes structurées en Afrique sur la base de l'impact direct que les crimes maritimes tels que la piraterie produisent sur les autres pays. Cette situation s'illustre dans le cas typique du Danemark qui dispose de l'armement de plus de 32 navires transportant environ 40 pourcents du commerce maritime dans la région du Golfe de Guinée, faisant à peu près 2.500 escales navales par an. Ces investissements, outre les intérêts énergétiques offshore du Danemark, vont bien entendu propulser son désir de renforcer l'architecture de sécurité maritime actuelle dans le Golfe de Guinée. Le Danemark a donc initié le processus de déploiement d'une frégate danoise HDMS ABSALON dans le Golfe de Guinée à partir de novembre 2021 pour une patrouille initiale de 5 mois. Pareillement, le Royaume uni a déployé en octobre 2021 HMS KENT sur une mission de sécurité

maritime/formation/exercice dans le Golfe de Guinée. Les visites navales sont prévues au Nigeria, Ghana, Sénégal, Cape Vert et la Gambie tout en participant également à l'Exercice GRAND AFRICAN NEMO 2021.

26. Tout ce qui précède montre clairement les intérêts croissants dans la sécurité maritime par les forces extra régionales, basé sur la nécessité d'aborder les défis touchant aux intérêts communs des parties prenantes maritimes en Afrique et ailleurs. Pourtant, ce qui est le cadre général pour réglementer et harmoniser l'appui des forces extra régionales vis à vis de l'institutionnalisation d'un système de patrouille maritime structurée qui peut renforcer de manière tangible l'architecture sécuritaire maritime en Afrique. Il est digne de faire remarquer qu'alors que la piraterie et le vol à main armée à la mer pourraient être le focus des force extra régionales, d'autres crimes maritimes tels que le trafic de drogues, la contrebande d'armes et de munitions aussi bien que la pêche INN mérite une attention proportionnelle. Tous ces problèmes présupposent que les pays africains doivent élaborer des mesures appropriées pour veiller à ce que les patrouilles par les forces extra régionales soient façonnées pour appuyer l'architecture régionale générale en matière de sécurité maritime en vue de relever tous les défis maritimes dans la région.

RENFORCEMENT DES CAPACITES INSTITUTIONNELLES

27. Beaucoup d'agences africaines de MLM manquent aux catalyseurs cruciaux en matière de sécurité maritime et aux ressources pour exécuter leurs mandats et mettre en vigueur la sécurité. L'amélioration du renforcement des capacités institutionnelles est ancrée sur la création d'un fondement solide pour des partenariats performants en matière de renforcement de capacités qui appuieraient et renforceraient les fonctions opérationnelles des agences africaines de MLM. L'appui à la sécurité maritime intégrée de l'Afrique de l'Ouest (ASMAO), qui a commencé en 2019 avec 28 millions euros sous les auspices de l'Union européenne, pourrait servir de véritable modèle de renforcement des capacités institutionnelles. Ce programme vient en appui à la mise en œuvre de

la Stratégie maritime intégrée de la CEDEAO (SMIC) qui cherche à améliorer la sécurité et la sûreté maritime dans la région du Golfe de Guinée. La stratégie implique en particulier l'amélioration des cadres de la mise en vigueur des législations et de la gouvernance des capacités aussi bien que l'amélioration de ces cadres.

28. Un autre modèle de programme est le Programme d'Appui à la Stratégie de Sécurité maritime en Afrique centrale (PASSMAC), qui a été lancé en 2019 lequel pourvoit un appui de 10 millions euros à la région d'Afrique centrale. Ceci est réalisé tout en renforçant le cadre institutionnel, juridique et opérationnel pour la coopération maritime transfrontalière y compris le secteur privé et la société civile. Dans le renforcement des fonctions opérationnelles, les forces extra régionales pourraient impliquer les acteurs locaux à travers le processus d'analyse de l'évaluation des besoins itératifs et détaillés qui profère conjointement des solutions en collaboration avec les parties prenantes. Malgré le besoin pour un appui extérieur, les pays en Afrique ont également besoin de canaliser une énergie significative vis-à-vis des mesures internes qui créent l'environnement opérationnelles propice pour l'exécution des mandats dans le domaine de la sécurité maritime. Pour cette raison, la marine militaire du Nigeria a déployé quelques les principales initiatives partout au niveau des mécanismes réglementaires et de la MLM lesquels efforts j'ai l'intention d'expliquer davantage dans la prochaine partie de cet exposé.

LES EFFORTS DE LA MARINE NIGERIANE POUR AMÉLIORER LES MÉCANISMES POUR UNE ARCHITECTURE DE SÉCURITÉ RÉGIONALE COLLABORATIVE

29. La Marine Nigériane a stimulé plusieurs mécanismes pour promouvoir la collaboration dans les architectures de sécurité régionales. La Marine a mis en place des cadres réglementaires améliorés et a répondu aux appels de détresse pour renforcer les efforts de collaboration entre les agences de sécurité du pays et de la région en générale.

CADRES RÉGLEMENTAIRES AMÉLIORÉS

30. La Marine Nigériane a fait des efforts tangibles pour contribuer aux impératifs de gouvernance pour l'amélioration des mécanismes d'architecture de sécurité régionale collaborative. En 2016, la Marine a conduit d'autres agences MLM du pays à produire la première version des procédures opérationnelles normalisées harmonisées (PONP) sur l'arrestation, la détention et la poursuite des navires et des personnes dans l'environnement maritime du Nigéria. Ce document de politique qui rationalise les activités MLM dans le pays, est un mécanisme fiable pour une collaboration plus approfondie à travers les architectures de sécurité régionales.

31. La Loi sur la répression de la piraterie et autres infractions maritimes (SPOMO) de 2019 est un autre outil politique soutenu par la Marine Nigériane pour s'assurer que les statuts nécessaires sont en place pour garantir la conclusion judiciaire des opérations de lutte contre la piraterie. Depuis sa promulgation, plusieurs pirates sont condamnés, dont 10 pirates impliqués dans le détournement d'un navire de pêche chinois, le FV HAI LU FENG II, en mai 2020. La piraterie étant un crime de compétence universelle, cette loi est un mécanisme de collaboration dans la poursuite des affaires de piraterie, renforçant ainsi les architectures de sécurité régionales.

CAPACITÉS DE SURVEILLANCE AMÉLIORÉES

32. S'appuyant sur les acquis du système de capacité régionale de sensibilisation maritime (RAMC), la Marine Nigériane, sous les auspices du Bureau du Conseiller à la Sécurité Nationale, a également acquis le système de surveillance Falcon Eye. Ce système, doté d'un système d'identification automatique (AIS) et d'un ciblage à l'horizon, s'est avéré efficace pour la surveillance maritime.

33. Les capacités de surveillance renforcées de la Marine Nigériane via le système Falcon Eye ont été une fois encore démontrées récemment lorsqu'il a été utilisé

pour exploiter des informations partagées par Interpol pour suivre, surveiller et interdire un navire MV CHAYANEE NAREE au début du mois d'octobre 2021 pour tentative de trafic de drogues illicites. Suspecté d'être de la cocaïne vers le Nigeria en provenance d'Amérique du Sud. Outre ces systèmes de surveillance, la Marine Nigériane étend son armée de l'air et s'est investi dans les capacités des systèmes de surveillance aérienne sans pilote. Ceux-ci renforceraient sans aucun doute les capacités de surveillance du Service, renforçant ainsi les mécanismes qui amélioreraient la collaboration dans les architectures de sécurité régionales.

AMELIORATION DES CAPACITES D'APPLICATION DE LA LOI MARITIME

34. La marine nigériane a progressivement soutenu ses programmes de renouvellement de la flotte visant à améliorer ses capacités d'interdiction maritime, la positionnant ainsi pour des collaborations de sécurité régionales efficaces. Dans ce processus, la NN a tiré parti de son Naval Dockyard Limited, Naval Shipyard Limited et d'autres fabricants de bateaux de patrouille locaux dans le but d'encourager et d'améliorer les capacités de construction navale indigènes. La NN a également renforcé ses capacités de patrouille hauturière avec l'acquisition de navires de patrouille offshore (un contrat pour 2 nouveaux vient d'être signé), différents types et catégories de patrouilleurs rapides, de patrouilleurs rapides, de navires hydrographiques et d'un réservoir de navire de débarquement. Ceux-ci s'ajoutent à plusieurs patrouilleurs côtiers qui permettent à la marine nigériane de saturer le terrain fluvial complexe du pays dans le cadre de ses opérations en eaux brunes pour décourager les crimes maritimes. En partenariat avec d'autres parties prenantes du MLE, la Marine est restée l'épine dorsale de l'initiative Deep Blue Project parrainée par le ministère des Transports. Ce projet offre d'importantes capacités terrestres, maritimes et aériennes qui renforcent les opérations de contrôle maritime de la Marine nigériane.

35. Il y a également une expansion et un développement progressifs des bases navales et des bases d'opérations avancées pour fournir l'infrastructure de soutien

nécessaire aux activités MLE. Cumulativement, ces efforts produisent des avantages tangibles, car l'IMB rapporte que le GoG a enregistré 28 incidents de piraterie et de vol à main armée au cours des neuf premiers mois de l'année 2021, contre 46 pour la même période en 2020. Plus particulièrement, l'IMB a fait valoir que le Nigéria n'a signalé que 4 incidents au cours des 9 premiers mois de 2021, contre 17 en 2020 et 41 en 2018. La mise à niveau des capacités d'application maritime de NN est donc un effort fiable qui crée des mécanismes efficaces pour soutenir les architectures de sécurité régionales collaboratives.

RENFORCEMENT DES PARTENARIATS INTER-REGIONNAUX

36. La Marine Nigériane a déployé des efforts concertés pour renforcer les partenariats interrégionaux en vue d'améliorer la collaboration pour les architectures de sécurité régionales. Depuis l'opérationnalisation des centres nationaux d'opérations maritimes, la Marine Nigériane a répondu aux nombreuses informations reçues sur la perpétration possible de crimes maritimes notamment de piraterie comme le cas du navire de pêche chinois FV HAILUFENG 11. Le navire a été intercepté à 146 milles marins au sud de Lagos, les pirates arrêtés et les otages composés de ressortissants chinois, ivoiriens et ghanéens libérés.

37. L'engagement de la Marine Nigériane dans le renforcement des partenariats interrégionaux a motivé la signature d'un protocole d'accord (MOU) en 2018, avec les chefs des Marines des Républiques du Bénin, du Togo et le Commandant Supérieur de la Gendarmerie de la République du Niger pour la mise en œuvre de la patrouille conjointe de la zone maritime E. Le protocole d'accord visait à établir une coopération pour la patrouille maritime conjointe à travers la mise en commun des ressources matérielles et humaines pour renforcer la sécurité de la zone maritime des pays de la zone E de la CEDEAO. En collaboration avec le Centre multinational de coordination maritime à Cotonou, au Bénin, la Marine Nigériane est en train de mettre en œuvre la première des opérations/patrouilles conjointes qui devraient commencer bientôt. Ce qui précède, parmi plusieurs autres efforts, décrit clairement les efforts modestes que

la Marine Nigériane déploie pour renforcer les partenariats interrégionaux en vue d'améliorer les mécanismes d'architecture de sécurité maritime régionale collaborative. Nonobstant ces efforts, il est nécessaire d'engager une discussion autour de certaines options stratégiques pertinentes pour l'amélioration des cadres régionaux de collaboration en matière de sécurité maritime.

OPTIONS STRATÉGIQUES POUR AMÉLIORER LES CADRES COLLABORATIFS RÉGIONAUX DE SÉCURITÉ MARITIME

38. Les options stratégiques pour améliorer les cadres régionaux de collaboration en matière de sécurité maritime sont la résolution des différends relatifs aux frontières maritimes, les programmes multilatéraux de formation et d'éducation, ainsi que les accords de transfert et de poursuite pour les pirates. D'autres options stratégiques sont les patrouilles combinées et l'arrangement des Ship Riders, ainsi qu'un financement accru pour les capacités MLE. Ses options sont plus étendues.

RÉSOLUTION DES DIFFÉRENDS DE FRONTIÈRE MARITIME

39. L'insécurité potentielle qui émanerait des différends sur les frontières maritimes constituerait sans aucun doute un défi important pour la collaboration entre les agences MLM en Afrique. Il offrirait cependant des opportunités qui pourraient être exploitées par des éléments criminels. Bien que les problèmes techniques impliqués dans les différends relatifs aux frontières maritimes soient complexes, ils peuvent être résolus dans l'optique de la sécurité maritime.

40. Dans l'intérêt de renforcer la sécurité maritime, il est donc d'avis que les pays africains doivent rechercher des résolutions pacifiques par le biais de mécanismes bilatéraux et régionaux de résolution des conflits, dans la mesure du possible, avant d'internationaliser les différends. De plus, des moyens provisoires de résoudre les différends sur les frontières maritimes tels que les zones de développement conjoint (JDZ) entre São Tomé et Príncipe et le Nigéria

pourraient être exploités pour atténuer les risques de différends empiétant sur la collaboration pour la sécurité maritime.

PROGRAMMES MULTILATÉRAUX DE FORMATION ET D'ÉDUCATION

41. Des activités de formation multilatérales sont nécessaires pour que les pays riverains d'Afrique puissent développer conjointement des tactiques, des techniques et des procédures (TTP) qui améliorent leur interopérabilité. L'opérationnalisation de programmes multilatéraux de formation et d'éducation, en particulier aux niveaux sous-régionaux, aide à nouer des relations plus étroites qui sont nécessaires pour renforcer la stabilité et la sécurité dans l'environnement maritime. Ce faisant, la confiance serait établie entre les agences de MLM, ce qui améliorerait une mobilisation efficace.

42. Le regroupement d'agences MLM de différents pays dans le cadre de programmes de formation et d'éducation crée l'opportunité d'aiguiser les compétences collectives, l'apprentissage partagé avec une meilleure compréhension de l'environnement maritime. Pour le GdG, l'article 14 du Code de conduite de Yaoundé fournit une base statutaire pour l'avancement des programmes multilatéraux de formation et d'éducation, en tant qu'option stratégique pour améliorer les cadres régionaux de collaboration en matière de sécurité maritime.

ACCORDS DE TRANSFERT ET DE POURSUITE DES PIRATES

43. Les expériences montrent que le transfert de pirates présente de nombreux défis, tels que la préservation des preuves, ainsi que la gestion de la complexité des poursuites pénales, entre autres. L'absence de cadres formels pour guider les protocoles de transfert et de poursuite pourrait décourager les opérations de lutte contre la piraterie en raison de la lourdeur de la gestion des pirates arrêtés, en particulier de pays étrangers. En revanche, la présence de tels cadres encourage les États voisins, ainsi que les forces extrarégionales à interdire les pirates sachant

que leur transfert et leurs poursuites seraient traités de manière appropriée. Il est donc important pour les États, en particulier au sein des sous-régions, d'avoir des accords formels pour le transfert et la poursuite des pirates arrêtés dans le cadre de la MLM. Cela améliorera à terme les cadres régionaux de collaboration en matière de sécurité maritime pour relever les défis de la sécurité maritime.

PATROUILLES COMBINEES ET ARRANGEMENT DES CAVALIERS DE NAVIRES

44. L'accord Ship Rider, en vertu duquel les agents MLE d'un pays embarquent à bord du navire d'un autre pays pour des opérations d'interdiction, pourrait être envisagé pour adoption. En effet, les patrouilles combinées et les accords de Ship Rider sont conçus pour supprimer les barrières policières dans les frontières maritimes internationales, afin d'empêcher les criminels de profiter de la contiguïté des frontières pour des activités illégales. Le concept Ship Rider a été utilisé avec succès dans les Caraïbes pour lutter contre les trafiquants de drogue en permettant aux pays d'utiliser leurs ressources maritimes combinées pour perturber la criminalité sur les mers. Les patrouilles combinées et les arrangements de Ship Riders sont clairement des engagements multiplicateurs de force qui améliorent les cadres de sécurité maritime régionaux de collaboration pour relever les défis de la sécurité maritime.

AMELIORATION DES FINANCEMENTS POUR LES CAPACITES DES MLE

45. Les Nations et les Gouvernements en Afrique, en particulier dans les zones de criminalité maritime accrue, doivent considérer que si la sécurité maritime est coûteuse, les impacts de l'insécurité maritime sont beaucoup plus débilants. L'économie bleue a des potentiels importants pour dynamiser le paysage économique de l'Afrique. Cela pourrait cependant être atténué par l'insécurité maritime qui s'aggraverait sans investissement proportionné dans les capacités de

sécurité requises pour lutter contre les crimes maritimes. Grâce à un financement accru des capacités MLE, les cadres régionaux de collaboration en matière de sécurité maritime pourraient être améliorés pour relever les défis de la sécurité maritime.

CONCLUSION

46. Les États du littoral en Afrique sont confrontés à un dilemme face aux défis émergents en matière de sécurité maritime décrits par les activités illégales contemporaines des acteurs étatiques et non étatiques dans l'environnement maritime. Ceux-ci perturbent diverses activités économiques et affectent la prospérité économique des nations. À cette fin, des cadres régionaux de collaboration ont été établis pour mettre en synergie les efforts de MLM par le biais d'initiatives multilatérales tirant parti des ressources et des avantages comparatifs en matière de sécurité pour faire face aux défis communs de sécurité maritime pour la prospérité économique collective.

47. Ce SMMA est un modèle d'interactions régionales collaboratives, un véritable outil d'échange d'idées stratégiques en matière de sécurité maritime par le biais de rassemblements périodiques des Chefs de Marine et de Garde-Côtes Africains. Il renforce d'autres cadres existants sous les auspices de l'Union Africaine ainsi que des Communautés Economiques Régionales. Les impératifs de ces alliances pour contrer les défis de la sécurité maritime exigent une stratégie « globale de la région » dans laquelle les rôles, les fonctions et les ressources des parties prenantes au sein des pays collaborateurs sont utilisés pour faire avancer les objectifs de sécurité maritime. Ces impératifs concernent notamment la promotion de l'application de la loi maritime et la croissance de l'économie bleue. Les moteurs de la promotion de la MLM sont l'intégration et la synergie dans la MLM, l'harmonisation des procédures opérationnelles standard nationales, l'interopérabilité interrégionale et le renforcement des mécanismes de partage d'informations.

48. En protégeant leurs intérêts nationaux à l'étranger, les forces extrarégionales ont engagé des ressources pour soutenir l'architecture de sécurité maritime régionale afin d'endiguer la piraterie qui menace la base économique des nations. Ces rôles actuels pourraient être encore améliorés grâce au développement des capacités humaines dans le domaine de la MLM, des exercices maritimes et navals de routine ainsi que la collecte de renseignements et le partage d'informations. D'autres sont des patrouilles maritimes structurées et l'harmonisation des initiatives de soutien à la sécurité maritime.

49. La Marine Nigériane, pour sa part, a pris des mesures délibérées visant à améliorer les mécanismes d'architecture de sécurité régionale collaborative. Ces efforts comprennent l'amélioration des cadres réglementaires et le renforcement des capacités de surveillance. La Marine a également amélioré ses capacités de contrôle maritime et renforcé les partenariats interrégionaux. Enfin, la nécessité de prendre en considération d'autres options stratégiques pour améliorer le cadre de collaboration régionale en matière de sécurité maritime a été examinée. Il s'agissait de la résolution des différends relatifs aux frontières maritimes, des programmes multilatéraux de formation et d'éducation ainsi que des accords de transfert et de poursuite des pirates. D'autres sont, des patrouilles combinées et des arrangements de Ship Riders, ainsi qu'un financement accru pour les capacités MLM.

50. L'avenir de l'économie bleue africaine est sans aucun doute brillant. Il existe cependant un besoin nécessaire de relever les défis émergents en matière de sécurité maritime à travers un cadre régional de collaboration. Je vous remercie tous de votre attention. Ensemble en avant.

LES REFERENCES

- Adesina, A. (2021). *Africa's potential in the blue economy highlighted in the World Water Congress*. Retrieved October 1, 2021, from African Development Bank Group: <https://www.afdb.org/en/news-and-events/africas-potential-blue-economy-highlighted-world-water-congress-44644>
- Africa Center for Strategic Studies. (2019). *Maritime Safety and Security: Whole of Africa Maritime Dialogue – Clarifying the Architecture of Maritime Security in Africa*. Washington DC: Africa Center for Strategic Studies. Retrieved September 7, 2021, from <https://africacenter.org/wp-content/uploads/2019/05/2019-05-MSS-Namibia-Syllabus-EN.pdf>
- African Union. (2021). *Communique of the 1012th meeting of the African Union Peace and Security Council on the State of Maritime Security in Africa, 23 July 2021*. Retrieved October 17, 2021, from African Union Peace and Security Council: <https://www.peaceau.org/en/article/communique-of-the-1012th-meeting-of-the-african-union-peace-and-security-council-on-the-state-of-maritime-security-in-africa-23-july-2021>
- AFRICOM. (2021). *Obangame Express*. Retrieved October 10, 2021, from [Africom.mil:https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express](https://www.africom.mil/what-we-do/exercises/obangame-express)
- Attri, V. (2018). *Maritime Governance and South Asia*. doi:https://doi.org/10.1142/9789813238237_0011
- AU-IBAR. (2019). *Africa Blue Economy Strategy*. Retrieved October 2, 2021, from African Union – Inter-African Bureau for Animal Resources: https://www.au-ibar.org/sites/default/files/2020-10/sd_20200313_africa_blue_economy_strategy_en.pdf
- Bloomberg News. (2021). *Danish Vessel to Fight Piracy in Most Perilous Shipping Area*. Retrieved October 11, 2021, from Bloomberg: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-03-17/denmark-dispatches-vessel-to-west-african-gulf-to-fight-piracy>
- British patrol vessel heads to West Africa*. (2021). Retrieved October 11, 2021, from UK Defence Journal: <https://ukdefencejournal.org.uk/british-patrol-vessel-heads-to-west-africa/>
- CMF. (2021). *Combined Maritime Forces*. Retrieved October 4, 2021, from CMF: <https://combinedmaritimeforces.com/>
- CSO Alliance - Maritime. (2018). *Nigerian Naval chief signs MoU on joint maritime operations*. Retrieved October 18, 2021, from CSO Alliance - Maritime: <https://csomaritimealliance.com/news/nigerian-naval-chief-signs-mou-on-joint-maritime-operations-7867>

- Danish Government. (2019). *Danish Gulf of Guinea Maritime Security Programme*. Danish Government.
- DSCA. (2021). *Institutional Capacity Building*. Retrieved October 11, 2021, from Defense Security Cooperation Agency: <https://www.dsca.mil/institutional-capacity-building>
- EEAS. (2021). *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*. Retrieved October 10, 2021, from European Union External Action Service: https://eeas.europa.eu/topics/security-defence-crisis-response/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en
- European Council. (2021). *Gulf of Guinea: Council conclusions launching the pilot case for the Coordinated Maritime Presences concept*. Retrieved October 11, 2021, from Consilium.europa.eu: <https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept/>
- Financial Crime News. (2020). *Drug Trafficking in Sub Saharan Africa by FCN*. Retrieved September 26, 2021, from Financial Crime News: <https://thefinancialcrimenews.com/wp-content/uploads/2020/08/Drug-Trafficking-in-SSA-by-FCN-2020-2.pdf>
- Global Initiative Against Transnational Organized Crime and The Black Fish. (2015). *The Illegal Fishing And Organized Crime Nexus: Illegal Fishing As Transnational Organized Crime*. Geneva: Global Initiative Against Transnational Organized Crime and The Black Fish. Retrieved October 11, 2021, from https://www.unodc.org/documents/congress/background-information/NGO/GIATOC-Blackfish/Fishing_Crime.pdf
- Goosen, M. (2021). *Top 10 African Countries Sitting on the Most Natural Gas*. Retrieved October 1, 2021, from Energy Capital & Power: <https://energycapitalpower.com/top-ten-african-countries-sitting-on-the-most-natural-gas/>
- Husted, T. F. (2019). *Gulf of Guinea: Recent Trends in Piracy and Armed Robbery*. Congressional Research Service. Retrieved September 23, 2021, from <https://sgp.fas.org/crs/row/IF11117.pdf>
- ICC. (2021). *Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnapped in 2020, according to IMB's annual piracy repor*. Retrieved September 7, 2021, from International Chamber of Commerce - Commercial Crime Services: <https://www.icc-ccs.org/index.php/1301-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imb-s-annual-piracy-report>
- JITFS. (2021). *Joint Interagency Task Force South*. Retrieved Oct 4, 2021, from JITFS: <https://www.jiatfs.southcom.mil/About-Us/>
- MDAT-GoG. (2021). *Maritime Domain Awareness Trade - Gulf of Guinea*. Retrieved September 6, 2021, from MDAT-GoG: <https://gog-mdat.org/home>

- Munshi, N. (2020). *The fight for west Africa's fish*. Retrieved October 1, 2021, from Financial Times: <https://www.ft.com/content/0eb523ca-5d41-11ea-8033-fa40a0d65a98>
- Navy Clippings. (2021). *Nave Marceglia Practices In The Gulf Of Guinea With The French Of Ducuing*. Retrieved October 12, 2021, from Navy Clippings: <https://navyclippings.nl/index.php/2021/10/05/nave-marceglia-practices-in-the-gulf-of-guinea-with-the-french-of-ducuing/>
- OECD. (2016). *The Ocean Economy in 2030*. Paris: Organisation for Economic Cooperation and Development. Retrieved September 5, 2021, from <https://doi.org/10.1787/9789264251724-en>
- Offshore Energy. (2016). *Update: MT Maximus Hijackers Arrested and on Display in Nigeria*. Retrieved October 10, 2021, from Offshore Energy Biz: <https://www.offshore-energy.biz/update-mt-maximus-hijackers-arrested-and-on-display-in-nigeria/>
- Pichon, E., & Pietsch, M. (2019). *Piracy and Armed Robbery off the Coast of Africa*. European Parliamentary Research Service. Brussels: European Union. Retrieved from [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA\(2019\)635590_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2019/635590/EPRS_IDA(2019)635590_EN.pdf)
- Shaw, M. (2017). *AFRICA'S CHANGING PLACE IN THE GLOBAL CRIMINAL ECONOMY*. ENACT. Retrieved from <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2017/09/2017-09-26-enact-continental-report1.pdf>
- Stop Illegal Fishing. (2021). *Issues in Illegal Fishing*. Retrieved September 26, 2021, from Stop Illegal Fishing: <https://stopillegalfishing.com/all-issues/>
- The Maritime Executive. (2021). *IMB: Piracy and Robbery are at Lowest Level in Nearly 30 Years*. Retrieved October 17, 2021, from The Maritime Executive: <https://www.maritime-executive.com/article/imb-piracy-and-robbery-are-at-lowest-level-in-nearly-30-years>
- UK Defence Journal. (2021). *British patrol vessel heads to West Africa*. Retrieved October 11, 2021, from UK Defence Journal: <https://ukdefencejournal.org.uk/british-patrol-vessel-heads-to-west-africa/>
- UNCTAD. (2020). *REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2020*. New York: United Nations. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf
- UNEP. (2018). *Bamako Convention: Preventing Africa from becoming a dumping ground for toxic wastes*. Retrieved October 2, 2021, from United Nations Environmental Programme: <https://www.unep.org/news-and-stories/press-release/bamako-convention-preventing-africa-becoming-dumping-ground-toxic>

- UNODC. (2009). *'Ship riders': tackling Somali pirates at sea*. Retrieved October 17, 2021, from UNODC: <https://www.unodc.org/unodc/en/frontpage/ship-riders-tackling-somali-pirates-at-sea.html>
- UNODC. (2019). *West Africa loses \$2.3 billion to Maritime Crime in Three Years as Nigeria, UNODC rally multi-national efforts to thwart Piracy in the Gulf of Guinea*. Retrieved September 23, 2021, from UNODC: <https://www.unodc.org/nigeria/en/press/west-africa-loses-2-3-billion-to-maritime-crime-in-three-years-as-nigeria--unodc-rally-multi-national-efforts-to-thwart-piracy-in-the-gulf-of-guinea.html>
- Walker, T. (2015). *Institute for Security Studies Policy Brief*. Retrieved September 23, 2021, from Why Africa must resolve its maritime boundary disputes: <https://media.africaportal.org/documents/PolBrief80.pdf>
- Walker, T. (2015). *Why Africa must resolve its maritime boundary disputes* . Retrieved October 25, 2021, from Institute for Security Studies: <https://issafrica.org/research/policy-brief/why-africa-must-resolve-its-maritime-boundary-disputes>
- Waly, G. (2021). *UNODC*. Retrieved September 5, 2021, from United Nations Security Council High Level Virtual Open Debate “Enhancing Maritime Security: A case for international cooperation”: <https://www.unodc.org/unodc/en/speeches/2021/unsc-maritime-090821.html>
- Wamba, M. (2019). *Maritime Boundary Disputes in Africa*. South Africa: Stellenbosch University. Retrieved September 23, 2021, from <https://www.sun.ac.za/english/faculty/milscience/sigla/Documents/Borders%202019/The%20Land%20and%20Maritime%20Domain%20Interface%20-%20More%20of%20the%20Same%20--%20Professor%20Paul%20Wambua.pdf>