

МОДЕЛ НА ДЕЙСТВИЕ НА МОРСКИ ПИРАТИ В РЕГИОНА НА ГВИНЕЙСКИЯ ЗАЛИВ

Николай Калчев

докторант, отчислен с право на защита

ВВМУ „Н. Й. Вапцаров“, гр. Варна

n.kalchev@nvna.eu

***Резюме:** В статията е представена примерна структура на пиратска група, действаща в региона на Гвинеийския залив. Посочен е периметър на действие на морските пирати в разглеждания регион. Разгледани са видовете престъпления, извършвани от пиратите в Гвинеийския залив, сред които: грабежи на кораби, кражба на товар от кораб, превозващ петролни продукти и отвлечане на членове от екипажа на кораб с цел откуп.*

***Ключови думи:** пиратска група, Нигерия, видове престъпления*

MODEL OF ACTION OF MARITIME PIRATES IN THE GULF OF GUINEA REGION

Nikolay Kalchev

PhD student

Nikola Vaptsarov Naval Academy, Varna

***Abstract:** In this article, an example of structure of a pirate group, operating in the Gulf of Guinea region, is presented. The perimeter of activity of the maritime pirates in the considered region, is shown. The types of crimes, committed by the pirates in the Gulf of Guinea are examined, including: robbery of ships, cargo theft from a vessel, carrying petroleum products and kidnapping of vessel's crew members for ransom.*

***Key words:** a pirate group, Nigeria, types of crimes*

ВЪВЕДЕНИЕ

Един от най-опасните региони в световен мащаб във връзка с морското пиратство е Гвинейския залив. Членовете на пиратските групи, опериращи в посочения регион са основно нигерийци, като има сведения и за участници от други националности. Сред най-често срещаните престъпления, извършвани от морските пирати в споменатия регион, са: грабежи на кораби (включващи кражба на лични вещи от членовете на екипажа, ограбване на корабната каса, кражба на провизии и корабно оборудване), също така кражба на товар (предимно петролни продукти) от търговски кораби и отвлечане на морски лица от борда на кораб, с намерение впоследствие за откуп.

1. СТРУКТУРА НА ПИРАТСКА ГРУПА В РЕГИОНА НА ГВИНЕЙСКИЯ ЗАЛИВ

Повечето пирати, опериращи в Гвинейския залив са от района на делтата на река Нигер, намиращ се в южна Нигерия [1]. Ето защо фокуса тук е върху примерна структура на пиратска група, действаща в посочения регион, като основните ѝ елементи са следните:

- Спонсори - те са отговорни за организирането и предоставянето на финансова помощ за стартиране на пиратска атака. Спонсорът може да определи целта, която да се атакува. Той може също така да предостави необходимата информация относно набелязаната цел - името на кораба, неговия товар, местоположението му и състава на екипажа;

- Ръководител на група – отговорен е за провеждането на атаките срещу плавателните съдове, включително отвлечането на моряци. След успешна атака, лидерът на групата делегира контрола върху пленените моряци (ако има такива) на свой заместник на брега. Ръководителят на групата наблюдава преговорите във връзка с отвлечените лица и искания откуп, но той самия не участва като преговарящ;

- Преговарящи – те провеждат преговорите за освобождаване на заловените моряци. Преговарящите са търсени хора, заради познанията им относно размерите на откупа, като те могат да бъдат наети от различни пиратски групи;

- Членове със специална подготовка – те притежават специфични умения, които са необходими за атакуващата група, като например компетентност в навигационно или инженерно отношение;

- Членове на атакуваща група – те участват в реалното нападение срещу кораб. Една част от пиратите се качват на борда на кораба, а друга част от пиратите остават в

моторната лодка, за да предупредят тези, които са се качили на борда, в случай на приближаване на кораб от военноморските сили (ВМС);

➤ Охранители на лагери и помощен персонал. След като моряците бъдат отвлечени от кораба и бъдат закарани до лагера, където те биват държани в плен, са необходими добре обучени охранители, които да следят отвлечените лица да не избягат. Помощният персонал основно участва в приготвянето и доставянето на храна и вода [2].

Пиратските лагери, където се държат отвлечените моряци, се намират главно в района на делтата на река Нигер, като има сведения, че са разположени основно в следните щати на Нигерия: Байелса, Ривърс и Аква-Ибом [3]. Добре изградени пиратски лагери могат да приемат до 50 души, като към тях има следните изисквания: да са достъпни с моторни лодки, за да може в случай на нужда да се осигури лесно придвижване и бързо бягство; да са изолирани от райони с голям трафик; да се намират в близост до населено място, откъдето пиратите може да се снабдяват с провизии. Пленените моряци обикновено се държат в дървени бараки, докато се водят преговори за тяхното освобождаване срещу искан откуп [2].

По отношение на исканият откуп в региона на Гвинейския залив, информацията варира в отделните източници през годините, като водещ фактор за определяне размера на откупа е националността на отвлечения моряк. Например, в едни източници се посочва, че през 2014 г. средната сума за освобождаването на един чуждестранен моряк е приблизително 15 000 щатски долара, а през 2019 г. тази сума се е увеличила до 40 000 щатски долара [2], [4]. В други източници се посочва, че размерът на откупа за отвлечен чуждестранен моряк, за същия период варира между 50 000 и 100 000 щатски долара [5], [6]. За отвлечен западноафрикански моряк в същия регион, размерът на откупа за освобождаването му е значително по-малък, като варира между 1000 и 4000 щатски долара през 2021 г. [4].

2. ПЕРИМЕТЪР НА ДЕЙСТВИЕ НА МОРСКИТЕ ПИРАТИ В РАЗГЛЕЖДНИЯ РЕГИОН

Гвинейският залив е един от най-опасните региони в света по отношение на морско пиратство. Въоръжени и опасни пиратски групи извършват нападения срещу търговски кораби и застрашават живота на морски лица, плаващи в посочения регион [7]. Членовете на пиратските групи, действащи в Гвинейския залив са предимно от нигерийски произход, като понякога има участие на един или двама пирати от други националности, например от Бенин или Гана. В допълнение на това, при извършване на

отвлечения на кораби в региона, нигерийските пирати използват местни хора като информатори, от които разбират за местоположението на корабите и техния товар [8], [9]. Броят на пиратските групи, опериращи в региона на Гвинейския залив, е около 15. Всяка група се състои от 20 до 50 членове. Групите са базирани главно в района на делтата на река Нигер, Нигерия [10], [11].

По-сериозните инциденти, свързани с морско пиратство в разглеждания регион започват през 2005 г., като продължават до наши дни [2]. Започвайки с пиратски атаки край бреговете на Нигерия, след което към 2010 – 2011 г. пиратите продължават с атаките край бреговете на Бенин и Того. Периметърът на действие на морските пирати се разширява на запад и на юг от Нигерия. Потвърждение за това са отвлеченията на танкерите „Орфеас“ през 2012 г. край бреговете на Кот д'Ивоар и „Керала“ през 2014 г. край бреговете на Ангола [12]. Освен посочените страни, през годините нигерийските пирати извършват пиратски атаки и край бреговете на други държави в Гвинейския залив, сред които: Гана, Камерун, Екваториална Гвинея, Габон, Конго, Сао Томе и Принсипи, и др. [9], показани са на фиг.1.



Фиг.1 Пиратски инциденти в Гвинейския залив през 2021 г. [13]

На фиг.1 са посочени инцидентите¹, свързани с морско пиратство и въоръжени грабежи на кораби в региона на Гвинейския залив през 2021 г., като общия брой случаи за годината е 35. Най-засегнатите държави в региона, край бреговете на които се случват подобни инциденти, за споменатата година са следните: Нигерия (6), Гана (5), Сао Томе и Принсипи (5), Ангола (4), Габон (4) случая и др. [14].

През годините, дистанцията на извършените пиратски атаки от брега, постоянно се променя. До 2012 г. атаките са съсредоточени в крайбрежните райони, като средното разстояние на нападение е до 40 морски мили от брега. В тази връзка, търговските кораби увеличиха разстоянието, на което преминават покрай брега, особено ако не влизат в местно пристанище, за да избегнат пиратските набези. В отговор на това, пиратите започват да използват кораби-майки, от които спускат лодки за нападение, като по този начин подобряват своите способности. Благодарение на този способ, средната дистанция на пиратските атаки от брега, чувствително се увеличи през последните години, като през 2018 г. тя е 48 морски мили, през 2019 г. е 62 морски мили, а през 2020 г. е 150 морски мили [12]. В допълнение, през 2021 г. са извършени пиратски атаки на танкера „Дейвид Б“, плаващ под флага на Малта и снабдителен кораб „Бърбън Еволюшън 802“, плаващ под флага на Люксембург, съответно на около 212 морски мили от Котону, Бенин и на приблизително 208 морски мили от Лагос, Нигерия [14], [15], [16]. Тези инциденти показват нови възможности от страна на пиратите, да провеждат атаки на значителна дистанция от брега.

3. ВИДОВЕ ПРЕСТЪПЛЕНИЯ, ИЗВЪРШВАНИ ОТ МОРСКИТЕ ПИРАТИ В ГВИНЕЙСКИЯ ЗАЛИВ

Престъпленията, които се извършват от морските пирати в региона на Гвинейския залив, може да се разделят основно в три категории: грабежи на кораби, кражба на товар от кораб, превозващ петролни продукти и отвличане на членове от екипажа на кораб с цел откуп [3].

3.1. Грабежи на кораби – включват кражба на лични вещи от екипажа, пари от корабната каса, кражба на корабно оборудване и провизии [3], [17].

Личните вещи, които най-често се крадат от екипажа са: скъпоценни предмети, пари в брой, преносими компютри, мобилни телефони, дрехи и др. [18]. Повечето пирати

¹ Легенда на фиг.1: с различни цветове са обозначени местата на съответните пиратски инциденти - жълт - опит за атака, оранжев - пиратите се качват на борда на кораб, син - обстрелван кораб, червен - отвличен кораб, <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2021>

се насочват към корабната каса, с цел нейното ограбване, като са готови да застрашат живота на капитана или друг член от екипажа на кораба, ако не получат това което искат [17]. По отношение на корабното оборудване и провизиите, които най-често се крадат от пиратите, включват: корабни въжета, стоманени проволки, кутии с боя и др. [19]. Има данни, че по време на атаките, пиратите крадат даже храна и вода, предназначени да посрещнат нуждите на екипажа на търговски кораб [20].

В случаите на въоръжени грабежи, морските пирати използват огнестрелно оръжие или ножове. Има и такива случаи, когато извършителите не са въоръжени. Пиратски инциденти може да възникнат, докато корабът е на ход, на котва или в пристанище [3].

3.2. Кражба на товар от кораб, превозващ петролни продукти – това е характерно престъпление, извършвано от морските пирати в региона на Гвинеийския залив. Основният модел на действие тук е отвлечане на танкер с цел кражба на част или на целия товар от кораба. Обикновено става въпрос за кражба на петролни продукти като бензин, дизелово гориво и др., които танкерите превозват. Този добре организиран модел на пиратство, изисква голям брой участници, които си сътрудничат, за да може пиратите да имат точната информация за вида товар и локация на кораба, който да атакуват. Когато танкерът е похитен, товара се прехвърля на друг кораб(и), след което се транспортира до съоръжение за съхранение на брега. Впоследствие откраднатия товар може да се реализира на черния пазар [3], [18], [21].

Между 2010 г. и 2014 г. има вълна от пиратски инциденти в Гвинеийския залив, когато танкери са атакувани и отвлечени, с цел кражба на част или на целия им товар. Край бреговете на следните държави, най-често се случват подобни инциденти: Нигерия, Бенин, Того, Гана, Кот д'Ивоар, Ангола и др. [2], [18], [22].

Счита се, че началото на отвлеченията на танкери, с цел кражба на техния товар в посочения регион, е поставено през м. декември 2010 г. с отвлечането на танкера „Вале ди Кордоба“, плаващ под италиански флаг, край Котону, Бенин [8], [23], [24].

В тази връзка, броят на атакуваните танкери в региона на Гвинеийския залив в периода декември 2010 г. – май 2013 г. е 93, като 30 от тях са отвлечени [25].

През 2014 г. в същия регион са атакувани общо 21 танкера, три от тях са отвлечени край бреговете на Ангола и Гана, като има данни за кражба на техния товар (петролни продукти). Основната цел на пиратите са танкерите - продуктовози, които се атакуват, като техния товар (целия или част от него) се прехвърля към по-малки танкери [26], [27].

През 2015 г. случаите с атакуваните танкери в разглеждания регион са общо девет, като има само един отвлечен танкер с цел кражба на товар, край бреговете на Нигерия. Основна причина за намаляване на случаите спрямо предходната година, се дължи на понижаването на стойността на петрола в световен мащаб, което води до намаляване на печалбата от този вид престъпление [21], [28].

В тази връзка, на фиг.2 е показана средната месечна стойност на цената на суровия петрол сорт „Брент“ в периода 2010 - 2022 г., като съотношението е щатски долари (щ.д.) за барел².



Фиг. 2 Цена на суровия петрол сорт „Брент“ в периода 2010-2022 г. [29]

Стойността на петрола сорт „Брент“, добиван от Северно море, служи като индикатор при определяне цените на суровия петрол и петролните продукти предимно в Европа, Африка, Австралия и др. региони. Цената на този вид суров петрол и свързаните с него продукти, се използва като референтен показател при около 65% от световната петролна търговия [30], [31], [32].

Съгласно данните на Международния валутен фонд за цената на суровия петрол сорт „Брент“ (фиг.2), имаме сравнително високи средни месечни стойности на петрола в периода 2010 – 2014 г. През месец декември 2010 г., когато започват отвлеченията на танкери, с цел кражба на техния товар в Гвинеийския залив, средната месечна стойност на този вид петрол е 91,96 щ.д. за барел. През април 2011 г. тази стойност е 123,33 щ.д., а през март 2012 г. достига до 124,70 щ.д. за барел. През февруари 2013 г. цената е 116,49 щ.д., а през юни 2014 г. е 112,24 щ.д. за барел [29].

² Един барел е приблизително равен на 159 литра,
<https://profit.bg/investitsii-abv/obuchenie/barelat-kakvo-i-kolko>

През 2015 г. се наблюдава рязък спад на цената на суровия петрол сорт „Брент“, стартирайки при средни месечни нива от 48,93 щ.д. за барел през януари и достигайки до 38,53 щ.д. за барел през декември същата година. През 2016 и 2017 г. средните месечни стойности за суров петрол сорт „Брент“ остават сравнително ниски, като например през януари 2016 г. тази стойност е 32,05 щ.д. за барел, а през юни 2017 г. е 47,65 щ.д. за барел [29].

В периода 2015 - 2017 г. поради относително ниските цени на петрола, пиратските инциденти в Гвинеийския залив, свързани с отвлечането на танкери с цел кражба на товар намаляват. В тази връзка, има общо три подобни случая за посочения период [21], [33], [34].

През последните години, с увеличаване на цената на суровия петрол през 2018 и 2022 г., достигайки средни месечни нива за тип „Брент“ съответно от 68,89 щ.д. през януари 2018 г. и 117,69 щ.д. през юни 2022 г. за барел [29], се забелязва завръщане на интереса към този вид престъпления от страна на пиратите.

През 2018 г. в региона на Гвинеийския залив, има сведения за кражба на товар от отвлечени танкери – „Барет“, плаващ под флага на Маршаловите острови и „Пантелена“, плаващ под панамски флаг. При първият случай, от танкера „Барет“, който е отвлечен край бреговете на Бенин през м. януари 2018 г., пиратите успяват да откраднат около 2000 тона бензин, чрез прехвърляне на товара на друг кораб [35], [36], [37]. При вторият случай, не се посочва точното количество откраднат товар от танкера „Пантелена“, който е отвлечен край бреговете на Габон през м. август 2018 г. [38], [39], [40].

През 2022 г. танкерът - продуктовоз „Б.Оушън“, плаващ под флага на Маршаловите острови е атакуван два пъти. Първият път е през м. януари на посочената година, на около 59 морски мили от бреговете на Абиджан, Кот д'Ивоар. Споменава се, че между девет и 11 въоръжени с огнестрелно оръжие морски пирати, атакуват и отвлечат посочения танкер, в резултат на което част от товара – 977 тона дизелово гориво е откраднато. Вторият случай е през м. ноември 2022 г., когато същия танкер е атакуван от осем въоръжени пирати на около 236 морски мили от бреговете на Абиджан, Кот д'Ивоар. Съобщава се, че пиратите са откраднали част от товара – бензин, като точното количество не се споменава [41], [42], [43].

3.3. Отвлечане на членове от екипажа на кораб с цел откуп – увеличаване на този вид престъпление се забелязва през 2015 г. в региона на Гвинеийския залив, като тенденцията към нарастване продължава и през следващите години. За сравнение броят на отвлечените членове от екипажи на търговски кораби в споменатия регион през 2015

г. е 19, а през 2020 г. възлиза на 130 души [3]. В тази връзка, основно се изтъкват две причини – първата, по-добро военноморско патрулиране от страна на нигерийските и други ВМС в посочения регион, което прави кражбата на товари (основно петролни продукти) по-опасна, тъй като отнема повече време и военноморските сили в района могат да реагират. Ето защо пиратите се насочват към престъпление, което изисква по-малко време прекарано на борда на търговски кораб, т.е. ориентират се към отвлечане на членове от екипажи на кораби с цел откуп. Втората причина е спадът на цената на петрола през 2015 г., което прави кражбата на петролни продукти по-малко доходоносен бизнес в сравнение с отвлечането на морски лица [44].

При отвлечането на членове от екипажа на търговски кораб, основно се целят тези с по-висок ранг, като капитан, старши пом. капитан, главен механик и др. с цел по-голям откуп [3]. Периодът, който отвлечените моряци прекарват в плен, най-често в пиратски лагери разположени в Нигерия, варира през годините [2]. През 2016 г. този период е от 15 до 45 дни, със средна продължителност от 28 дни [45]. Към 2019 г. продължителността, която моряците прекарват в плен, варира от два до 84 дни, а средната продължителност е 35 дни [3].

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В обобщение може да се каже, че по-голямата част от морските пирати, действащи в региона на Гвинейския залив, произхождат от района на делтата на р. Нигер, Нигерия. Във връзка с исканият откуп от страна на пиратите в Гвинейския залив, голямо значение при уточняване на размера му оказва националността на пленения моряк, също така и неговата позиция в корабната йерархия. В споменатият регион, между 2010 и 2014 г. се забелязва значителен брой на атакувани и отвлечени танкери, с цел кражба на техния товар (основно петролни продукти), като подобни инциденти се случват най-често край бреговете на следните държави: Нигерия, Того, Бенин, Гана, Ангола, Кот д'Ивоар и др. Този проблем не е разрешен, съществува и през последните години, като е пряко свързан с промяната на цената на петрола в световен мащаб. При повишаване на стойността на нефта и свързаните с него продукти, се забелязва увеличаване на броя на атакуваните и отвлечените танкери в посочения регион, в тази връзка са посочени примерите от 2018 и 2022 г. в настоящата статия.

ЛИТЕРАТУРА:

- [1] Pelz D. Why is piracy increasing off West Africa? Online. Deutsche Welle, 21 Feb. 2021. Available from: <https://www.dw.com/en/why-is-piracy-increasing-on-the-gulf-of-guinea/a-56637925> [viewed 2023-02-23].
- [2] Jacobsen K.L. Pirates of the Niger Delta: between brown and blue waters. Online. Publisher: United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), 2021, pp.7-63. Available from: https://www.unodc.org/res/piracy/index_html/UNODC_GMCP_Pirates_of_the_Niger_Delta_between_brown_and_blue_waters.pdf [viewed 2023-02-23].
- [3] Pigeon M., Benson J. The Economic Costs and Socio-economic Impacts of Maritime Threats in the Gulf of Guinea. Online. Publisher: Critical Maritime Routes Monitoring, Support and Evaluation Mechanism (CRIMSON), 2021, pp.16-22. Available from: <https://criticalmaritimeroutes.eu/wp-content/uploads/2021/12/CRIMSON-III-Economic-Costs-of-maritime-threats-in-the-GoG-new-cover.pdf> [viewed 2023-02-25].
- [4] Bell C., et al. Pirates of the Gulf of Guinea: A Cost Analysis for Coastal States. Online. Broomfield, Colorado: Stable Seas, 2021, pp.7-9. Available from: https://www.unodc.org/documents/Maritime_crime/UNODC_Pirates_GoG_A_Cost_Analysis_for_Coastal_States.pdf [viewed 2023-02-25].
- [5] Bridger J. Kidnapping Resurgent in Gulf of Guinea Piracy. Online. U.S. Naval Institute, 14 Mar. 2014. Available from: <https://news.usni.org/2014/03/14/kidnapping-resurgent-gulf-guinea-piracy> [viewed 2023-02-26].
- [6] Hervieu S. L'Express: "How the Gulf of Guinea became the new epicentre of global piracy". Online. Risk Intelligence, 08 Feb. 2021. Available from: <https://www.riskintelligence.eu/feature-articles/lexpress-how-the-gulf-of-guinea-became-the-new-epicentre-of-global-piracy> [viewed 2023-02-26].
- [7] Splash 24/7. Piracy in the Gulf of Guinea analysed. Online. 24 Mar. 2017. Available from: <https://splash247.com/piracy-gulf-guinea-analysed> [viewed 2023-03-05].
- [8] Bridger J. Piracy in the Gulf of Guinea: Oil Soaked Pirates. Online. U.S. Naval Institute, 10 Mar. 2014. Available from: <https://news.usni.org/2014/03/10/piracy-gulf-guinea-oil-soaked-pirates> [viewed 2023-03-05].
- [9] Offshore Energy Today. Boskalis' vessel hijack in E. Guinea an act of Nigerian pirates. Online. 08 May 2019. Available from: <https://www.offshore-energy.biz/boskalis-vessel-hijack-in-e-guinea-most-likely-an-act-of-nigerian-pirates> [viewed 2023-03-05].
- [10] Bloomberg. Piracy Surge Off West Africa Draws Maersk Call for Action. Online. Supply Chain Brain, 18 Jan. 2021. Available from: <https://www.supplychainbrain.com/articles/32450-piracy-surge-off-west-africa-draws-maersk-call-for-action> [viewed 2023-03-05].
- [11] Siebels D. Gulf of Guinea: fighting criminal groups in the Niger Delta is key to defeating piracy. Online. The Conversation, 03 Feb. 2020. Available from:

<https://theconversation.com/gulf-of-guinea-fighting-criminal-groups-in-the-niger-delta-is-key-to-defeating-piracy-130480> [viewed 2023-03-05].

- [12] Kamal-Deen A., Benning Y. Gulf of Guinea piracy: The Old, the New and the Dark Shades. Online. Centre for Maritime Law and Security Africa (CEMLAWS Africa) - Maritime Governance Brief. 2020, vol.2, iss.1, pp.7-9. Available from: https://www.cemlawsafrica.com/wp-content/uploads/2020/09/CEMLAWSAfrica-Piracy-Analysis-2020_6September.pdf [viewed 2023-03-07].
- [13] International Chamber of Commerce (ICC)-International Maritime Bureau (IMB). IMB Piracy & Armed Robbery Map 2021. Online. 2021. Available from: <https://www.icc-ccs.org/index.php/piracy-reporting-centre/live-piracy-map/piracy-map-2021> [viewed 2023-03-07].
- [14] ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 1 January – 31 December 2021. Online. London: ICC-IMB, 2022, pp.6-46. Available from: https://www.icc-ccs.org/reports/2021_Annual_IMB_Piracy_Report.pdf [viewed 2023-03-07].
- [15] Agence France Presse (AFP). Pirates kidnap 15 sailors in Gulf of Guinea off Benin: company. Online. Hellenic Shipping News Worldwide, 14 Mar. 2021. Available from: <https://www.hellenicshippingnews.com/pirates-kidnap-15-sailors-in-gulf-of-guinea-off-benin-company> [viewed 2023-03-09].
- [16] Chronicle.lu. Pirates Attack Ship Flying Luxembourg Flag. Online. 15 Mar. 2021. Available from: <https://chronicle.lu/category/abroad/35923-pirates-attack-ship-flying-luxembourg-flag> [viewed 2023-03-09].
- [17] Mukundan P. Piracy and armed robbery against ships today. Online. Gard.no, 01 Aug. 2005. Available from: <https://www.gard.no/web/updates/content/51653/piracy-and-armed-robbery-against-ships-today> [viewed 2023-03-12].
- [18] Wilkes J. The many faces of piracy in the Gulf of Guinea. Online. Gray Page, 11 Jun. 2018. Available from: <https://www.graypage.com/thought-leadership/the-many-faces-of-piracy-in-the-gulf-of-guinea> [viewed 2023-03-12].
- [19] All About Shipping. Piracy - where are we now? Online. 12 Apr. 2013. Available from: <https://allaboutshipping.co.uk/2013/04/12/terrifying-cargo-grab-by-gulf-of-guinea-pirates-might-have-been-avoided-by-a-modest-investment-in-a-gps-transmitter-imif-meeting-hears> [viewed 2023-03-12].
- [20] Addison V. West African piracy continues to be a concern. Online. Edge Group, London, 09 May 2016. Available from: <https://edgegroup.com/west-african-piracy-continues-to-be-a-concern> [viewed 2023-03-12].
- [21] Meredith C., et al. The State of Maritime Piracy 2015. Online. Broomfield, Colorado: One Earth Future, 2016, pp.25-26. Available from: https://oneearthfuture.org/sites/default/files/State_of_Maritime_Piracy_2015.pdf [viewed 2023-03-14].

- [22] Bridger J. Disturbing the pond: a missing tanker in the Gulf of Guinea. Online. Center for International Maritime Security (CIMSEC), 09 Jun. 2014. Available from: <https://cimsec.org/disturbing-pond-missing-tanker-gulf-guinea> [viewed 2023-03-16].
- [23] Steffen D. Product Tanker Hijackings. Online. Maritime Reporter & Engineering News, Nov. 2013. Available from: <https://magazines.marinelink.com/Magazines/MaritimeReporter/201311/content/product-tanker-hijackings-211623> [viewed 2023-03-17].
- [24] Riviera Maritime Media Ltd, London. Why product tankers are a target off West Africa? Online. 21 Mar. 2012. Available from: <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/why-product-tankers-are-a-target-off-west-africa-42643> [viewed 2023-03-17].
- [25] Vella H. Shipping piracy report – June and July 2013. Online. Ship Technology, 21 Jul. 2013. Available from: <https://www.ship-technology.com/features/feature-shipping-piracy-report-june-july> [viewed 2023-03-17].
- [26] ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 1 January – 31 December 2014. Online. London: ICC-IMB, 2015, pp.23-29. Available from: <https://www.hellenicshippingnews.com/wp-content/uploads/2015/01/2014-Annual-IMB-Piracy-Report-ABRIDGED.pdf> [viewed 2023-03-19].
- [27] Wingrin D. Piracy dropping but kidnapping increasing in Gulf of Guinea. Online. Defence Web, 29 Jan. 2015. Available from: <https://www.defenceweb.co.za/security/maritime-security/piracy-dropping-but-kidnapping-increasing-in-gulf-of-guinea> [viewed 2023-03-19].
- [28] ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 1 January – 31 December 2015. Online. London: ICC-IMB, 2016, pp.59-67. Available from: <https://www.maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2016/02/2015-annual-imb-piracy-report-1.pdf> [viewed 2023-03-19].
- [29] International Monetary Fund (IMF). Global price of Brent Crude (2010-2022). Online. Federal Reserve Bank of St. Louis, Missouri, 21 Mar. 2023. Available from: <https://fred.stlouisfed.org/series/POILBREUSDM> [viewed 2023-03-23].
- [30] Australian Institute of Petroleum (AIP). Facts about the international fuels market & prices. Online. Publisher: AIP, n.d., p.1. Available from: https://www.aip.com.au/sites/default/files/download-files/2021-06/Facts%20About%20the%20International%20Fuels%20Market%20and%20Prices_3.pdf [viewed 2023-03-23].
- [31] U.S. Energy Information Administration (EIA). Benchmarks play an important role in pricing crude oil. Online. 28 Oct. 2014. Available from: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=18571> [viewed 2023-03-23].
- [32] Miller K.D., Chevalier M.T., Leavens J. The role of WTI as a crude oil benchmark. Online. Buenos Aires and others: Purvin & Gertz Inc., 2010, pp.16-99. Available from:

- https://www.bauer.uh.edu/spirrong/PurvinGertz_WTI_Benchmark_Study.pdf [viewed 2023-03-23].
- [33] Pigeon M., et al. The State of Maritime Piracy 2016. Online. Broomfield, Colorado: One Earth Future, 2017, pp.19-21. Available from: <https://obp.ngo/reports/sop/summary> [viewed 2023-03-28].
- [34] Pigeon M., et al. The State of Maritime Piracy 2017. Online. Broomfield, Colorado: One Earth Future, 2018, pp.10-11. Available from: <https://obp.ngo/reports/sop/west-africa> [viewed 2023-03-28].
- [35] Joubert L., et al. The State of Maritime Piracy 2018. Online. Broomfield, Colorado: One Earth Future, 2019, pp.7-10. Available from: https://safety4sea.com/wp-content/uploads/2019/06/OEF-Stable-Seas-The-state-of-maritime-piracy-2018-2019_06.pdf [viewed 2023-03-31].
- [36] Offshore Energy Today. Petro-Piracy Returns to Gulf of Guinea. Online. 03 Aug. 2018. Available from: <https://www.offshore-energy.biz/petro-piracy-returns-to-gulf-of-guinea> [viewed 2023-03-31].
- [37] Safety4sea. Oil products tanker Barrett goes missing off West Africa. Online. Vessel Finder, 15 Jan. 2018. Available from: <https://www.vesselfinder.com/news/11241-Oil-products-tanker-Barrett-goes-missing-off-West-Africa> [viewed 2023-03-31].
- [38] Voytenko M. Tanker Pantelena was hijacked and held by pirates for 9 days. Online. FleetMon, 26 Aug. 2018. Available from: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2018/23429/tanker-pantelena-was-hijacked-and-held-pirates-9-d> [viewed 2023-03-31].
- [39] Insurance Marine News. Tanker missing in Gulf of Guinea. Online. 21 Aug. 2018. Available from: <https://insurancemarinenews.com/insurance-marine-news/tanker-missing-in-gulf-of-guinea> [viewed 2023-03-31].
- [40] Tradewinds. Master confirms hijacking of Greek tanker Pantelena. Online. London Security Services (LSS), 29 Aug. 2018. Available from: <http://lss-sapu.com/2018/08/29/master-confirms-hijacking-of-greek-tanker-pantelena> [viewed 2023-03-31].
- [41] ICC-IMB. Piracy and Armed Robbery Against Ships Report – 1 January – 31 December 2022. Online. London: ICC-IMB, 2023, pp.28-48. Available from: <https://maritimecyprus.com/wp-content/uploads/2023/01/2022-Annual-IMB-Piracy-and-Armed-Robbery-Report.pdf> [viewed 2023-04-14].
- [42] The Maritime Executive. Pirates Steal Cargo from Product Tanker in Western Gulf of Guinea. Online. 26 Jan. 2022. Available from: <https://www.maritime-executive.com/article/pirates-steal-cargo-from-product-tanker-in-western-gulf-of-guinea> [viewed 2023-04-21].
- [43] The Maritime Executive. Korean Tanker Boarded by Pirates for the Second Time in Gulf of Guinea. Online. 25 Nov. 2022. Available from: <https://maritime->

executive.com/article/korean-tanker-boarded-by-pirates-for-the-second-time-in-gulf-of-guinea [viewed 2023-04-21].

[44] The Institute of Marine Engineering, Science and Technology, UK. Seafarer kidnappings soar in Gulf of Guinea. Online. 15 Jul. 2016. Available from: <https://www.imarest.org/themarineprofessional/2529-seafarer-kidnappings-soar-in-gulf-of-guinea> [viewed 2023-04-27].

[45] EOS Risk Group. Gulf of Guinea Piracy in 2016. Online. N.d. Available from: https://www.eosrisk.com/uploaded/files/Infographic_GoG.pdf [viewed 2023-04-28].