

**ABORDAR LOS NUEVOS PROBLEMAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA
MEDIANTE UN MARCO DE COOPERACIÓN REGIONAL**

INTRODUCCIÓN

1. La mayoría de las naciones costeras utilizan la interconexión del entorno marítimo común para fomentar el transporte de mercancías y explotar los recursos vivos y no vivos de sus dominios marítimos con el fin de maximizar su prosperidad económica. Según la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (CNUCD), la carga total transportada a través del comercio marítimo internacional ha pasado de 6.000 millones de toneladas en el año 2000 a más de 11.000 millones de toneladas en 2019, lo que representa una tasa de crecimiento de aproximadamente el 85%. Este enorme potencial, que incluye otras actividades florecientes que caracterizan el entorno marítimo, ha hecho que surjan problemas de seguridad marítima.

2. Los nuevos problemas de seguridad marítima incluyen las actividades ilegales contemporáneas de actores estatales y no estatales que impiden las actividades económicas y socavan la prosperidad económica de las naciones. El espectro de los nuevos problemas de seguridad marítima incluye la piratería, el robo a mano armada en el mar, el terrorismo, el tráfico de drogas y de personas, así como el tráfico de materiales nucleares y de armas de fuego. También incluye las actividades ilegales en el sector de la pesca marítima y el tráfico de residuos, que provocan la destrucción deliberada e ilegal del medio marino. Estos problemas suponen una amenaza para el valor de todos los activos oceánicos, que tienen un valor de unos 24 billones de dólares. También incluye la contribución del océano a la economía mundial, que es de unos 1,5 billones al año, lo que representa entre el 3 y el 5% de las actividades económicas mundiales. Ello requiere la creación de marcos de cooperación regional para contener los retos de la seguridad marítima.

3. Los marcos de cooperación regional son iniciativas multilaterales que animan a los países a trabajar juntos aprovechando sus recursos y ventajas comparativas en materia de seguridad para hacer frente a sus retos comunes de seguridad marítima. Estos marcos crean estructuras para mejorar la seguridad marítima a través del compromiso de los actores marítimos que comparten el deseo de una mejora medible de su seguridad marítima regional.

4. Ejemplo, Francia tiene un marco de cooperación en materia de seguridad regional con el Reino Unido para contribuir conjuntamente a la seguridad marítima en el Golfo de Guinea con el objetivo de proteger sus intereses marítimos estratégicos. La firma de un Código de Conducta del GdG (Código de Conducta de Yaundé), el 25 de junio de 2013 en Yaundé, concretó un marco de cooperación regional para abordar los desafíos multidimensionales de la seguridad marítima en la región del Golfo de Guinea. Este acuerdo entre los 25 jefes de gobierno y altos funcionarios de la Comunidad Económica de los Estados de África Central (CEEAC) y la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental (CEDEAO) se centra en las soluciones regionales a los problemas regionales. La aplicación del Código de Conducta de Yaundé ha estimulado los esfuerzos de cooperación multilateral entre los Estados miembros. A pesar de ello, sigue habiendo déficits de capacidad y aptitudes que deben abordarse para reducir la delincuencia marítima en el Golfo de Guinea.

5. No cabe duda de que existe una necesidad acuciante de aplicar de forma mucho más exhaustiva los marcos de cooperación regional para reducir la libertad de acción que explotan los elementos delictivos en el espacio marítimo africano. El objetivo de esta presentación es, por tanto, ofrecer opciones estratégicas para mejorar los marcos de cooperación en materia de seguridad marítima regional con el fin de abordar los nuevos problemas de seguridad marítima. Esto está en consonancia con el tema del Simposio Naval Africano hasta **la integración de la conciencia del dominio marítimo africano para una gobernanza eficaz de los océanos**. Por ello, la presentación ofrecerá en primer lugar una visión general de las cuestiones emergentes en el ámbito de la seguridad marítima y del marco

regional de cooperación en África. A continuación, se debatirán los imperativos de la acción cooperativa para abordar las cuestiones de seguridad marítima y el papel de las fuerzas suprarregionales en el fortalecimiento de la arquitectura de seguridad regional de África. Por último, se presentarán opciones estratégicas para mejorar los marcos de cooperación regional para la seguridad marítima en África. También se espera que se mantengan acuerdos diplomáticos adecuados con respecto a la gobernanza de los océanos.

META

6.El objetivo de esta presentación es examinar las formas de abordar las cuestiones emergentes en el ámbito de la seguridad marítima en África.

PANORAMA DE LOS NUEVOS PROBLEMAS DE SEGURIDAD MARÍTIMA Y DEL MARCO DE COOPERACIÓN REGIONAL EN ÁFRICA

7. Históricamente, el entorno marítimo se ha visto inundado de numerosos retos que van desde la delimitación reglamentaria de las fronteras marítimas, la seguridad de la vida en el mar hasta los problemas de seguridad, entre otros. La delimitación de las fronteras se ha convertido cada vez más en una preocupación crucial para la seguridad, especialmente porque la mayoría de los países costeros africanos están ampliando su interés en la explotación de los recursos que se encuentran dentro de sus Zonas Económicas Exclusivas (ZEE). En consecuencia, estos intereses han aumentado las controversias sobre la delimitación de las fronteras marítimas. Las disputas sobre las fronteras marítimas entre Ghana y Costa de Marfil, Somalia y Kenia, Gabón y Guinea Ecuatorial, Guinea Conakry y Guinea Bissau, entre muchas otras, pueden afectar negativamente a la colaboración necesaria para lograr marcos regionales bien estructurados.

8. Por el contrario, la delincuencia marítima es el eje de los problemas emergentes en el ámbito de la seguridad marítima en África. La piratería, por sí sola, ha vuelto a convertirse en una importante amenaza para la prosperidad económica de muchos países africanos, dado que más del 90% de las

importaciones y exportaciones africanas se transportan por mar. Según un informe de la Oficina de las Naciones Unidas contra la Droga y el Delito (ONUDD), el coste económico global de la piratería en África Occidental se estimó en 777,1 millones de dólares cada año entre 2015 y 2017, lo que incluye los costes iniciales de mando, como el pago de rescates, los costes de los seguros y las operaciones de seguridad, así como la ampliación de las rutas marítimas, que aumenta los costes de transporte.

9. Otros retos emergentes en el ámbito de la seguridad marítima son la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INN). A nivel mundial, las pérdidas debidas a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada se estiman en unos 23.500 millones de dólares anuales, siendo el Golfo de Guinea la principal zona de riesgo. La amenaza de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada a menudo sirve de catalizador para otros delitos marítimos como la contaminación marina, la trata de personas y otras formas de tráfico de armas, contrabando y drogas. Aproximadamente 40 millones de toneladas de cocaína, con un valor estimado en la calle de 2.100 millones de dólares, transitan desde África Occidental hacia Europa Occidental. El creciente alcance e impacto de estos delitos pone de manifiesto la importancia de los marcos de cooperación regional en África.

MARCOS DE COOPERACIÓN REGIONAL EN ÁFRICA

10. El Simposio de la Marina Africana (SMA) ha sido una verdadera plataforma para la reunión periódica de los Jefes de las Armadas y Guardacostas africanos desde su primera edición, que fue acogida por la Marina sudafricana en 2005. Otros marcos auténticos son el Código de Conducta de Yibuti (DCY), que se firmó en 2009 (enmendado en Jeddah en 2017) y en el que participan 20 países costeros de África oriental y meridional, incluida la Península Arábiga. Este marco se desarrolló para fomentar las operaciones de lucha contra la piratería mediante el intercambio de información, la formación y el desarrollo de la conciencia del dominio marítimo. El marco de Yaundé también se centra en el

fomento de la cooperación en la lucha contra la delincuencia marítima organizada transnacional, incluida la piratería, el terrorismo marítimo y la pesca INN. Este marco reforzó el Centro Regional de Seguridad Marítima en África Central (CRESMAC) que dio origen al Centro Regional de Seguridad Marítima en África Occidental (CRESMAO), ambos coordinados por el Centro de Coordinación Interregional (CCI) con sede en Yaundé. La reciente creación de la Arquitectura del Sistema Regional de Información de Yaundé (ARSIY) por parte de la Red Interregional del Golfo de Guinea (RINGG) en mayo de 2021 ha venido a sumarse a los esfuerzos de colaboración para hacer frente a los retos comunes de la seguridad marítima.

11. A nivel continental, la Unión Africana (UA) ha adoptado la Carta Africana sobre Seguridad y Protección Marítima y Desarrollo en África (Carta de Lomé) y esto proporciona otro posible marco estatutario. La Carta de Lomé pretende reforzar la seguridad marítima en África con el fin de impulsar las actividades económicas y garantizar el uso sostenible del entorno marítimo. Por ello, la Estrategia Marítima Integrada para África 2050 (SMIA) esboza algunas plataformas para estimular los marcos de cooperación, como el Memorando de Entendimiento de la Organización Marítima de África Occidental y Central (OMAOC) sobre el establecimiento de una Red de Operaciones Integradas de Guardacostas. También incluye la Zona Marítima Conjunta de África (ZMCA), entre otras. De hecho, los esfuerzos que se están realizando para forjar asociaciones dan crédito al creciente reconocimiento del imperativo de la acción colaborativa para abordar los retos en el ámbito de la seguridad marítima.

NECESIDADES DE COOPERACIÓN PARA HACER FRENTE A LOS RETOS DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

12. Los países africanos aprecian el hecho de que se necesitan alianzas para salvaguardar la franja costera de 18.950 millas del continente. La urgente necesidad de que estas alianzas aborden los nuevos retos de la seguridad marítima requiere una estrategia regional en la que se sincronicen los papeles, las funciones y los recursos de los organismos. Los temas que se abordan en esta presentación

son los dos imperativos de promover la aplicación de la legislación pertinente y el crecimiento de la economía azul.

FOMENTO DE LA APLICACIÓN DE LA LEY

13. La promoción de la aplicación de la ley marítima (MLM) implica la institucionalización de protocolos y el funcionamiento de procedimientos que permitan la sinergia de los esfuerzos de seguridad marítima en todos los países africanos y que tengan como objetivo mejorar la administración de las leyes marítimas. La delincuencia y los elementos criminales en el medio marino no están limitados por el espacio, como se puede ver en los recientes casos de ataques piratas transfronterizos. Por lo tanto, es necesario que la MLM sea capaz de responder a las realidades de la dinámica de la delincuencia marítima. En este documento se profundiza en los factores que impulsan la promoción de la MLM.

14. Integración y sinergia en la aplicación de la legislación marítima.

La integración y la sinergia aportan un importante conjunto de beneficios para la seguridad marítima, ya que proporcionan un enfoque global para abordar los retos de la seguridad marítima, así como mecanismos de respuesta. También crean solapamientos cruciales en la arquitectura de la seguridad marítima que facilitan la eficacia general. Por ejemplo, Argelia forma parte de un marco de cooperación regional en materia de seguridad marítima denominado 5+5, creado en la década de 1990. El marco sirve de puente para el espacio marítimo entre el norte de África y el sur de Europa, reuniendo a los estados de Portugal, España, Francia, Italia y Malta con Mauritania, Marruecos, Argelia, Túnez y Libia. Esta disposición refuerza la necesidad de integración y sinergia de las acciones de cooperación en la promoción del MLM para combatir los problemas de seguridad marítima.

15. Armonización de los procedimientos operativos estándar para la aplicación de la legislación marítima.

La institucionalización de los POM de la MLM es necesaria para que los países establezcan sinergias y sincronicen los procesos de la MLM. Esto permitirá la

adhesión a las mejores prácticas como mandato y garantizará la coherencia. En esencia, fomentará la sostenibilidad del conocimiento institucional, al tiempo que eliminará la duplicación de funciones en relación con la colaboración frente a los nuevos retos en el ámbito de la seguridad marítima.

16. **Mecanismo de intercambio de información.**

El intercambio de información sigue siendo uno de los elementos más dinámicos de la arquitectura de la seguridad marítima, ya que garantiza que los Estados dispongan de la información necesaria para adoptar medidas proactivas o reactivas. La inmensidad de los océanos plantea, por sí misma, retos particulares a los Estados que pretenden mejorar su conocimiento de las diversas actividades que se realizan en el mar; para ello es necesario establecer una plataforma sólida para el intercambio de información. Implica la creación de protocolos que identifiquen claramente quién necesita saber qué tipo de información, para qué fines y la difusión oportuna de dicha información. Por lo tanto, los imperativos de un mecanismo de intercambio de información se ven subrayados por la necesidad de una red regional de asociaciones nacionales de intercambio de información marítima con herramientas para alertar a los socios marítimos. De este modo, se intensificarán los esfuerzos para colaborar en la resolución de los problemas de seguridad marítima a los que se enfrenta el continente.

CRECIMIENTO DE LA ECONOMÍA AZUL

17. El crecimiento de la economía azul depende de la puesta en marcha de medidas y mecanismos que permitan la explotación óptima y el uso sostenible de los diversos recursos que los mares proporcionan para la prosperidad económica de las naciones costeras. En África, 38 países comparten fronteras con el océano o el mar en una superficie de 23,4 millones de millas náuticas cuadradas (mn) más unas 11,7 mn de plataforma continental. Los diversos sectores de la economía azul, como el turismo, los minerales, los hidrocarburos, la pesca marítima, los puertos y el transporte marítimo, así como el crecimiento del carbono azul, han puesto de manifiesto la necesidad de que los países del litoral

africano colaboren para crear el entorno propicio que permita el desarrollo de este sector. El potencial actual de la economía azul en África es sin duda un factor importante para desbloquear las oportunidades económicas del continente. Se ha confirmado que los elementos de la economía azul en África rondan los 296.000 millones de dólares, y que apoyan a más de 49 millones de puestos de trabajo. La proyección es que esto llevaría a un crecimiento de unos 405.000 millones de dólares y la creación de 57 millones de puestos de trabajo para 2030, lo que representa un crecimiento de más del 36%, con una proyección adicional para alcanzar 576.000 millones de dólares en valor y 78 millones de puestos de trabajo para 2063.

18. Sólo en África Occidental se encuentran algunos de los peces más diversos del mundo, que se extienden a lo largo de los 5.500 km de costa de la región. Con una aplicación escasa o nula de la ley, la pesca INN es una realidad notoria en la zona, ya que el 40% del pescado capturado ilegalmente representa el nivel más alto de cualquier región del mundo. El petróleo y el gas, así como la explotación de los recursos marinos, son también un factor importante que hace imprescindible la cooperación. Dado el gran potencial de yacimientos de gas natural en el continente, que asciende a más de 800 billones de pies cúbicos, se prevé que la producción de gas natural aumente un 80% de aquí a 2035. Por lo tanto, garantizar el crecimiento de la economía azul en África requiere acciones cooperativas regionales y extrarregionales para reforzar la arquitectura de seguridad regional.

**PAPEL DE LAS FUERZAS SUPRARREGIONALES EN EL
FORTALECIMIENTO DE LA ARQUITECTURA DE
SEGURIDAD REGIONAL
ARQUITECTURA DE SEGURIDAD REGIONAL**

19. La necesidad de que los países de fuera de África protejan sus grandes inversiones que se realizan a través del sector marítimo ha requerido sus diversas contribuciones para reforzar la arquitectura de seguridad regional de África. Estos países son los que se consideran fuerzas suprarregionales en el contexto actual.

En los párrafos siguientes se examinarán los medios para mejorar la contribución de estas fuerzas extrarregionales a la red de seguridad marítima de África.

CREACIÓN DE CAPACIDADES HUMANAS EN EL ÁMBITO DE LA APLICACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO

20. La naturaleza cambiante de los retos de la seguridad marítima, junto con la necesidad de una postura proactiva en materia de seguridad marítima, requiere la creación periódica de capacidades en los ámbitos de la aplicación, la detección y la interdicción, la investigación, el enjuiciamiento, la detención y la cooperación regional. Por lo tanto, las habilidades y conocimientos actuales de las agencias de seguridad en materia de MLM podrían mejorarse mediante una formación de desarrollo de habilidades bien programada y una educación basada en el conocimiento. Los esfuerzos de las fuerzas extrarregionales para desarrollar la capacidad humana para la MLM durante varios años han sido bien reconocidos y apreciados de manera significativa. La mayoría de estos programas de desarrollo de capacidades humanas tienen elementos bien mezclados de lecciones prácticas y teóricas que se materializan con mayor frecuencia durante los ejercicios marítimos y marinos de rutina.

21. El ejercicio anual OBAGAME EXPRESS, patrocinado por el Mando Militar de los Estados Unidos en África (AFRICOM) a través de su Marco de Asociaciones de Estaciones para África (AEA), consiste en la mejora del conocimiento del dominio marítimo, las prácticas de intercambio de información y la formación en materia de interdicción táctica para mejorar las capacidades colectivas de los países participantes para hacer frente a los desafíos de seguridad marítima. La edición 2021 del Ejercicio tuvo lugar del 14 al 27 de marzo de 2021 con la participación de aproximadamente 32 países, incluida la participación extrarregional de Brasil, Canadá, Dinamarca, Francia y los Países Bajos, entre otros.

22. El ejercicio GRAND AFRICA NEMO es también un ejercicio militar rutinario organizado por el Gobierno francés en colaboración, entre otros, con Estados Unidos y la Unión Europea. Los Estados Unidos de América han

desplegado recientemente su Base Expedicionaria Marítima 4 (BEM 4) USS HERSHEL "WOODY" WILLIAMS para el ejercicio conjunto de desarrollo de capacidades con la Armada nigeriana, la Armada española y los miembros del Escuadrón de Barcos Especiales (SBS) de Ghana el 11 de agosto de 2021. La ESB 4 ha realizado constantemente ejercicios de formación de capacidades humanas desde 2020 con la Marina Real de Marruecos, la Marina de Senegal y la Marina de Costa de Marfil, incluyendo visitas a puertos de Kenia, Sudáfrica y Namibia. Los casos anteriores ilustran el papel del desarrollo de la capacidad humana en el MLM que las fuerzas extrarregionales han asumido para reforzar la arquitectura regional para combatir los nuevos retos de seguridad marítima.

RECOGIDA E INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN

23. Los efectos debilitantes de la seguridad marítima sobre el comercio mundial y el transporte marítimo internacional exigen que las fuerzas extrarregionales refuercen la arquitectura de seguridad mediante la facilitación de protocolos de recopilación de información y de intercambio de inteligencia. Cabe recordar que un MT MAXIMUS, buque perteneciente a los Emiratos Árabes Unidos secuestrado en febrero de 2016 frente a las costas de Costa de Marfil, fue interceptado por la Marina de Nigeria gracias a la información compartida por la Marina de los Estados Unidos. El hecho de que varios países fueran parte en este escenario demuestra claramente que las fuerzas extrarregionales tienen un papel actualizado en la recopilación de información y el intercambio de inteligencia para hacer frente a los nuevos desafíos de seguridad marítima.
24. El sistema de información MDAT-GOG, mencionado anteriormente, ha sido un portal de recogida e intercambio de información, así como de inteligencia, que apoya la arquitectura regional de Yaundé. La Red Interregional del Golfo de Guinea (GoGIN) había puesto en marcha en diciembre de 2016 un proyecto de 9,3 millones de euros que tiene como objetivo mejorar la seguridad marítima apoyando la creación de la Red Regional de Arquitectura de Intercambio de Información de Yaundé (YAPRI). Los gobiernos navales extrarregionales

también han demostrado su apoyo al desarrollo de sistemas de recopilación e intercambio de información en apoyo de la arquitectura regional. Los esfuerzos anteriores demuestran que la creación de redes de intercambio de información por parte de las fuerzas navales regionales puede reforzar la arquitectura regional para abordar los problemas de seguridad marítima.

ESTRUCTURAS DE LAS PATRULLAS MARÍTIMAS

25. Las fuerzas extrarregionales justifican su papel en las patrullas marítimas estructuradas en África basándose en el impacto directo que los delitos marítimos como la piratería tienen en otros países. Esto se ilustra en el caso típico de Dinamarca, que cuenta con el armamento de más de 32 buques que transportan alrededor del 40% del comercio marítimo en la región del Golfo de Guinea, haciendo unas 2.500 escalas navales al año. Estas inversiones, además de los intereses energéticos en alta mar de Dinamarca, impulsarán por supuesto su deseo de reforzar la actual arquitectura de seguridad marítima en el Golfo de Guinea. Por ello, Dinamarca ha iniciado el proceso de despliegue de una fragata danesa HDMS ABSALON en el Golfo de Guinea a partir de noviembre de 2021 para una patrulla inicial de 5 meses. Igualmente, el Reino Unido ha desplegado el HMS KENT en octubre de 2021 en una misión de seguridad marítima/formación/ejercicio en el Golfo de Guinea. Están previstas visitas navales a Nigeria, Ghana, Senegal, Cabo Verde y Gambia, al tiempo que se participa en el ejercicio GRAND AFRICAN NEMO 2021.

26. Todo lo anterior muestra claramente el creciente interés de las fuerzas extrarregionales por la seguridad marítima, basado en la necesidad de abordar los retos que afectan a los intereses comunes de las partes interesadas en el ámbito marítimo en África y en otros lugares. Sin embargo, cuál es el marco general para regular y armonizar el apoyo de las fuerzas extrarregionales hacia la institucionalización de un sistema estructurado de patrullas marítimas que pueda reforzar de forma tangible la arquitectura de la seguridad marítima en África. Cabe señalar que, si bien la piratería y el robo a mano armada en el mar pueden

ser el centro de atención de las fuerzas extrarregionales, otros delitos marítimos como el tráfico de drogas, el contrabando de armas y municiones, así como la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, merecen una atención proporcional. Todas estas cuestiones presuponen que los países africanos deben desarrollar medidas adecuadas para garantizar que las patrullas de las fuerzas extrarregionales se configuren para apoyar la arquitectura general de la seguridad marítima regional para hacer frente a todos los retos marítimos de la región.

DESARROLLO DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL

27. Muchos organismos africanos de gestión del riesgo marítimo carecen de los medios y recursos cruciales para ejecutar sus mandatos y garantizar la seguridad. La mejora del desarrollo de la capacidad institucional se basa en la creación de una base sólida para la creación de asociaciones eficaces de desarrollo de la capacidad que apoyen y refuercen las funciones operativas de los organismos africanos de MLM. El Apoyo a la Seguridad Marítima Integrada de África Occidental (ASMAO), que comenzó en 2019 con 28 millones de euros bajo los auspicios de la Unión Europea, podría servir como un verdadero modelo de desarrollo de la capacidad institucional. Este programa apoya la aplicación de la Estrategia Marítima Integrada (SMIC) de la CEDEAO, que pretende mejorar la seguridad marítima en la región del Golfo de Guinea. En particular, la estrategia implica la mejora de los marcos para la aplicación de la ley y las capacidades de gobernanza, así como la mejora de estos marcos.
28. Otro modelo de programa es el Programme d'Appui à la Stratégie de Sécurité Maritime en Afrique Centrale (PASSMAC), que se puso en marcha en 2019 y proporciona un apoyo de 10 millones de euros a la región de África Central. Esto se hace al tiempo que se refuerza el marco institucional, jurídico y operativo de la cooperación marítima transfronteriza, incluyendo al sector privado y a la sociedad civil. En el fortalecimiento de las funciones operativas, las fuerzas extrarregionales podrían involucrar a los actores locales a través de un proceso de análisis iterativo y detallado de evaluación de necesidades que

desarrolle conjuntamente soluciones en colaboración con las partes interesadas. A pesar de la necesidad de apoyo externo, los países de África también necesitan canalizar una energía significativa hacia medidas internas que creen el entorno operativo adecuado para la aplicación de los mandatos de seguridad marítima. Por esta razón, la Armada nigeriana ha desplegado algunas iniciativas clave a través de los mecanismos de reglamentación y de gestión de riesgos, esfuerzos que me propongo explicar con más detalle en la siguiente parte de esta presentación.

LOS ESFUERZOS DE LA MARINA NIGERIANA PARA MEJORAR LOS MECANISMOS DE UNA ARQUITECTURA DE SEGURIDAD REGIONAL COLABORATIVA

29. La Armada nigeriana ha impulsado varios mecanismos para promover la colaboración en las arquitecturas de seguridad regionales. La Armada ha puesto en marcha marcos normativos mejorados y ha respondido a los llamamientos para aumentar los esfuerzos de colaboración entre los organismos de seguridad del país y de la región en general.

MEJORA DE LOS MARCOS NORMATIVOS

30. La Armada nigeriana ha realizado esfuerzos tangibles para contribuir a los imperativos de gobernanza para mejorar los mecanismos de colaboración de la arquitectura de seguridad regional. En 2016, la Armada se puso a la cabeza de otros organismos de MLM del país para elaborar la primera versión de los Procedimientos Operativos Estándar Armonizados (POEA) sobre el arresto, la detención y la persecución de buques y personas en el entorno marítimo nigeriano. Este documento político, que racionaliza las actividades de la MLM en el país, es un mecanismo fiable para una mayor colaboración entre las arquitecturas de seguridad regionales.

31. La Ley de Supresión de la Piratería y Otros Delitos Marítimos (SPOMO) de 2019 es otra herramienta política apoyada por la Armada nigeriana para asegurar que los estatutos necesarios estén en su lugar para garantizar la conclusión judicial de las operaciones contra la piratería. Desde su promulgación, se ha condenado a varios piratas, entre ellos 10 implicados en el secuestro de un pesquero chino, el FV HAI LU FENG II, en mayo de 2020. Dado que la piratería es un delito de jurisdicción universal, esta ley es un mecanismo de colaboración en la persecución de los casos de piratería, reforzando así las arquitecturas de seguridad regionales.

MEJORA DE LAS CAPACIDADES DE SUPERVISIÓN

32. Aprovechando los logros del sistema Regional Maritime Awareness Capability (RAMC), la Marina nigeriana, bajo los auspicios de la Oficina del Asesor de Seguridad Nacional, ha adquirido también el sistema de vigilancia Falcon Eye. Este sistema, dotado de un sistema de identificación automática (AIS) y de un sistema de puntería en el horizonte, ha demostrado su eficacia para la vigilancia marítima.

33. La capacidad de vigilancia mejorada de la Marina nigeriana mediante el sistema Falcon Eye se demostró de nuevo recientemente cuando se utilizó para aprovechar la información compartida por Interpol para rastrear, vigilar e interceptar un buque MV CHAYANEE NAREE a principios de octubre de 2021 por intento de tráfico ilícito de drogas. Se sospecha que es cocaína para Nigeria desde Sudamérica. Además de estos sistemas de vigilancia, la Marina nigeriana está ampliando su fuerza aérea y ha invertido en las capacidades de los sistemas de vigilancia aérea no tripulados. Sin duda alguna, esto mejoraría las capacidades de vigilancia del Servicio, reforzando así los mecanismos que mejorarían la colaboración en las arquitecturas de seguridad regionales.

MEJORAR LA CAPACIDAD DE APLICACIÓN DE LA LEY MARÍTIMA

34. La Armada nigeriana ha apoyado progresivamente los programas de renovación de su flota con el fin de mejorar sus capacidades de interdicción marítima, posicionándola así para una colaboración eficaz en materia de seguridad regional. En este proceso, la NN ha aprovechado su Naval Dockyard Limited, Naval Shipyard Limited y otros fabricantes locales de lanchas patrulleras para fomentar y mejorar la capacidad de construcción naval autóctona. La NN también ha reforzado sus capacidades de patrullaje en alta mar con la adquisición de patrulleros de alta mar (se acaba de firmar un contrato para dos nuevos), varios tipos y clases de patrulleros rápidos, lanchas patrulleras rápidas, buques hidrográficos y un buque tanque de desembarco. Estos se suman a varios buques de patrulla costera que permiten a la Marina nigeriana saturar el complejo terreno fluvial del país en sus operaciones en aguas marrones para disuadir la delincuencia marítima. En colaboración con otras partes interesadas de la MLE, la Marina ha seguido siendo la columna vertebral del proyecto Deep Blue, patrocinado por el Ministerio de Transporte. Este proyecto proporciona importantes capacidades terrestres, marítimas y aéreas que mejoran las operaciones de control marítimo de la Armada nigeriana.

35. También se está produciendo una progresiva expansión y desarrollo de las bases navales y de las bases de operaciones avanzadas para proporcionar la infraestructura de apoyo necesaria para las actividades de la MLE. De forma acumulativa, estos esfuerzos están produciendo beneficios tangibles, ya que el IMB informa de que el GOG registró 28 incidentes de piratería y robo a mano armada en los primeros nueve meses de 2021, frente a los 46 del mismo periodo de 2020. En concreto, la IMB argumentó que Nigeria sólo informó de 4 incidentes en los primeros 9 meses de 2021, frente a los 17 de 2020 y los 41 de 2018. La mejora de las capacidades de ejecución marítima de las NN es, por tanto, un esfuerzo fiable que crea mecanismos eficaces para apoyar las arquitecturas de seguridad regional en colaboración.

REFORZAR LAS COLABORACIONES INTERREGIONALES

36. La Armada nigeriana ha realizado esfuerzos concertados para reforzar las asociaciones interregionales con el fin de mejorar la colaboración para las arquitecturas de seguridad regionales. Desde la puesta en marcha de los Centros Nacionales de Operaciones Marítimas, la Marina nigeriana ha respondido a numerosos informes sobre posibles delitos marítimos, incluida la piratería, como el caso del buque pesquero chino FV HAILUFENG 11. El buque fue interceptado a 146 millas náuticas al sur de Lagos, los piratas fueron detenidos y los rehenes, de nacionalidad china, marfileña y ghanesa, liberados.
37. El compromiso de la Armada de Nigeria con el fortalecimiento de las asociaciones interregionales impulsó la firma de un Memorando de Entendimiento (MOU) en 2018, con los Jefes de la Infantería de Marina de las Repúblicas de Benín, Togo y el Comandante Superior de la Gendarmería de la República de Níger para la implementación de la patrulla conjunta de la Zona Marítima E. El Memorandum de Entendimiento tenía por objeto establecer una cooperación para el patrullaje marítimo conjunto mediante la puesta en común de recursos materiales y humanos para mejorar la seguridad de la zona marítima de los países de la Zona E de la CEDEAO. En colaboración con el Centro Multinacional de Coordinación Marítima de Cotonú (Benín), la Armada nigeriana está llevando a cabo la primera de las operaciones y patrullas conjuntas, que se espera que comience pronto. Lo anterior, entre otras cosas, describe claramente los modestos esfuerzos que la Armada nigeriana está realizando para reforzar las asociaciones interregionales con el fin de mejorar los mecanismos de colaboración de la arquitectura de seguridad marítima regional. A pesar de estos esfuerzos, es necesario entablar un debate en torno a algunas opciones estratégicas relevantes para la mejora de los marcos de colaboración regional en materia de seguridad marítima.

**OPCIONES POLÍTICAS PARA MEJORAR LOS MARCOS
REGIONALES DE COLABORACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD
MARÍTIMA**

38. Entre las opciones estratégicas para mejorar los marcos regionales de colaboración en materia de seguridad marítima se encuentran la resolución de conflictos sobre fronteras marítimas, los programas multilaterales de formación y educación y los acuerdos de transferencia y enjuiciamiento de piratas. Otras opciones estratégicas son las patrullas combinadas y el acuerdo Ship Riders, así como el aumento de la financiación de las capacidades de la MLE. Sus opciones son más amplias.

RESOLUCIÓN DE LITIGIOS SOBRE FRONTERAS MARÍTIMAS

39. La posible inseguridad que se derivaría de las disputas sobre las fronteras marítimas supondría, sin duda, un reto importante para la colaboración entre las agencias de MLM en África. Sin embargo, ofrecería oportunidades que podrían ser aprovechadas por elementos criminales. Aunque las cuestiones técnicas de los litigios sobre fronteras marítimas son complejas, pueden resolverse desde la perspectiva de la seguridad marítima.

40. Por lo tanto, en aras de mejorar la seguridad marítima, el Comité considera que los países africanos deben buscar soluciones pacíficas a través de mecanismos bilaterales y regionales de resolución de conflictos, en la medida de lo posible, antes de internacionalizar las disputas. Además, podrían aprovecharse los medios provisionales de resolución de conflictos de fronteras marítimas, como las Zonas de Desarrollo Conjunto (ZDC) entre Santo Tomé y Príncipe y Nigeria, para mitigar los riesgos de que los conflictos afecten a la colaboración en materia de seguridad marítima.

PROGRAMAS MULTILATERALES DE FORMACIÓN Y EDUCACIÓN

41. Se necesitan actividades multilaterales de formación para que los países africanos ribereños puedan desarrollar conjuntamente tácticas, técnicas y procedimientos (TTP) que mejoren su interoperabilidad. La puesta en marcha de programas multilaterales de formación y educación, especialmente a nivel subregional, contribuye a establecer las relaciones más estrechas que se necesitan para mejorar la estabilidad y la seguridad en el entorno marítimo. Al hacerlo, se establecería la confianza entre las agencias de MLM, lo que mejoraría la eficacia de la movilización.

42. Reunir a las agencias de MLM de diferentes países en programas de formación y educación crea la oportunidad de perfeccionar las habilidades colectivas, el aprendizaje compartido con una mejor comprensión del entorno marítimo. Para el GOG, el artículo 14 del Código de Conducta de Yaundé proporciona una base estatutaria para el avance de los programas multilaterales de formación y educación como opción estratégica para mejorar los marcos regionales de colaboración en materia de seguridad marítima.

ACUERDOS PARA EL TRASLADO Y LA PERSECUCIÓN DE PIRATAS

43. La experiencia demuestra que el traslado de piratas presenta muchos desafíos, como la preservación de las pruebas, así como la gestión de la complejidad de los procesos penales, entre otros. La ausencia de marcos formales que guíen los protocolos de traslado y enjuiciamiento podría desalentar las operaciones de lucha contra la piratería debido a lo engorroso de la gestión de los piratas detenidos, especialmente los procedentes de países extranjeros. Por otra parte, la presencia de estos marcos anima a los Estados vecinos, así como a las fuerzas extrarregionales, a interceptar a los piratas con la certeza de que su traslado y enjuiciamiento serán tratados adecuadamente. Por lo tanto, es importante que los Estados, especialmente dentro de las subregiones, tengan acuerdos formales para el traslado y el procesamiento de los piratas detenidos en virtud de la MLM. En última instancia, esto mejorará los marcos de colaboración

en materia de seguridad marítima regional para hacer frente a los desafíos de la seguridad marítima.

PATRULLAS COMBINADAS Y ARREGLOS PARA LOS JINETES DE LOS BARCOS

44. Podría considerarse la adopción del acuerdo Ship Rider, por el que los agentes de la MLE de un país suben a bordo de un buque de otro país para realizar operaciones de interdicción. De hecho, las patrullas combinadas y los acuerdos Ship Rider están diseñados para eliminar las barreras policiales en las fronteras marítimas internacionales, con el fin de evitar que los delincuentes se aprovechen de la contigüidad de las fronteras para realizar actividades ilegales. El concepto Ship Rider se ha utilizado con éxito en el Caribe para combatir a los narcotraficantes, permitiendo a los países utilizar sus recursos marítimos combinados para desbaratar la delincuencia en los mares. Las patrullas combinadas y los acuerdos Ship Rider son claramente compromisos de multiplicación de fuerzas que mejoran los marcos de colaboración de la seguridad marítima regional para abordar los desafíos de la seguridad marítima.

MEJORAR LA FINANCIACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LOS MLE

45. Las naciones y los gobiernos de África, sobre todo en las zonas de mayor delincuencia marítima, deben considerar que, si bien la seguridad marítima es costosa, las repercusiones de la inseguridad marítima son mucho más debilitantes. La economía azul tiene un gran potencial para impulsar el panorama económico de África. Sin embargo, esto podría verse mitigado por la inseguridad marítima, que se agravaría si no se invierte en las capacidades de seguridad necesarias para combatir la delincuencia marítima. Con el aumento de la financiación de las capacidades de la MLE, los marcos de colaboración de la seguridad marítima regional podrían mejorarse para abordar los retos de la seguridad marítima.

CONCLUSIÓN

46. Los Estados costeros de África se enfrentan a un dilema ante los nuevos retos de seguridad marítima descritos por las actividades ilegales contemporáneas de actores estatales y no estatales en el entorno marítimo. Estas perturbaciones diversas actividades económicas y afectan a la prosperidad económica de las naciones. Con este fin, se han establecido marcos de colaboración regional para sinergizar los esfuerzos de la gestión del tráfico marítimo a través de iniciativas multilaterales que aprovechan los recursos de seguridad y las ventajas comparativas para hacer frente a los retos comunes de seguridad marítima para la prosperidad económica colectiva.

47. Este SMMA es un modelo de interacciones regionales de colaboración, una verdadera herramienta para el intercambio de ideas estratégicas sobre seguridad marítima a través de reuniones periódicas de los Jefes de la Marina y de la Guardia Costera de África. Refuerza otros marcos existentes bajo los auspicios de la Unión Africana, así como de las Comunidades Económicas Regionales. Los imperativos de estas alianzas para hacer frente a los retos de la seguridad marítima exigen una estrategia de "toda la región" en la que se utilicen los papeles, las funciones y los recursos de las partes interesadas de los países colaboradores para avanzar en los objetivos de seguridad marítima. Estos imperativos incluyen la promoción de la aplicación de la ley marítima y el crecimiento de la economía azul. Los factores que impulsan la promoción de la gestión del riesgo de enfermedad son la integración y la sinergia en la gestión del riesgo de enfermedad, la armonización de los procedimientos operativos estándar nacionales, la interoperabilidad interregional y el fortalecimiento de los mecanismos de intercambio de información.

48. Al proteger sus intereses nacionales en el extranjero, las fuerzas extrarregionales han destinado recursos a apoyar la arquitectura de seguridad marítima regional para frenar la piratería que amenaza la base económica de las naciones. Estas funciones actuales podrían reforzarse aún

más mediante el desarrollo de la capacidad humana en materia de MLM, los ejercicios marítimos y navales de rutina, y la recopilación de inteligencia y el intercambio de información. Otros son las patrullas marítimas estructuradas y la armonización de las iniciativas de apoyo a la seguridad marítima.

49. La Armada nigeriana, por su parte, ha tomado medidas deliberadas para mejorar los mecanismos de colaboración de la arquitectura de seguridad regional. Estos esfuerzos incluyen la mejora de los marcos normativos y el refuerzo de las capacidades de vigilancia. La Marina también ha mejorado sus capacidades de control marítimo y ha reforzado las asociaciones interregionales. Por último, se debatió la necesidad de considerar otras opciones políticas para mejorar el marco de colaboración regional en materia de seguridad marítima. Entre ellas se encuentran la resolución de conflictos sobre fronteras marítimas, programas multilaterales de formación y educación, y acuerdos sobre el traslado y el enjuiciamiento de piratas. Otras son la combinación de patrullas y acuerdos de embarque, y el aumento de la financiación de las capacidades de MLM.

50. El futuro de la economía azul africana es sin duda brillante. Sin embargo, es necesario abordar los nuevos retos en materia de seguridad marítima a través de un marco de colaboración regional. Gracias a todos por su atención. Avancemos juntos.

LAS REFERENCIAS

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.auibar.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>