



Keamanan Maritim dan Perompakan: Studi Kasus Perompakan di Teluk Guinea

Luthfi Hanif Abdillah

Departemen Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik,
Universitas Hasanuddin

*Korespondensi penulis: luthfihanifabdillh@gmail.com

Abstract. Maritime piracy in the Gulf of Guinea has become a non-traditional security threat with serious implications for regional stability and global trade. Using a qualitative approach and a case study method, this study analyzes the characteristics, causes, and responses to piracy in the region. The main contributing factors include weak maritime governance, vulnerable socio-economic conditions, and transnational criminal networks. Although several initiatives such as the Yaoundé Code of Conduct and the YARIS system have been implemented, coordination challenges and limited capacity remain significant obstacles. This study emphasizes the importance of a multidimensional approach and cross-border cooperation to achieve sustainable maritime security.

Keywords: Gulf of Guinea, maritime piracy, maritime security, Yaoundé Code of Conduct, transnational crime

Abstract. Maritime piracy in the Gulf of Guinea has become a non-traditional security threat with serious implications for regional stability and global trade. Using a qualitative approach and a case study method, this study analyzes the characteristics, causes, and responses to piracy in the region. The main contributing factors include weak maritime governance, vulnerable socio-economic conditions, and transnational criminal networks. Although several initiatives such as the Yaoundé Code of Conduct and the YARIS system have been implemented, coordination challenges and limited capacity remain significant obstacles. This study emphasizes the importance of a multidimensional approach and cross-border cooperation to achieve sustainable maritime security.

Kata kunci: Teluk Guinea, perompakan laut, keamanan maritim, Yaoundé Code of Conduct, kejahatan transnasional

1. PENDAHULUAN

Keamanan maritim merupakan elemen krusial dalam mendukung stabilitas ekonomi global, terutama mengingat lebih dari 90% perdagangan internasional bergantung pada jalur laut (UNCTAD, 2023). Ketergantungan ini menjadikan laut sebagai infrastruktur vital yang harus dijaga dari berbagai bentuk gangguan, termasuk kejahatan transnasional seperti perompakan. Ketika jalur laut terganggu, dampaknya tidak hanya dirasakan secara lokal tetapi juga dapat mengganggu rantai pasok global secara luas.

Salah satu kawasan yang paling terdampak oleh ancaman ini adalah Teluk Guinea, wilayah maritim yang membentang dari Senegal di barat hingga Angola di selatan. Dalam dekade terakhir, kawasan ini telah dikenal sebagai salah satu zona paling rawan perompakan di dunia. Menurut data dari International Maritime Bureau (IMB), sejak 2018 Teluk Guinea secara konsisten menjadi lokasi utama insiden penculikan awak kapal secara global. Misalnya, pada tahun 2020 kawasan ini mencatat 22 insiden penculikan dengan korban sebanyak 130 pelaut, atau lebih dari 95% dari

seluruh kasus penculikan maritim yang terjadi di dunia (IMB, 2021). Bahkan, pada tahun 2024 seluruh kasus penculikan awak kapal yang tercatat secara global terjadi di wilayah ini (IMB, 2024). Fakta ini menegaskan bahwa meskipun terjadi penurunan jumlah insiden tapi tingkat ancaman di kawasan ini masih sangat tinggi dan patut menjadi perhatian serius.

Perompakan di Teluk Guinea memiliki karakteristik yang kompleks dan berbeda dari wilayah rawan lainnya seperti Teluk Aden atau Selat Malaka. Aksi-aksi kriminal di wilayah ini umumnya dilakukan oleh kelompok bersenjata yang terorganisir dan memanfaatkan lemahnya pengawasan negara-negara pesisir. Serangan yang mereka lakukan kerap bersifat brutal dan bertujuan memperoleh tebusan dari penculikan awak kapal. Beberapa analisis menggambarkan kondisi ini sebagai akibat dari kekosongan tata kelola atau governance vacuum di sepanjang pesisir Afrika Barat, di mana negara-negara seperti Nigeria, Benin, dan Togo menghadapi kendala besar dalam penegakan hukum maritim dan kontrol atas wilayah perairan mereka (Onuoha, 2013).

Dampak dari maraknya perompakan di Teluk Guinea tidak hanya sebatas pada keselamatan pelaut dan gangguan logistik pengiriman barang, tetapi juga menyoroti kelemahan struktural dalam sistem keamanan maritim regional. Keterbatasan kapasitas angkatan laut, lemahnya kerangka hukum laut domestik, dan minimnya koordinasi antarnegara menjadi faktor penghambat dalam penanggulangan efektif terhadap perompakan. Meskipun berbagai inisiatif telah dikembangkan seperti Yaoundé Code of Conduct yang diadopsi pada tahun 2013 untuk memperkuat kerja sama keamanan maritim regional pertanyaan besar masih tersisa mengenai efektivitas implementasi di lapangan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, tulisan ini bertujuan untuk mengeksplorasi perompakan di Teluk Guinea sebagai representasi dari ancaman keamanan non-tradisional yang semakin menonjol dalam konteks keamanan global. Dengan pendekatan studi kasus, penelitian ini akan menganalisis dinamika operasional kelompok perompak, mengidentifikasi faktor-faktor penyebab maraknya kejahatan maritim di kawasan ini, serta mengevaluasi respons yang telah dan sedang dilakukan oleh aktor-aktor nasional, regional, dan internasional.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dengan metode studi kasus untuk mengeksplorasi dan memahami secara mendalam fenomena perompakan laut di kawasan Teluk Guinea. Pendekatan kualitatif dipilih karena memungkinkan peneliti untuk menelaah isu keamanan yang bersifat kompleks dan kontekstual, khususnya dalam dimensi sosial-politik,

ekonomi, dan kelembagaan yang melatarbelakangi terjadinya perompakan laut. Sementara itu, metode studi kasus digunakan untuk memfokuskan analisis pada satu kawasan tertentu dengan berbagai dinamika unik yang tidak bisa digeneralisasi secara luas, namun dapat memberikan pemahaman mendalam terhadap konteks lokal dan implikasinya secara global.

1. Sumber Data

Penelitian ini mengandalkan data sekunder yang diperoleh dari berbagai sumber terpercaya dan relevan. Sumber-sumber tersebut meliputi:

- Laporan institusional: Dokumen resmi dari lembaga internasional seperti International Maritime Bureau (IMB) dan International Maritime Organization (IMO), termasuk laporan tahunan dan kuartalan terkait insiden perompakan laut.
- Dokumen kebijakan dan kerangka hukum: Termasuk Yaoundé Code of Conduct dan regulasi maritim regional lainnya.
- Literatur akademik: Jurnal ilmiah, artikel akademik yang membahas topik-topik terkait keamanan maritim, kejahatan transnasional, serta tata kelola laut di Afrika Barat. Sumber media dan laporan investigatif: Berita dan laporan dari media internasional dan regional yang secara khusus mengangkat insiden dan isu perompakan di Teluk Guinea.

2. Teknik Pengumpulan Data

Data dikumpulkan melalui teknik studi dokumentasi, yang mencakup telaah terhadap publikasi akademik, dan pemberitaan media terpercaya. Proses penelusuran dilakukan secara sistematis dengan menggunakan kata kunci seperti *piracy in the Gulf of Guinea*, *maritime security*, *armed robbery at sea*, dan *non-traditional security threats*. Data yang terkumpul kemudian dikompilasi dan diseleksi berdasarkan relevansi dan validitasnya untuk keperluan analisis.

3. Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan pendekatan analisis tematik, yaitu dengan mengidentifikasi, mengelompokkan, dan menginterpretasikan tema-tema utama yang muncul dari sumber data. Fokus analisis diarahkan pada beberapa aspek utama, antara lain:

- Pola dan tren perompakan laut di Teluk Guinea;
- Faktor-faktor penyebab yang berkontribusi terhadap tingginya angka kejahatan maritim di kawasan tersebut;
- Respons kebijakan dan langkah-langkah keamanan yang diambil;

Melalui pendekatan ini, diharapkan penelitian dapat memberikan gambaran komprehensif mengenai dinamika keamanan maritim di Teluk.

Pembahasan

A. Teluk Guinea



Gambar 1. Gulf of Guinea Diakses dari https://en.wikipedia.org/wiki/Gulf_of_Guinea

Teluk Guinea merupakan salah satu wilayah maritim paling strategis di kawasan pesisir barat Afrika. Teluk ini membentang dari perairan Senegal di utara hingga Angola di Selatan yang mencakup wilayah pesisir dari sejumlah negara penting seperti Nigeria, Ghana, Togo, Benin, Kamerun, dan Angola. Karakteristik geografis Teluk Guinea sangat beragam, terdiri dari garis pantai yang panjang, perairan dangkal hingga dalam, serta gugusan pulau-pulau kecil yang tersebar di berbagai titik. Keanekaragaman kondisi ini menjadikan wilayah ini tidak hanya penting secara ekologis, tetapi juga sangat vital dari sudut pandang geopolitik dan ekonomi global.

Secara ekonomi, Teluk Guinea memainkan peran kunci sebagai jalur utama ekspor berbagai komoditas strategis, khususnya minyak dan gas bumi yang menjadi andalan banyak negara di kawasan Afrika Barat dan Tengah. Produk-produk ini diekspor ke berbagai belahan dunia yang menjadikan Teluk Guinea sebagai simpul penting dalam jaringan perdagangan global, terutama dalam konteks suplai energi dunia (UNCTAD, 2023). Jalur laut yang melintasi Teluk Guinea menghubungkan Samudra Atlantik dengan pelabuhan-pelabuhan utama di Afrika dan Eropa sehingga menjadikan kestabilan keamanan di kawasan ini sebagai faktor penting dalam mendukung kelancaran perdagangan internasional serta stabilitas ekonomi regional.

Selain bernilai strategis secara ekonomi, Teluk Guinea juga memiliki kekayaan hayati laut yang luar biasa. Kawasan ini dikenal memiliki keanekaragaman hayati yang tinggi termasuk berbagai spesies ikan, mamalia laut, dan ekosistem penting seperti terumbu karang. Potensi biologis ini memberikan kontribusi besar terhadap perekonomian lokal, khususnya bagi komunitas nelayan tradisional yang sangat bergantung pada hasil laut sebagai sumber penghidupan utama (FAO, 2020).

Namun, di balik potensi dan signifikansinya, Teluk Guinea menghadapi tantangan serius dalam hal stabilitas keamanan. Situasi sosial-politik yang tidak menentu di sejumlah negara pesisir seperti Nigeria, Ghana, dan Kamerun, dikombinasikan dengan lemahnya kapasitas pengawasan laut menjadikan kawasan ini rentan terhadap berbagai bentuk kejahatan maritim khususnya perompakan dan penculikan awak kapal (Onuoha, 2013). Laporan dari International Maritime Bureau (IMB) menunjukkan bahwa Teluk Guinea secara konsisten mencatat angka tertinggi dalam insiden perompakan dan penculikan pelaut selama beberapa tahun terakhir, menjadikannya sebagai kawasan paling rawan perompakan laut di dunia (IMB, 2024).

Faktor-faktor geografis turut memperburuk situasi keamanan di kawasan ini. Panjangnya garis pantai, banyaknya pulau kecil, dan luasnya zona perairan yang sulit diawasi secara menyeluruh memberikan celah bagi kelompok kriminal untuk bergerak cepat dan meluncurkan serangan secara sembunyi-sembunyi. Perompakan yang terjadi tidak hanya menyebabkan kerugian ekonomi secara langsung melalui pencurian dan tuntutan tebusan tetapi juga mengancam stabilitas pasokan energi global karena wilayah ini merupakan salah satu pusat produksi minyak utama di Afrika.

Untuk menjawab tantangan tersebut, berbagai upaya penanggulangan telah dilakukan, baik oleh negara-negara di kawasan maupun melalui kerja sama regional dan internasional. Salah satu inisiatif penting adalah Yaoundé Code of Conduct yang bertujuan memperkuat kerja sama keamanan maritim di antara negara-negara pesisir Teluk Guinea. (IMO, 2020). Dengan demikian, memahami profil Teluk Guinea tidak hanya penting untuk menggambarkan konteks geografis dan ekonomi kawasan, tetapi juga sebagai landasan dalam menganalisis dinamika ancaman keamanan yang berkembang di wilayah ini serta upaya penanganan yang tengah berlangsung.

B. Karakteristik dan Faktor perompakan di Teluk Guinea

Perompakan di Teluk Guinea memperlihatkan karakteristik yang khas dan membedakannya dari praktik serupa di kawasan maritim lain seperti Teluk Aden atau Selat Malaka. Keunikan ini tidak dapat dilepaskan dari kompleksitas geografis, sosial-politik, serta dinamika ekonomi yang melingkupi wilayah pesisir Afrika Barat dan Tengah. Karakteristik perompakan di kawasan ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lokal yang memungkinkan munculnya pola-pola kejahatan maritim yang sangat terorganisir dan sulit ditanggulangi dengan pendekatan konvensional.

Salah satu ciri dominan dalam aksi perompakan di Teluk Guinea adalah kecenderungan kuat terhadap praktik penculikan awak kapal untuk memperoleh uang tebusan. Tidak seperti di

wilayah lain yang seringkali berfokus pada perampasan barang, para pelaku di kawasan ini menjadikan penyanderaan manusia sebagai strategi utama. Berdasarkan laporan International Maritime Bureau (IMB), sejak tahun 2018, sebagian besar insiden di wilayah ini melibatkan penculikan dengan tingkat kekerasan yang tergolong tinggi. Aksi ini tidak hanya menimbulkan ancaman langsung terhadap keselamatan pelaut, tetapi juga berdampak jangka panjang terhadap kondisi psikologis dan fisik korban yang sering kali ditahan dalam jangka waktu yang lama di tempat-tempat terpencil dan tidak terakses.

Lebih dari itu, kelompok-kelompok pelaku umumnya merupakan bagian dari jaringan kejahatan yang terorganisir secara sistematis. Mereka memiliki struktur kepemimpinan dan jalur komunikasi yang canggih, serta memanfaatkan teknologi mutakhir seperti kapal berkecepatan tinggi, radar, dan perangkat komunikasi digital untuk melancarkan aksi serta menghindari pengawasan aparat keamanan laut. Basis operasi mereka pun sering kali berada di lokasi-lokasi strategis dan sulit dijangkau, seperti pulau-pulau kecil dan teluk-teluk tersembunyi di sepanjang garis pantai Nigeria, Benin, dan Togo. Letak geografis yang kompleks ini memberikan keuntungan tersendiri bagi para pelaku untuk melancarkan serangan mendadak dan dengan cepat menghilang dari pantauan otoritas.

Fenomena ini semakin diperparah oleh lemahnya kapasitas negara-negara pesisir dalam mengelola wilayah maritim mereka. Banyak dari negara tersebut mengalami kekosongan tata kelola (*governance vacuum*) yang ditandai oleh keterbatasan sumber daya manusia, peralatan pengawasan, serta anggaran yang tidak mencukupi untuk melakukan patroli rutin dan penegakan hukum secara efektif. Akibatnya, perairan di kawasan ini menjadi lahan subur bagi aktivitas ilegal karena minimnya pengawasan yang konsisten dan lemahnya koordinasi antarnegara dalam merespons ancaman lintas batas.

Kondisi sosial-politik yang tidak stabil juga turut memengaruhi dinamika perompakan di Teluk Guinea. Dalam banyak kasus, kelompok perompak memiliki keterkaitan dengan jaringan kriminal internasional atau bahkan dengan kelompok pemberontak lokal yang menggunakan kegiatan ilegal sebagai sumber pembiayaan. Hal ini menjadikan perompakan di kawasan ini sebagai bagian dari persoalan keamanan yang lebih kompleks, di mana tindakan kriminal di laut tidak dapat dipisahkan dari konflik politik dan ketidakstabilan domestik di daratan.

Di tengah situasi tersebut, respons dari negara-negara pesisir pun cenderung bervariasi. Sebagian memilih jalur diplomatik dan negosiasi dalam menangani kasus penculikan, sedangkan lainnya mengedepankan pendekatan militer dan patroli bersenjata. Perbedaan pendekatan ini

sering kali menyebabkan ketidaksepakatan dan bahkan benturan kebijakan antarnegara, yang pada akhirnya memperlemah upaya kolektif dalam memerangi perompakan. Ketiadaan kerangka kerja bersama yang efektif juga memberi peluang bagi pelaku kejahatan untuk menghindari tanggung jawab hukum, memperparah situasi keamanan regional.

Selain itu, faktor ekonomi turut berperan besar dalam mendukung keberlangsungan aktivitas perompakan. Tingginya tingkat pengangguran dan kemiskinan di wilayah pesisir menjadi pendorong utama bagi sebagian masyarakat untuk bergabung dengan kelompok perompak sebagai upaya mencari penghasilan. Keterbatasan akses terhadap pendidikan, pekerjaan yang layak, dan infrastruktur sosial menambah kerentanan masyarakat terhadap eksploitasi oleh jaringan kriminal. Tanpa adanya intervensi sosial-ekonomi yang menyeluruh, masalah ini akan terus berulang dan sulit diatasi.

C. Yaoundé Code of Conduct (YCC): Kerangka Respons Multinasional

Sebagai respons terhadap eskalasi perompakan dan kejahatan lintas batas di kawasan Teluk Guinea, *Yaoundé Code of Conduct* (YCC) yang ditandatangani pada tahun 2013 oleh negara-negara Afrika Barat dan Tengah telah menjadi kerangka kerja penting dalam memperkuat keamanan maritim regional. Melalui pembentukan *Yaoundé Architecture* (YCC) mengatur sistem multilevel yang menghubungkan pusat koordinasi di tingkat nasional, zonal, regional, hingga antarregional. Struktur ini terdiri atas 19 *Maritime Operation Centres* (MOC), lima *Multinational Maritime Coordination Centres* (MMCC), dua *Regional Maritime Security Centres* (CRESMAO dan CRESMAC), dan satu pusat koordinasi utama, yakni *Interregional Coordination Centre* (ICC) di Yaoundé. Keberadaan arsitektur ini telah menciptakan ekosistem kerja sama yang memungkinkan berbagai aktor di kawasan untuk merespons ancaman maritim secara kolektif dan terkoordinasi.

Salah satu inovasi teknologi kunci dalam pelaksanaan YCC adalah peluncuran YARIS (*Yaoundé Architecture Regional Information System*). YARIS merupakan platform digital yang dikembangkan untuk memungkinkan pertukaran informasi secara aman dan real-time antar negara anggota. Sistem ini memungkinkan pengguna berbagi data penting seperti citra radar, dokumentasi kapal, rekaman audio-video, dan log aktivitas maritim. Tak hanya menjadi alat komunikasi, YARIS juga memiliki fungsi analitik yang mampu mengagregasi data dari berbagai sistem pemantauan termasuk satelit dan sensor Pelabuhan untuk mendeteksi pola perilaku kapal mencurigakan. Dengan mengintegrasikan YARIS ke dalam struktur MOC dan MMCC, negara-negara di Teluk

Guinea kini dapat mengakses gambaran maritim lintas batas yang lebih luas dan akurat, sehingga mempercepat pengambilan keputusan dalam situasi darurat.

Penerapan YCC dan penguatan lewat sistem seperti YARIS telah menunjukkan hasil yang nyata. Sebelum 2013, insiden perompakan di Teluk Guinea rata-rata melampaui 100 kasus per tahun. Namun, pada tahun 2022 jumlah insiden menurun drastis menjadi kurang dari 10 kasus. Penurunan ini merupakan hasil sinergi antara peningkatan patroli laut, pelatihan lintas negara, penguatan perangkat hukum nasional, serta pengembangan sistem informasi maritim seperti YARIS yang mendukung interoperabilitas dan respon cepat antar negara. YARIS, dalam hal ini, berfungsi bukan hanya sebagai platform teknis, tetapi juga sebagai simbol keberhasilan diplomasi digital di sektor keamanan maritim.

Meski begitu, implementasi YCC dan pemanfaatan YARIS tidak sepenuhnya tanpa tantangan. Perbedaan kapasitas teknologi antar negara, keterbatasan sumber daya manusia, serta kekhawatiran terhadap isu kedaulatan masih menghambat kelancaran pertukaran informasi penuh. Selain itu, belum semua zona dan pusat koordinasi beroperasi secara optimal, khususnya di kawasan ECCAS, yang masih tertinggal dibandingkan ECOWAS. Kendati demikian, secara keseluruhan, YCC dan sistem pendukungnya seperti YARIS telah membuka jalan menuju tata kelola laut yang lebih transparan, adaptif, dan kolaboratif.

Meski telah menunjukkan hasil positif seperti penurunan jumlah insiden perompakan pada tahun-tahun terakhir, pelaksanaan YCC masih menghadapi berbagai kendala yang cukup mendasar. Banyak negara anggota masih mengalami keterbatasan dalam hal kapabilitas militer laut, minimnya anggaran operasional, dan lemahnya integrasi kebijakan nasional dengan norma hukum internasional. Di samping itu, belum optimalnya sistem komunikasi dan koordinasi antarlembaga nasional menyebabkan respons terhadap insiden maritim sering kali berjalan lambat dan tidak terkoordinasi. Ketergantungan yang tinggi pada dukungan eksternal, baik secara logistik maupun finansial, juga memunculkan pertanyaan serius mengenai keberlanjutan dan otonomi jangka panjang dari inisiatif ini.

Dengan mempertimbangkan kondisi tersebut, efektivitas YCC sebagai instrumen tata kelola keamanan maritim sangat dipengaruhi oleh sejauh mana negara-negara peserta menunjukkan komitmen politik yang kuat untuk mengembangkan kapasitas internal mereka. Dibutuhkan investasi berkelanjutan dalam sektor pertahanan maritim, pembaruan sistem hukum nasional agar sesuai dengan standar internasional, serta peningkatan interoperabilitas antarnegara untuk mendukung kerja sama lintas batas. Lebih jauh, penting bagi YCC untuk terus dievaluasi

dan disesuaikan secara dinamis dengan perkembangan ancaman di Teluk Guinea agar dapat menjadi model keamanan maritim yang mandiri, berkelanjutan, dan representatif bagi Global South.

3. KESIMPULAN

Teluk Guinea merupakan kawasan maritim strategis yang secara ekonomi dan ekologis memiliki peran vital dalam sistem perdagangan global, namun juga menjadi salah satu wilayah paling rawan terhadap kejahatan maritim, khususnya perompakan. Penelitian ini menemukan bahwa perompakan di kawasan ini tidak semata-mata merupakan tindak kejahatan biasa, tetapi mencerminkan problematika struktural yang kompleks, mencakup lemahnya pengawasan maritim, ketimpangan sosial-ekonomi, dan keterkaitan dengan jaringan kriminal terorganisir. Perompakan di Teluk Guinea memiliki karakteristik tersendiri, terutama dalam bentuk penculikan awak kapal untuk mendapatkan tebusan, yang dilakukan dengan metode kekerasan dan tingkat perencanaan yang tinggi. Faktor geografis, seperti banyaknya pulau dan garis pantai yang panjang, memperparah kerentanan kawasan ini terhadap serangan mendadak yang sulit dideteksi.

Upaya penanggulangan yang telah dilakukan, termasuk penerapan Yaoundé Code of Conduct dan pengembangan sistem informasi YARIS, telah menunjukkan dampak positif dengan menurunnya jumlah insiden perompakan dalam beberapa tahun terakhir. Namun, efektivitas dari inisiatif tersebut masih dibayangi oleh tantangan implementasi, terutama terkait ketimpangan kapasitas antarnegara, kendala teknis, dan ketergantungan pada bantuan eksternal. Oleh karena itu, penanganan perompakan di Teluk Guinea memerlukan pendekatan holistik yang tidak hanya berfokus pada aspek keamanan, tetapi juga mencakup penguatan tata kelola laut, pemberdayaan sosial-ekonomi masyarakat pesisir, dan pengembangan kapasitas institusional secara berkelanjutan. Lebih jauh, kerja sama regional dan internasional harus terus diperkuat untuk mewujudkan sistem keamanan maritim yang inklusif, adaptif, dan tahan terhadap dinamika ancaman ke depan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anning, K., & Aubyn, F. (2020). Maritime threats and African regional responses: Lessons from the Gulf of Guinea. *African Affairs*, 119(476), 495–514.
- Davis, J., Adetunji, O., & Bassey, M. (2023). Regional maritime security governance in the Gulf of Guinea: Assessing Yaoundé Code of Conduct implementation. *Institute for Security Studies*.

- FAO. (2020). *The state of world fisheries and aquaculture 2020*. Food and Agriculture Organization of the United Nations. <https://www.fao.org/state-of-fisheries-aquaculture>
- International Maritime Bureau. (2021). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2020*. International Chamber of Commerce. <https://icc-ccs.org/reports/2020-annual-report>
- International Maritime Bureau. (2024). *Piracy and armed robbery against ships: Annual report 2023*. International Chamber of Commerce. https://www.icc-ccs.org/reports/2023_Annual_IMB_Piracy_and_Armed_Robbery_Report_live.pdf
- International Maritime Bureau. (2024). *Maritime piracy dropped in 2024 but crew safety remains at risk*. International Chamber of Commerce. <https://icc-ccs.org/maritime-piracy-dropped-in-2024-but-crew-safety-remains-at-risk/>
- International Maritime Organization. (2020). *Maritime security and piracy: Regional cooperation in West Africa*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/WestAfrica.aspx>
- International Maritime Organization. (2020). *Yaoundé Code of Conduct: Enhancing maritime security in West and Central Africa*. <https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/West-and-Central-Africa.aspx>
- Mensah, I. (2021). *Addressing piracy through regional cooperation: An analysis of the Gulf of Guinea response*. *African Security Review*, 30(1), 62–79.
- Morcos, P. (2021). *Maritime security in the Gulf of Guinea: Addressing the roots of instability*. *Journal of International Maritime Affairs*, 9(2), 45–60.
- Okafor-Yarwood, I., & Ifejika Speranza, C. (2020). *What is the way forward? Reimagining maritime security cooperation in the Gulf of Guinea*. *Marine Policy*, 120, 104154.
- Onuoha, F. C. (2013). *Piracy and maritime security in the Gulf of Guinea: Nigeria as a microcosm*. Al Jazeera Centre for Studies.
- Smith, A., & Johnson, R. (2022). *Geographic challenges in maritime security: A case study of the Gulf of Guinea*. *Journal of Maritime Affairs*, 18(3), 215–234.
- Tanimu, K. (2025). *The 2013 Yaoundé Code of Conduct: An evaluation*. *International Journal of Maritime Crime & Security*, 3(2), 56–73. Centre for Business & Economic Research.
- UNCTAD. (2023). *Review of maritime transport 2023*. United Nations Conference on Trade and Development. <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2023>