

ВЫЗОВЫ СОВРЕМЕННОСТИ

ПИРАТСТВО В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ И РОЛЬ АФРИКАНСКИХ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ОБЕСПЕЧЕНИИ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА

© 2023 А.М. Жамбиков

ЖАМБИКОВ Александр Мунирович, младший научный сотрудник Института Африки РАН, Российская Федерация, 123001, Москва, ул. Спиридоновка, 30/1, e-mail: alexsandrzhambikov@gmail.com

***Аннотация.** В первом десятилетии XXI в. вновь обострилась проблема пиратства, одним из очагов которого стал Гвинейский залив. Цель исследования – выявить причины распространения пиратства у западного побережья Африки, проанализировать усилия государств и международных организаций по борьбе с ним. Действия пиратов наносят серьёзный ущерб экономическому развитию стран региона, поскольку подрывают морское судоходство, играющее ключевую роль во внешнеторговых связях. Проведенный на базе африканских региональных организаций саммит по морской безопасности в Яунде в июне 2013 г. утвердил кодекс поведения, содержащий комплекс мер по противодействию пиратству. Изучение проблемы свидетельствует, что последовательная реализация этих мер позволила достичь ощутимого результата лишь почти 10 лет спустя – в 2022 г.*

***Ключевые слова:** пиратство, морская безопасность, Гвинейский залив, новые вызовы и угрозы, ЭКОВАС, ЭСГЦА*

DOI: 10.31132/2412-5717-2023-65-4-8-20

ВВЕДЕНИЕ

Важную роль в функционировании мировой экономики играет международная торговля. Большая часть межгосударственных грузоперевозок осуществляется торговыми судами, что обусловлено низкой стоимостью транспортировки грузов по морю. По данным Конференции ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД), морским транспортом осуществляется до 90% международных грузоперевозок по объему и до 70% – по стоимости [1, с. 1]. Мировой морской торговый флот насчитывает 93 тыс. судов, на которых трудятся 1,25 млн моряков [1, с. 2].

Гвинейский залив имеет стратегическое значение для Африки и для международной торговли в целом. Показательный пример – рынок углеводородов. На долю прибрежных стран Гвинейского залива, по разным оценкам, приходится от половины [2, с. 11] до двух третей производства нефти [3, с. 8] на Африканском континенте. Главными экспортёрами нефти в регионе являются Нигерия и Ангола. Нефтедобывающая отрасль также играет жизненно важную роль для экономик Экваториальной Гвинеи, Республики Конго и Габона [2, с. 12]. Основными импортёрами «черного золота»,

добываемого на побережье Западной и Центральной Африки, является ряд стран – членов Европейского союза и США. Поставки нефти из государств Гвинейского залива составляют 30% американского импорта [4]. Разведку и добычу углеводородов в регионе осуществляют преимущественно западные корпорации.

В первом десятилетии XXI в. Гвинейский залив (наряду с Молуккским проливом и Аденским заливом) стал одним из наиболее опасных для морского судоходства регионом, что было обусловлено распространением пиратства и морского разбоя. Разница между этими понятиями чисто юридическая. Под пиратством, согласно Конвенции ООН по морскому праву 1982 г., подразумеваются вооруженные нападения на морские суда в открытом море. Нападения на морские суда в территориальных, архипелаговых, внутренних водах государств именуется разбоем на море [5, с. 2]. Во избежание терминологических сложностей в настоящей статье нападения вооруженных злоумышленников на гражданские суда именуется пиратством вне зависимости от места совершения.

Современное пиратство, будучи разновидностью организованной преступности, наносит значительный ущерб странам Гвинейского залива и представляет серьезную угрозу морскому судоходству в целом. О масштабах проблемы свидетельствуют три резолюции Совета Безопасности ООН (2011, 2012 и 2022 гг.), призывающих государства Гвинейского залива принять конкретные меры по борьбе с пиратством [6]. Морские разбойники стали болезненной проблемой и для Российской Федерации, поскольку множество наших граждан трудятся в составе экипажей как отечественных, так и иностранных торговых судов. Российские моряки составляют 10,5% от числа работников торгового флота во всем мире, большинство из них – высококвалифицированные морские офицеры с высоким уровнем профессиональной подготовки [7]. По информации ТАСС, с 2010 по 2019 гг. в ходе 12 нападений на суда в Гвинейском заливе с целью получения выкупа похищены 32 российских моряка [8].

О ПРИЧИНАХ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ПИРАТСТВА В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ

Рост числа нападений на торговые суда в Гвинейском заливе в конце нулевых годов XXI в. связан с деятельностью вооруженных формирований, в частности Движения за освобождение дельты Нигера, выступавших под политическими лозунгами против Федерального Правительства Нигерии и иностранных нефтедобывающих компаний. Боевики Движения полагали, что местное население не получает справедливо причитающейся ему ренты от добычи нефти, страдая при этом от загрязнения окружающей среды в результате работы нефтедобывающих компаний [9]. Многочисленные разливы нефти в дельте Нигера нанесли катастрофический ущерб сельскому хозяйству и рыболовству, а средняя продолжительность жизни в районах экологического бедствия составляет всего 41 год, что на десять лет меньше, чем в среднем по Нигерии [10].

Первоначальными целями боевиков были объекты нефтедобычи и суда, задействованные в работе англо-голландской корпорации *Shell* [11, с. 18]. На руку боевикам в Гвинейском заливе сыграл географический фактор. В нижнем течении Нигер разбивается на несколько рукавов и образует обширную дельту со множеством островов, окруженных мангровыми зарослями. Такие места хорошо подходят для создания скрытых баз и партизанских действий.

Еще одним районом, в котором обосновались пираты, стал полуостров Бакасси [11, с. 18, 36], расположенный на границе Нигерии с Камеруном и примыкающий к дельте Нигера. Как и в случае с Нигерией, появлению пиратов на полуострове способствовало наличие там вооруженных боевиков. С 1960 г. полуостров Бакасси контролировался Нигерией, однако его принадлежность оспаривалась соседним Камеруном.

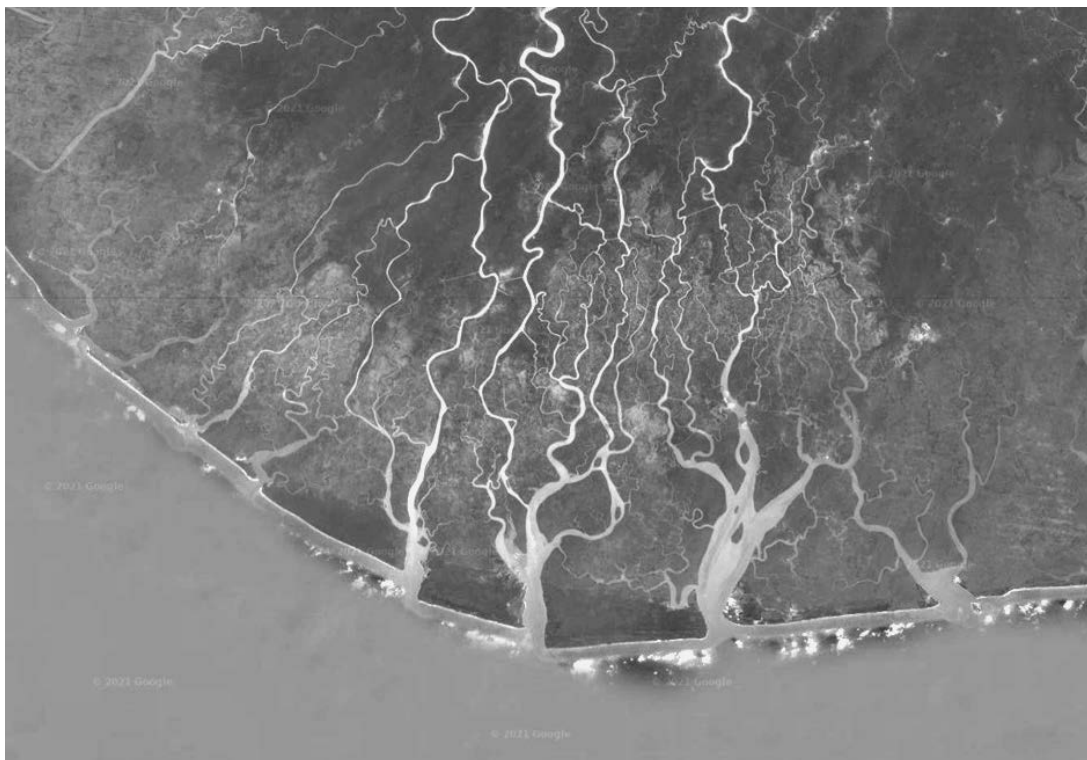


Рис. 1. Дельта реки Нигер. Спутниковый снимок [12].



Рис. 2. Полуостров Бакасси [16].

В 2002 г., исходя из англо-германского соглашения 1913 г., Международный суд в Гааге вынес консультативное заключение о принадлежности Бакасси в пользу Камеруна [13]. В 2006 г. стороны территориального спора подписали соглашение о передаче контроля над полуостровом [14] под юрисдикцию Камеруна, руководствуясь мнением Международного суда. Не все местные жители были согласны с решением о передаче полуострова в состав другого государства. На полуострове появились сепаратистские вооруженные формирования, в частности Борцы за свободу Бакасси [15], которые стали использовать те же методы, что и боевики, действующие в дельте реки Нигер, в том числе захват судов.

Третий очаг пиратства в регионе, по сообщению командера¹ (в отставке) военно-морских сил (ВМС) Ганы Али Камал-Дина, появился у берегов Гвинеи, где с середины нулевых годов XXI в. также стали регистрироваться нападения на морские суда [17, с. 95]. Общее число нападений у побережья Гвинеи не шло ни в какое сравнение с преступной деятельностью боевиков в водах Нигерии и Камеруна, однако судовладельцы вынуждены были считаться с риском для своих судов и на этом участке морского пути.

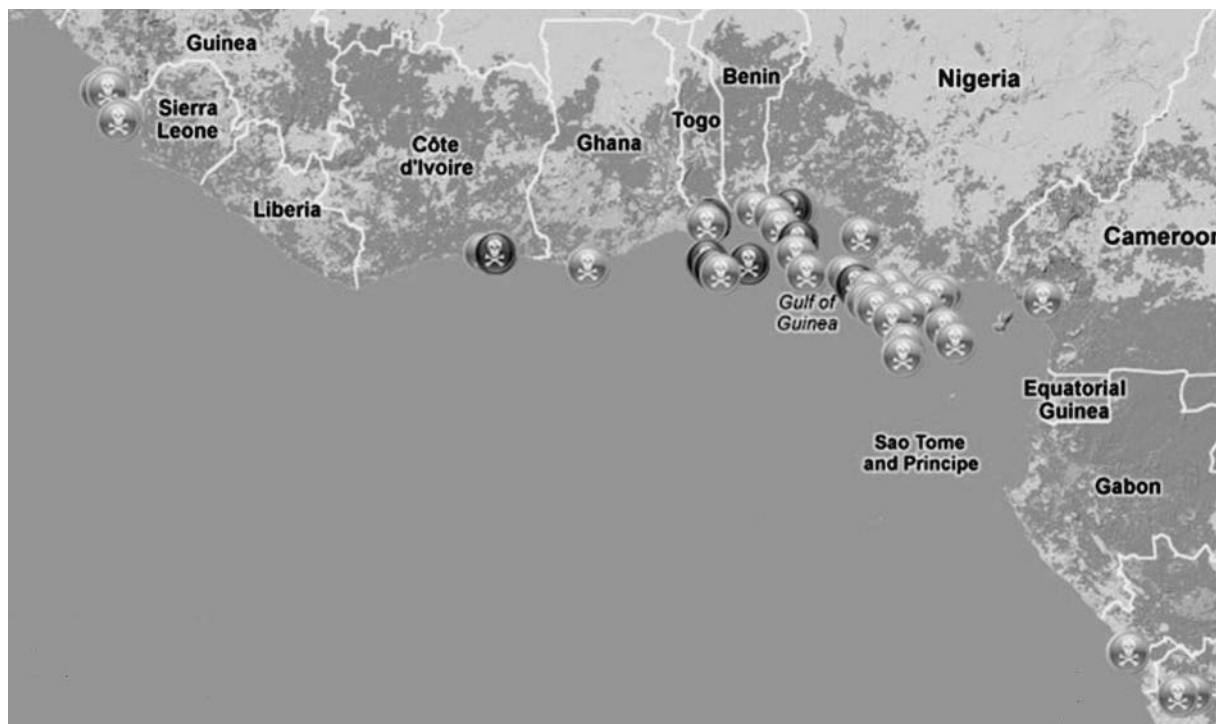


Рис. 3. Нападения пиратов на гражданские суда (включая попытки) в 2012 г. [18].

Основными социальными причинами пиратства в Гвинейском заливе называют бедность, ненадлежащее управление [19, с. 72], безработицу и отсутствие возможностей достойного трудоустройства [20]. Дополнительным фактором, способствовавшим пополнению пиратских группировок, стало истощение рыбных ресурсов в дельте реки Нигер и в Гвинейском заливе в целом, что привело к обнищанию деревень, традиционно специализировавшихся на рыболовстве [1, с. 46]. Представляется, что безысходность и ощущение социальной несправедливости послужили в глазах жителей этих мест оправданием для противоправной деятельности, будь то разбой или участие в незаконных вооруженных формированиях.

ОБОСТРЕНИЕ СИТУАЦИИ В СФЕРЕ БЕЗОПАСНОСТИ МОРСКОГО СУДОХОДСТВА В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ

В 2008 г. 32 из 59 нападений боевиков произошли в дельте реки Нигер, остальные 27 – в территориальных водах Нигерии в непосредственной близости от побережья. С 2008 г. в дельте стала применяться практика сопровождения гражданских судов вооруженной охраной, что вынудило боевиков перейти к пиратству в отношении торговых судов [11, с. 18], маршруты которых проходили вдоль побережья Нигерии. Вооружен-

¹ Воинское звание в военно-морских силах Ганы и других англоязычных стран.

ные автоматами и иногда гранатометами [1, с. 54] злоумышленники не только грабили гражданские суда, но и захватывали их. Одной из целей пиратов был захват нефтяных танкеров в целях перепродажи нефтепродуктов [1, с. 28]. Элементом пиратских нападений стало похищение моряков в целях получения выкупа. Особый интерес для похитителей представляли капитаны и их помощники, то есть наиболее ценные кадры, с точки зрения судовладельцев, за которых можно было получить наибольший выкуп.

В мае 2009 г. в Нигерии для борьбы с нападениями на гражданские суда и другими видами преступной деятельности в дельте Нигера и у побережья была создана объединенная оперативная группа, в состав которой вошли подразделений различных видов войск [11, с. 20]. В июне 2009 г. под эгидой Федерального Правительства Нигерии прошли консультации между представителями нигерийского военного командования и главарями незаконных вооружённых формирований, по итогам которых 25 июня 2009 г. президент Умару Яр'Адуа объявил амнистию для боевиков. В период с 6 августа по 4 октября 2009 г. им было предложено сдать оружие и отказаться от вооружённой борьбы в обмен на денежные выплаты и обучение техническим специальностям. В указанный период с просьбой об амнистии обратились 20 тыс. комбатантов и их сторонников, сдано 2 760 единиц стрелкового оружия, 287 тыс. патронов, более 700 взрывных устройств, 16 лодок [21, с. 49–50]. Однако некоторые из них воспользовались программой амнистии лишь для ухода от ответственности за совершенные преступления. Согласно совместному докладу Университета Копенгагена и Управления по наркотикам и преступности (УНП) ООН, именно из числа амнистированных боевиков сформировался костяк сегодняшних пиратских группировок [11, с. 17].

В начале 10-х гг. XXI в. в Гвинейском заливе наметился рост числа пиратских нападений (в 2010 г. – 43, в 2011 г. – 64, в 2012 г. – 66, в 2013 г. – 97) [22, с. 36]. Активизация нигерийскими властями борьбы с пиратством в 2009–2010 гг. привела к расширению географии нападений. Пираты стали совершать вылазки в территориальные воды соседних стран: Бенин (в 2011 г. – 31 нападение) и Того (в 2011 и 2012 гг. – 8 и 14 нападений) [23]. Разбойники умело пользовались наличием в акватории Гвинейского залива множества государственных границ, чтобы усложнить преследование и уйти в укромные места в дельте Нигера и на полуострове Бакасси.

По подсчетам УНП ООН, ежегодный «доход» пиратов от получения выкупа за заложников, а также захвата товаров и имущества составляет около \$5 млн. Однако оценочный ущерб от их деятельности превышает \$1,925 млрд. В эту сумму входят расходы на мероприятия, предназначенные для борьбы с пиратством, дополнительные расходы на страхование морских судов, их экипажей и грузов, дополнительная плата за работу моряков в опасной зоне и, главным образом, упущенная выгода от таможенных пошлин и портовых сборов в результате отказа транспортных компаний работать в Гвинейском заливе [22, с. 65]. Таким образом, своей преступной деятельностью в Гвинейском заливе пираты наносят серьезный урон экономикам прибрежных государств. Пиратство косвенно негативно влияет и на страны региона, не имеющие выхода к морю, поскольку ведет к удорожанию морских грузоперевозок и, как следствие, к повышению цен на импортные товары.

САММИТ ЯУНДЕ: ПРОБЛЕМА ПИРАТСТВА ВЫХОДИТ НА МЕЖРЕГИОНАЛЬНЫЙ УРОВЕНЬ

Расширение географии пиратских нападений подстегнуло развитие сотрудничества в целях борьбы с пиратством. 24–25 июня 2013 г. в столице Камеруна Яунде состоялся саммит по морской безопасности, организованный под эгидой трех африканских

региональных организаций: Экономического сообщества государств Центральной Африки (ЭСГЦА)², Экономического сообщества государств Западной Африки (ЭКОВАС)³ и Комиссии Гвинейского залива⁴. ЭСГЦА и ЭКОВАС – интеграционные объединения, признаваемые Африканским союзом региональными экономическими сообществами [24]. В их состав входят 25 государств, в которых проживают 638,4 млн человек. В саммите также приняли участие представители ООН, Африканского союза, Европейского союза и стран-доноров [25]. Подключение западных стран к борьбе с пиратством в Гвинейском заливе было обусловлено их прагматичными интересами: нападения на нефтяные танкеры превратились в реальную угрозу поставкам нефти в Европу и США.

Итогом саммита стало подписание государствами – членами ЭСГЦА, ЭКОВАС и Комиссии Гвинейского залива Кодекса поведения при подавлении пиратства и разбоя в отношении судов и незаконной морской деятельности в Западной и Центральной Африке, известного как Кодекс поведения Яунде. Кодекс носит рекомендательный характер, а в статье 4 подчеркивается исключительная ответственность государств за обеспечение безопасности морского судоходства. Тем не менее, основным достижением Кодекса представляется согласованное решение по созданию системы межгосударственного взаимодействия для борьбы с пиратами, в том числе для оперативного обмена информацией о морских инцидентах [26].



Рис. 4. Деление Гвинейского залива на зоны [22, с. 41].

Началом практической реализации кодекса стало создание координационных центров: межрегионального – в Яунде, двух региональных – западноафриканского (в Абиджане, экономической столице Кот-д’Ивуара) и центральноафриканского (в Пуэнт-Нуар, втором по величине городе Республики Конго). Акватория Гвинейского залива

² Ангола, Бурунди, Габон, Демократическая Республика Конго (ДРК), Камерун, Конго, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Чад, Центральноафриканская Республика, Экваториальная Гвинея.

³ Бенин, Буркина-Фасо, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Кабо-Верде, Кот-д’Ивуар, Либерия, Мали, Нигер, Нигерия, Сенегал, Сьерра-Леоне, Того.

⁴ Ангола, Габон, ДРК, Камерун, Конго, Нигерия, Сан-Томе и Принсипи, Экваториальная Гвинея.

была разделена на отдельные зоны со своими «зональными» координационными центрами [27]. В настоящее время функционирует пять таких зон: *A* – вдоль побережья Анголы, Демократической Республики Конго и Республики Конго (координационный центр – в Пуэнт-Нуар); *D* – вдоль побережья Габона, Экваториальной Гвинеи и Камеруна, а также у берегов Сан-Томе и Принсипи (координационный центр – в Дуала); *E* – вдоль побережья Нигерии, Бенина и Того (координационный центр – в Котону); *F* – вдоль побережья Ганы, Кот-д’Ивуара, Либерии, Сьерра-Леоне и Гвинеи (координационный центр – в Аккре), *G* – вдоль побережья Гвинеи-Бисау, Сенегала и Гамбии, а также у берегов Кабо-Верде (координационный центр – в Прае) [22, с. 41].

С 2014 г. во исполнение решений саммита Яунде по обеспечению безопасности морского судоходства ряд прибрежных государств Гвинейского залива начинают осуществление программ, направленных на усиление ВМС. Лидером по расходам на военный флот стала Нигерия: в 2020 г. расходы на ВМС и береговую охрану составили \$381,9 млн, что составляет 69% расходов на военный флот прибрежных государств Гвинейского залива [20, с. 17]. Численность личного состава ВМС стран региона с 2013 по 2021 гг. увеличилась почти вдвое: с 21,5 тыс. до 39,5 тыс. человек, в том числе до 25 тыс. человек – в ВМС и береговой охране Нигерии [22, с. 16].

Наиболее важными направлениями «внешней помощи» государствам Гвинейского залива являются обеспечение спутниковой разведки и связи, а также участие в патрулировании «опасных вод».

С 20 июня 2016 г. функционирует совместный проект ВМС Великобритании и Франции – система информирования о морских пространствах для торговли в Гвинейском заливе (*Maritime Domain Awareness for Trade in the Gulf of Guinea – MDAT GoG*), которая используется для сбора сведений об инцидентах и связи с морскими судами [28]. Система позволяет отслеживать сигналы бедствия в море и передавать информацию о них в режиме реального времени для оперативного реагирования. Штаб-квартира *MDAT GoG* размещена в Аккре.

Военно-морские державы, в том числе Российская Федерация, участвуют в патрулировании Гвинейского залива в целях борьбы с пиратством. 25 октября 2021 г. экипаж большого противолодочного корабля Северного флота «Адмирал Кулаков» предотвратил захват следующего под панамским флагом контейнеровоза «Люция», на борт которого ворвались пираты. Появление вертолета с российскими морпехами на борту вынудило разбойников ретироваться. Экипаж, укрывшийся в машинном отделении, не пострадал [29]. Вышеописанный случай наглядно демонстрирует суть борьбы с современным пиратством, которая стала напоминать игру в «кошки-мышки». Своевременное появление силовиков вынуждает пиратов спасаться бегством.

Об эффективности мер по борьбе с пиратством может свидетельствовать количество нападений на морские суда. В середине 10-х гг. XXI в. наметилось некоторое снижение числа активности пиратов: в 2014 г. совершены 84 нападения, в 2015 г. – 57, в 2016 г. – 78, в 2017 г. – 60 [22, с. 36].

НОВАЯ ТАКТИКА ПИРАТОВ И РАСШИРЕНИЕ ГЕОГРАФИИ НАПАДЕНИЙ

К концу десятилетия в Гвинейском заливе вновь был зафиксирован всплеск пиратства: в 2018 г. произошли 112 нападений, в 2019 г. – 98, в 2020 г. – 106 [22, с. 36], что было обусловлено изменением тактики пиратов. Морские разбойники начали активно использовать гражданские суда (как правило, рыболовецкие) для скрытного перемещения по акватории. При подходе к цели пираты спускали на воду одну или две быстроходные моторные лодки и внезапно нападали на цель [11, с. 25]. Использование «кораб-

лей-баз» позволило пиратам существенно расширить географию нападений. В 2021 г. 10 нападений (из 52 по всему региону) было совершено в архипелаговых водах и в исключительной экономической зоне островов Сан-Томе и Принсипи [23, с. 32], расположенных на расстоянии более 200 км от побережья. В целом нападения на гражданские морские суда имели место на широком пространстве от побережья Гвинеи до Анголы.

По оценке УНП ООН, по состоянию на 2021 г. в Гвинейском заливе действовали от четырех до шести пиратских группировок [11, с. 42]. Характер нападений пиратов свидетельствует об эффективном планировании операций. Налетчики знают, где и когда появится гражданское судно, которое они планируют захватить. Пиратские группировки имеют сложную структуру – помимо боевых групп располагают разветвленной сетью информаторов и скрытыми убежищами для содержания заложников в ожидании выкупа. По сообщениям нигерийских исследователей, пираты пользуются современным оборудованием, в частности, средствами дальней спутниковой связи и навигации, а также беспилотными летательными аппаратами [1, с. 74].

Некоторые изменения претерпела и специфика пиратских нападений. Похищения моряков с целью получения выкупа, практиковавшиеся и ранее, стали основной целью пиратов. По данным ВМС Франции, в 2017 г. пираты в Гвинейском заливе в ходе 10 нападений взяли в заложники 60 моряков, в 2018 г. – 99 (14 нападений), в 2019 г. – 146 (27 нападений), в 2020 г. – 142 (25 нападений), в 2021 г. – 71 (10 нападений) [23, с. 25].

Захват и разграбление судов для последующей продажи товаров, напротив, значительно усложнились в силу насыщения акватории Гвинейского залива патрульными кораблями, катерами и вертолетами, готовыми прийти на помощь атакованным судам. В этих условиях пиратам намного сложнее захватить управление торговым судном и тем более увести его в укромное место. Во избежание пиратских нападений оптимизированы маршруты торговых судов. Капитаны стараются по возможности обходить стороной «опасные воды». Пираты вынуждены отплывать на сотни километров от берега для совершения нападений.

Продолжительная системная работа государств Гвинейского залива и их партнеров по борьбе с пиратством принесла в последнее время результаты. В 2021 г. количество нападений на гражданские суда в регионе сократилось до 52 – в два раза по сравнению с 2020 г. [23, с. 23]. В 2022 г. зафиксирован исторический минимум по числу морских инцидентов в Гвинейском заливе за последние 30 лет – произошло 19 нападений, пираты захватили три судна и похитили двоих моряков [30]. Тенденция сохранилась и в 2023 г. – в первом квартале в акватории Гвинейского залива были отмечены пять пиратских нападений [31].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Разгул пиратства в Гвинейском заливе стал одним из негативных проявлений глобализации, выгоды от которой распределяются крайне неравномерно. Западные страны нередко возлагают вину за пиратство на страны Гвинейского залива, выдвигая обвинения в коррупции, но забывают при этом упомянуть о своей доле ответственности за сложившуюся ситуацию. Несправедливое глобальное распределение прибыли, загрязнение окружающей среды в результате хищнической эксплуатации ресурсов и произвольно «прочерченные», без учета африканских реалий, границы – все это способствовало проявлению в некоторых прибрежных районах Гвинейского залива недовольства населения, которое, в свою очередь, вылилось в различные формы противоправной деятельности. Пиратство совместило в себе месть построенному бывшими колонизаторами

несправедливому миропорядку с возможностью заработать большие деньги. При этом в числе пострадавших от действий пиратов в Гвинейском заливе оказались и страны Западной и Центральной Африки, экономическое развитие которых напрямую зависит от морского судоходства.

Современные пиратские группировки превратились в сложные криминальные сети и быстро адаптировались к антипиратским мерам, принимаемым как отдельными государствами, так и на межрегиональном уровне. Действия ЭГСЦА, ЭКОВАС и их партнеров позволили достичь значительного снижения числа нападений только в 2022 г., чему предшествовала продолжительная работа по практической реализации положений Кодекса Яунде, в том числе по обеспечению обмена информацией и межгосударственного взаимодействия для борьбы с пиратством. Вместе с тем, нельзя исключать рецидивов пиратства в будущем в случае ослабления контроля над водами Гвинейского залива, так как тяжелая социально-экономическая обстановка на побережье сохраняется.

ИСТОЧНИКИ

1. Olofin O., Usman I., Ihiabe D., Jaja A. Piracy in the Gulf of Guinea: Root Causes, Effects and Priority Intervention Measures. Jaji-Kaduna, Martin Luther Agwai International Leadership and Peacekeeping Centre, 2021. <https://www.ng.emb-japan.go.jp/files/100253177.pdf> (дата обращения 30.04.2023)
2. Bassou A. Le Golfe de Guinée, zone de contrastes: richesses et vulnérabilités. Rabat, OCP Policy Center, 2016. <https://www.policycenter.ma/sites/default/files/OCPPC-PP1611.pdf> (дата обращения 18.04.2023)
3. Greminger T., Rodhan A. Maritime Security: Piracy in the Gulf of Guinea. GCSP Policy Brief. 2022. № 1. с. 1–10. <https://dam.gcsp.ch/files/doc/policy-brief-1-maritime-security> (дата обращения 19.04.2023)
4. Maritime piracy in the Gulf of Guinea. Geopolitical Intelligence Services, 28.03.2022. <https://www.gisreportsonline.com/r/piracy-gulf-guinea/> (дата обращения 18.04.2023)
5. Tiwang Watio R., Lawson M. La Piraterie Maritime dans le Golfe de Guinee. Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique, 2014, 14 с. https://cdmo.univ-nantes.fr/medias/fichier/piraterie-golfeguine_e_1403678182170.pdf (дата обращения 04.05.2023)
6. Piracy, Armed Robbery Declining in Gulf of Guinea, But Enhanced National, Regional Efforts Needed for Stable Maritime Security, Top Official Tells Security Council. UN Official Website, 22.11.2022. <https://press.un.org/en/2022/sc15113.doc.htm> (дата обращения 06.05.2023)
7. Ощутимые последствия визовых ограничений для российских моряков скажутся через полгода – РПСМ. Информационно-аналитическое агентство Sea News, 19.09.2022. <https://sea-news.ru/2022/09/19/ru-oshhutimye-posledstviya-vizovyh-ogranichenij-dlja-rossijskih-morjakov-skazhutsja-cherez-polgoda-rpsm/> (дата обращения 19.04.2023)
8. Случаи захвата российских моряков в заложники с 2010 года. ТАСС, 05.01.2019. <https://tass.ru/info/5976341> (дата обращения 29.04.2023)
9. The History of Exploitation behind the Gulf of Guinea Piracy. *Africa News*, 08.02.2021. <https://africanews.com/2021/02/08/the-history-of-exploitation-behind-the-gulf-of-guinea-piracy/> (дата обращения 01.05.2023)
10. Timeline: Half a century of oil spills in Nigeria's Ogoniland. *Al Jazeera*, 21.12.2022. <https://al-jazeera.com/features/2022/12/21/timeline-oil-spills-in-nigerias-ogoniland> (дата обращения 20.04.2023)
11. Lindskov Jacobsen K., Sernia G. Pirates of the Niger Delta: Between Blue and Brown Waters. https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf (дата обращения 01.05.2023)
12. Nigeria Targets \$4 Billion Oil Theft. *Bloomberg*, 03.02.2022. <https://bloomberg.com/news/articles/2022-02-03/nigeria-targets-4-billion-oil-theft-in-output-recovery-plan> (дата обращения 08.11.2023)

13. Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening). *International Court of Justice*, 10.10.2002. <https://www.icj-cij.org/en/case/94> (дата обращения 27.04.2023)
14. Agreement Transferring Authority over Bakassi Peninsula from Nigeria to Cameroon. *UN Official Website*, 14.08.2008. <https://press.un.org/en/2008/sgsm11745.doc.htm> (дата обращения 27.04.2023)
15. Bloodshed looms as Bakassi declares Independence, hoists flag. *Daily Post Nigeria*, 10.08.2012. <https://dailypost.ng/2012/08/10/bloodshed-looms-bakassi-declares-independence-hoists-flag/> (дата обращения 27.04.2023)
16. Letter showing Taslim Elias' opinion in 1970 on the Nigeria-Cameroon Bakassi issue. *OldNaija*, 21.11.2018. <https://oldnaija.com/2018/11/21/letter-showing-taslim-elias-opinion-in-1970-on-the-nigeria-cameroon-bakassi-issue/> (дата обращения 08.11.2023)
17. Kamal-Deen A. The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. *US Naval War College Review*. 2015. Vol. 68. № 1. P. 92–118. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1183&context=nwc-review&httpsredir=1&referer=> (дата обращения 12.04.2023)
18. Pirate Horizons in the Gulf of Guinea. *Oceanus Live*, 09.01.2013. <https://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000599> (дата обращения 08.11.2023)
19. Dussey R. La piraterie maritime: quels enjeux pour le Golfe de Guinée. *Géoéconomie*. 2014. № 1. с. 171–176. DOI: 10.3917/GEOEC.068.0171.
20. Felbab-Brown V. The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea. *Foresight Africa*. 2022. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/02-foresight-piracy-somalia-felbab-brown-1.pdf> (дата обращения 14.05.2023)
21. Oluwaniyi O.O. Post-Amnesty Programme in the Niger Delta: Challenges and Prospects. *Conflict Trends*. 2011. № 4. P. 46–54.
22. Curtis B., Huggins J., Benson J., Joubert L., Okafor-Yarwood I., Marclint Ebiede T. Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States, 2021. https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_Pirates_GoG_A_Cost_Analysis_for_Coastal_States.pdf (дата обращения 01.05.2023)
23. Sûreté des espaces maritimes. Bilan Annuel, 2021. Brest, MICA Center. 135 p. https://www.mica-center.org/wp-content/uploads/2022/01/BILAN_MICA_CENTER_2021_FR.pdf (дата обращения 11.05.2023)
24. Regional Economic Communities. *African Union*. <https://au.int/en/organs/recs> (дата обращения 19.04.2023)
25. Summit of Heads of State and Government on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea, Yaoundé, Cameroon. *African Union Official Website*, 24.06.2013. <https://au.int/fr/node/27463> (дата обращения 04.05.2023)
26. Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa. *International Maritime Organisation*. https://cdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf (дата обращения 05.05.2023)
27. EU Maritime Security in the Gulf of Guinea: Strategy and Action Plan. External Action Service of the EU. https://www.eeas.europa.eu/sites/default/files/note_eu_gog_strategy.pdf (дата обращения 10.05.2023)
28. MDAT-GoG Official Website. <https://gog-mdat.org/home> (дата обращения 06.05.2023)
29. Российские моряки спасли панамское судно от пиратов. *РИА Новости*, 26.10.2021. <https://ria.ru/20211026/piraty-1756226879.html> (дата обращения: 07.05.2023)
30. Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report, 2022. *ICC International Maritime Bureau*. <https://www.icc-ccs.org/reports/2022%20Annual%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf> (дата обращения 19.04.2023)
31. Ongoing Decline in Gulf of Guinea's Piracy, Armed Robbery Encouraging, But Support Needed to Fully Implement Yaoundé Architecture, Briefers Tell Security Council. *UN Press*, 21.06.2023. <https://press.un.org/en/2023/sc15331.doc.htm> (дата обращения 28.06.2023)

PIRACY IN THE GULF OF GUINEA AND THE ROLE OF AFRICAN REGIONAL ORGANISATIONS IN ENSURING SECURITY OF MARITIME SHIPPING

© 2023 Alexander Zhambikov

ZHAMBIKOV Alexander M., Junior Research Fellow of the Institute for African Studies of the Russian Academy of Science, Russian Federation, 123001, Moscow, Spiridonovka str., 30/1, e-mail: aleksandrzhambikov@gmail.com

Abstract. *The first decade of the XXI century witnessed a rise in piracy in some regions of the world, including the Gulf of Guinea. The purposes of this article are to find out historical reasons of the emergence of piracy in off the West coast of Africa and to analyse the participation of African regional organisations in the struggle for ensuring security of maritime shipping in the Gulf of Guinea. The initial surge in incidence of attacks against merchant ships was caused by anti-governmental groups, which adopted pirate tactics. Later, piracy off the shores of Central and West Africa turned into a profitable type of organised crime. Pirates of the Gulf of Guinea inflicted significant damage to economic development of the countries of the region and began to pose a threat to shipping off the West African shore of the Atlantic. The article describes how interregional cooperation with external partnership was organised to counter transborder nature of pirate activities. Based on regional organisations, specifically, the Economic Community of Central African States (ECCAS) and the Economic Community of West African States (ECOWAS), the maritime security summit held on June 24–25, 2013 in Yaoundé adopted the Code of Conduct, which contained a list of measures to combat piracy. The Code of Conduct envisaged close cooperation among the nations of Central and West Africa with help of “external” partners in order to ensure rapid reaction to counter pirate attacks. Research of the problem indicates that only consecutive realisation of these measures allowed to reach a tangible result almost 10 years later, namely, in 2022. Nevertheless, if control over waters of the Gulf of Guinea is weakened, piracy may resurge, because its social and economic roots still exist.*

Keywords: *piracy, maritime security, Gulf of Guinea, new challenges and threats, ECOWAS, ECCAS*

DOI: 10.31132/2412-5717-2023-65-4-8-20

REFERENCES

- Agreement Transferring Authority over Bakassi Peninsula from Nigeria to Cameroon. UN Official Website, 14.08.2008. <https://press.un.org/en/2008/sgsm11745.doc.htm> (accessed 27.04.2023)
- Bassou A. Le Golfe de Guinée, zone de contrastes: richesses et vulnérabilités. Rabat, OCP Policy Center, 2016. <https://www.policycenter.ma/sites/default/files/OCPPC-PP1611.pdf> (in French) (accessed 18.04.2023)
- Bloodshed looms as Bakassi declares Independence, hoists flag. *Daily Post Nigeria*, 10.08.2012. <https://dailypost.ng/2012/08/10/bloodshed-looms-bakassi-declares-independence-hoists-flag/> (accessed 27.04.2023)
- Cases of capturing Russian sailors till 2010. *TASS*, 05.01.2019. <https://tass.ru/info/5976341> (in Russian) (accessed 29.04.2023)
- Code of Conduct Concerning the Repression of Piracy, Armed Robbery Against Ships, and Illicit Maritime Activity in West and Central Africa. International Maritime Organisation. https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Security/Documents/code_of_conduct%20signed%20from%20ECOWAS%20site.pdf (accessed 05.05.2023)

Curtis B., Huggins J., Benson J., Joubert L., Okafor-Yarwood I., Marclint Ebiede T. Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States, 2021. https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_Pirates_GoG_A_Cost_Analysis_for_Coastal_States.pdf (accessed 01.05.2023)

Dussey R. La piraterie maritime: quels enjeux pour le Golfe de Guinée. *Géoéconomie*. 2014. No. 1. P. 171–176. DOI: 10.3917/GEOEC.068.0171 (in French)

EU Maritime Security in the Gulf of Guinea: Strategy and Action Plan. External Action Service of the EU. https://eeas.europa.eu/sites/default/files/note_eu_gog_strategy.pdf (accessed 10.05.2023)

Felbab-Brown V. The Not-So-Jolly Roger: Dealing with Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Guinea. *Foresight Africa*. 2022. <https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/07/02-foresight-piracy-somalia-felbab-brown-1.pdf> (accessed 14.05.2023)

Greminger T., Rodhan A. Maritime Security: Piracy in the Gulf of Guinea. GCSP Policy Brief. 2022. No. 1. P. 1–10. <https://dam.gcsp.ch/files/doc/policy-brief-1-maritime-security> (accessed 19.04.2023)

Kamal-Deen A. The Anatomy of Gulf of Guinea Piracy. *US Naval War College Review*. 2015. Vol. 68. No. 1. P. 92–118. <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1183&context=nwc-review&httpsredir=1&referer=> (accessed 12.04.2023)

Land and Maritime Boundary between Cameroon and Nigeria (Cameroon v. Nigeria: Equatorial Guinea intervening). International Court of Justice, 10.10.2002. <https://www.icj-cij.org/en/case/94> (accessed 27.04.2023)

Letter showing Taslim Elias' opinion in 1970 on the Nigeria-Cameroon Bakassi issue. *OldNaija*, 21.11.2018. <https://oldnaija.com/2018/11/21/letter-showing-taslim-elias-opinion-in-1970-on-the-nigeria-cameroon-bakassi-issue/> (accessed 08.11.2023)

Lindskov Jacobsen K., Sernia G. Pirates of the Niger Delta: Between Blue and Brown Waters. https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf (accessed 01.05.2023)

Maritime piracy in the Gulf of Guinea. Geopolitical Intelligence Services, 28.03.2022. <https://www.gisreportsonline.com/r/piracy-gulf-guinea/> (accessed 18.04.2023)

MDAT-GoG Official Website. <https://gog-mdat.org/home> (accessed 06.05.2023)

Nigeria Targets \$4 Billion Oil Theft. *Bloomberg*, 03.02.2022. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-02-03/nigeria-targets-4-billion-oil-theft-in-output-recovery-plan> (accessed 08.11.2023)

Olofin O., Usman I., Ihiabe D., Jaja A. Piracy in the Gulf of Guinea: Root Causes, Effects and Priority Intervention Measures. Jaji-Kaduna: Martin Luther Agwai International Leadership and Peacekeeping Centre, 2021. <https://ng.emb-japan.go.jp/files/100253177.pdf> (accessed 30.04.2022)

Oluwaniyi O.O. Post-Amnesty Programme in the Niger Delta: Challenges and Prospects. *Conflict Trends*. 2011. № 4. p. 46–54.

Ongoing Decline in Gulf of Guinea's Piracy, Armed Robbery Encouraging, But Support Needed to Fully Implement Yaoundé Architecture, Briefers Tell Security Council. *UN Press*, 21.06.2023. <https://press.un.org/en/2023/sc15331.doc.htm> (accessed 28.06.2023)

Piracy and Armed Robbery Against Ships: Annual Report, 2022. ICC International Maritime Bureau. <https://www.icc-ccs.org/reports/2022%20Annual%20IMB%20Piracy%20and%20Armed%20Robbery%20Report.pdf> (accessed 19.04.2023)

Piracy, Armed Robbery Declining in Gulf of Guinea, But Enhanced National, Regional Efforts Needed for Stable Maritime Security, Top Official Tells Security Council. UN Official Website, 22.11.2022. <https://press.un.org/en/2022/sc15113.doc.htm> (accessed 06.05.2023)

Pirate Horizons in the Gulf of Guinea. *Oceanus Live*, 09.01.2013. <https://www.oceanuslive.org/main/viewnews.aspx?uid=00000599> (accessed 08.11.2023)

Regional Economic Communities. African Union. <https://au.int/en/organs/recs> (accessed 19.04.2023)

Russian seamen saved a Panama vessel. *RIA Novosti*, 26.10.2021. <https://ria.ru/20211026/piraty-1756226879.html> (in Russian) (accessed 07.05.2023)

Substantial consequences of visa restrictions for Russian sailors will take effect after half a year – RPSM. Information and analytical agency Sea News, 19.09.2022. URL: <https://seanews.ru/2022/09/>

19/ru-oshhutimye-posledstvija-vizovyh-ogranichenij-dlja-rossijskih-morjakov-skazhutsja-cherez-pol-goda-rpsm/?ysclid=lgfvlq8k143064911 (in Russian) (accessed 19.04.2023)

Summit of Heads of State and Government on Maritime Safety and Security in the Gulf of Guinea, Yaoundé, Cameroon. African Union Official Website, 24.06.2013. <https://au.int/fr/node/27463> (accessed 04.05.2023)

Sûreté des espaces maritimes. Bilan Annuel, 2021. Brest, MICA Center. 135 p. https://www.mica-center.org/wp-content/uploads/2022/01/BILAN_MICA_CENTER_2021_FR.pdf (in French) (accessed 11.05.2023)

The History of Exploitation Behind the Gulf of Guinea Piracy. *Africa News*, 08.02.2021. <https://www.africanews.com/2021/02/08/the-history-of-exploitation-behind-the-gulf-of-guinea-piracy/> (accessed 01.05.2023)

Timeline: Half a century of oil spills in Nigeria's Ogoniland. *Al Jazeera*, 21.12.2022. <https://aljazeera.com/features/2022/12/21/timeline-oil-spills-in-nigerias-ogoniland> (accessed 20.04.2023)

Tiwang Watio R., Lawson M. La Piraterie Maritime dans le Golfe de Guinee. Nantes, Centre de Droit Maritime et Océanique, 2014. https://cdmo.univ-nantes.fr/medias/fichier/pirateriegolfequine_e_1403678182170.pdf (in French) (accessed 04.05.2023)