

Bezpieczeństwo morskie w Zatoce Gwinejskiej

Klaudia Badzyńska

09.04.2021



Artykuł w skrócie

- W 2020 r. Zatoka Gwinejska stała się wiodącym globalnym punktem zapalnym piractwa, wyprzedzając tym samym Zatokę Adeńską.
- Podjęta w 2013 r. próba wprowadzenia skoordynowanej regionalnej strategii zapobiegania i ścigania nielegalnej morskiej działalności z Jaunde nie przełożyła się na wzrost bezpieczeństwa.
- Zatoka stanowi istotną strefę żeglugową ze względu na transport surowców energetycznych, zapewnianie wyżywienia oraz miejsc pracy dla lokalnych społeczności.

Wstęp

W 2020 r. Centrum Zgłaszania Piractwa Międzynarodowego (IMB PRC¹) odnotowało 195 incydentów piractwa i napadów z bronią w rękę na statki na całym świecie, w porównaniu do 162 w 2019 r. Incydenty te obejmowały trzy porwane statki, 11 ostrzelanych statków, 20 prób ataku i 161 przypadków wkroczenia na pokład.² W 80% przypadków napastnicy uzbrojeni byli w broń palną.³ W Zatoce Gwinejskiej odnotowano prawie 50% wzrost porwań dla okupu w latach 2018-2019 i około 10% wzrost w latach 2019-2020. **Region ten odpowiada obecnie za nieco ponad 95% wszystkich porwań na morzu.**⁴ W związku z tym Zatoka Gwinejska wyprzedziła Zatokę Adeńską i Somalię jako wiodący globalny punkt zapalny piractwa. **Pilność sytuacji podkreślił atak na kontenerowiec Mozart, który miał miejsce 23 stycznia 2021 r.** W jego wyniku porwano piętnastu marynarzy, a podczas ataku zginął jeden członek załogi.⁵

¹ International Maritime Bureau, Piracy Reporting Centre

² International Chamber of Commerce, <https://www.icc-ccs.org/index.php/1301-gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imb-s-annual-piracy-report> [dostęp online 27.02. 2021]

³International Chamber of Commerce, *Gulf of Guinea records highest ever number of crew kidnapped in 2020, according to IMB's annual piracy report*

<https://iccwbo.org/media-wall/news-speeches/gulf-of-guinea-records-highest-ever-number-of-crew-kidnapped-in-2020-according-to-imbs-annual-piracy-report/> [dostęp online 01.03.2021 r.]

⁴ Gard, Maritime piracy hotspots persist during 2020

<https://www.gard.no/web/updates/content/31112144/maritime-piracy-hotspots-persist-during-2020> [dostęp online 01.03.2021 r.]

⁵ Międzynarodowa Organizacja Morska, *IMO urges action to deter piracy in Gulf of Guinea*

<https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/pages/03-piracy-Gulf-of-Guinea.aspx> [dostęp online 27.02. 2021 r.]

Zatoka Gwinejska

W jej obrębie zlokalizowane są następujące państwa: Angola, Benin, Gabon, Ghana, Gwinea Równikowa, Kamerun, Kongo, Liberia, Nigeria, Togo, Wybrzeże Koci Słoniowej oraz archipeląg wysp tworzących Demokratyczną Republikę Wysp Świętego Tomasza i Książęcej. Do państw regionu zalicza się także Demokratyczna Republika Kongo. Ten rozległy i zróżnicowany obszar obejmuje około 6000 km linii brzegowej.⁶

Zatoka stanowi ważną strefę żeglugową służącą do transportu głównie ropy i gazu, do i z Afryki Środkowej i Południowej. Bezpieczny przepływ towarów i usług do portów, a także wymagane bezpieczeństwo na jego wodach jest kluczowym czynnikiem dla globalnej produkcji i transportu energii. Tym bardziej, że Nigeria i Angola należą do dziesięciu największych eksporterów ropy naftowej na świecie.⁷

Zatoka Gwinejska jest również ważna dla przemysłu rybnego Afryki Zachodniej, ponieważ zapewnia zatrudnienie i środki utrzymania dużej części rdzennej ludności. Oferuje ogromne zasoby mineralne, a także zapewnia strategiczne szlaki transportu morskiego dla żeglugi międzynarodowej. Jej zasoby naturalne są integralną częścią globalnych sieci handlowych.

Współistniejące zagrożenia

Piractwo nie jest jedyną przyczyną niestabilności na morzu i braku bezpieczeństwa w Zatoce Gwinejskiej. Inne wyzwania związane ze słabym zarządzaniem obejmują przestępczość zorganizowaną, taką jak: nielegalne połowy, przemyt narkotyków, handel ludźmi, pranie pieniędzy i korupcja. **Nielegalne, nieraportowane i nieuregulowane połowy (NNN), stanowią do 65% legalnie zgłoszonych połowów, co jest najwyższym poziomem na świecie.**⁸ Przyczyniają się one do strat finansowych samorządów lokalnych oraz do niedoboru zasobów rybnych, dodatkowo uwydatniając napięcia społeczne i gospodarcze. Kradzież i przemyt paliw oraz ropy naftowej to kolejne problemy, głównie w Nigerii, gdzie każdego

⁶ Europejska Służba Działań Zewnętrznych, EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en [dostęp online 03.03.2021 r.]

⁷Center for International Maritime Security, *Ocean governance and maritime security in the Gulf of Guinea* <https://cimsec.org/ocean-governance-and-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea/> [dostęp online 03.03.2021 r.]

⁸King's College London, 2019, *Nigeria in the context of illegal, unreported and unregulated fishing in the Gulf of Guinea : human and national security dimensions of maritime security* <https://ethos.bl.uk/OrderDetails.do?uin=uk.bl.ethos.789143> [dostęp online 02.03.2021 r.]

dnia kradzionych jest około 120 tys. baryłek ropy, czyli prawie 6 % całej produkcji tego kraju.⁹ **Gwałtowny spadek cen ropy z 2014 r. zmusił przestępców do ponownego rozważenia ryzyka i skutkowało przejściem do innych działań, od dawna preferowanych przez piratów u wybrzeży Somalii: porwań dla okupu.** Zatoka Gwinejska stała się również głównym punktem tranzytowym dla międzynarodowych karteli narkotykowych z Ameryki Łacińskiej, przy czym około 25 % do 35 % andyjskiej kokainy spożywanej w Europie przechodzi przez Afrykę Zachodnią.¹⁰

Przez lata uzbrojone grupy powstańcze były głównym zagrożeniem w bogatej w ropę delcie Nigru w Nigerii. W latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych napływ międzynarodowych koncernów naftowych, popierany przez rząd Nigerii, wywołał powszechny sprzeciw wśród jej obywateli. Zarzuty przeciw przemysłowi naftowemu dotyczyły przede wszystkim zanieczyszczania środowiska oraz wykorzystywania gospodarki. W odpowiedzi na niezadowolenie, powstały dwie grupy, które doprowadziły do dekady niestabilności i ataków ukierunkowanych na infrastrukturę naftową: Ruch na rzecz Emancypacji Delt (MEND¹¹), który był aktywny w latach 2006-2009, oraz *Niger Delta Avengers* (NDA).

Zarówno MEND, jak i NDA atakowały podmorskie rurociągi naftowe, platformy przybrzeżne i tankowce, dążąc do spowodowania wystarczających szkód, aby zmusić firmy do wycofania się z Delt. Ich taktyka okazała się bardzo skuteczna. W czerwcu 2008 r. MEND zaatakował platformę wiertniczą *Bonga Offshore* firmy Shell, zmuszając ją do tymczasowego wstrzymania produkcji, a w marcu 2016 r., NDA użyła podwodnego materiału wybuchowego do zniszczenia rurociągu *Trans Forcados* firmy Shell¹². Porwania i kradzież ropy dały tym grupom rebeliantów nowe źródła finansowania, a także rozgłos polityczny.

Obecnie MEND i NDA zostały zastąpione przez bardziej pragmatyczne grupy przestępcze, motywowane głównie zyskiem. Ponieważ nowopowstałe formacje nie mają na celu zakłócenia

⁹ Reuters, *Oil theft cost Nigeria 22 million barrels in first half -NNPC*
<https://www.reuters.com/article/ozatp-uk-nigeria-oil-theft-idAFKCN1VK1NT-OZATP> [dostęp online 05.03.2021 r.]

¹⁰Center for Strategic and International Studies, *A Transatlantic Approach to Address Growing Maritime Insecurity in the Gulf of Guinea*
<https://www.csis.org/analysis/transatlantic-approach-address-growing-maritime-insecurity-gulf-guinea> [dostęp online 02.03.2021 r.]

¹¹ Movement for the Emancipation of the Niger Delta

¹² World Politics Review, *Why Piracy Is a Growing Threat in West Africa's Gulf of Guinea*
<https://www.worldpoliticsreview.com/articles/28824/in-west-africa-s-gulf-of-guinea-piracy-is-a-growing-threat> [dostęp online 03.03. 2021 r.]

pracy określonego rządu, rozszerzyły swoje terytoria, aby atakować statki w innych częściach Zatoki Gwinejskiej.

Konsekwencje

Piractwo i rozbój na morzu mają znaczące konsekwencje ekologiczne i gospodarcze dla społeczności przybrzeżnych w całej Zatoce Gwinejskiej. Kradzież ropy naftowej, która często opiera się na pospiesznym załadunku na niewielkie, nieprzystosowane do tego statki piratów, może prowadzić do rozległych wycieków, które szkodzą zdrowiu i egzystencji ludzi żyjących nad morzem. Ataki na przybrzeżne instalacje do produkcji ropy naftowej również prowadzą do środowiskowych szkód.

Wycieki ropy mogą zanieczyścić samą Zatokę, szkodzić rybołówstwu i innym źródłom żywności. Jeśli dotrą do linii brzegowej, mogą również skazić źródła słodkiej wody, zatruwając wodę pitną oraz tę wykorzystywaną w rolnictwie. Piractwo i rozbój na morzu szkodzą także w inny, mniej bezpośredni sposób. **Sama obecność tych grup przestępczych może zniechęcić międzynarodowe korporacje do oczyszczania przybrzeżnych wycieków ropy z powodu obawy przed atakiem, narażając społeczności na poważne i długoterminowe komplikacje zdrowotne.**

Reputacja Zatoki Gwinejskiej jako morskiego środowiska wysokiego ryzyka zniechęca do inwestycji gospodarczych zarówno ze strony firm sektora prywatnego, jak i innych krajów. Na przykład w 2013 r. Firma Shell zdecydowała się zamknąć cztery lądowe rurociągi naftowe w delcie Nigru po serii napadów z bronią w ręku przeprowadzonych przez grupy bojowników.

Problemy ekonomiczne, w połączeniu z już ograniczonymi możliwościami zatrudnienia, tworzą cykl przestępczości, który jest zarówno przyczyną, jak i produktem ubocznym piractwa i rozboju.

Działania konspiracyjne

W 2011 i 2012 r. Rada Bezpieczeństwa ONZ przyjęła dwie rezolucje, które utorowały drogę do bardziej skoordynowanej, regionalnej współpracy w zakresie ochrony statków i zwalczania piractwa w Zatoce Gwinejskiej. Pierwsza rezolucja, przyjęta przez Radę Bezpieczeństwa w 2011 r., wezwała państwa Afryki Zachodniej do opracowania

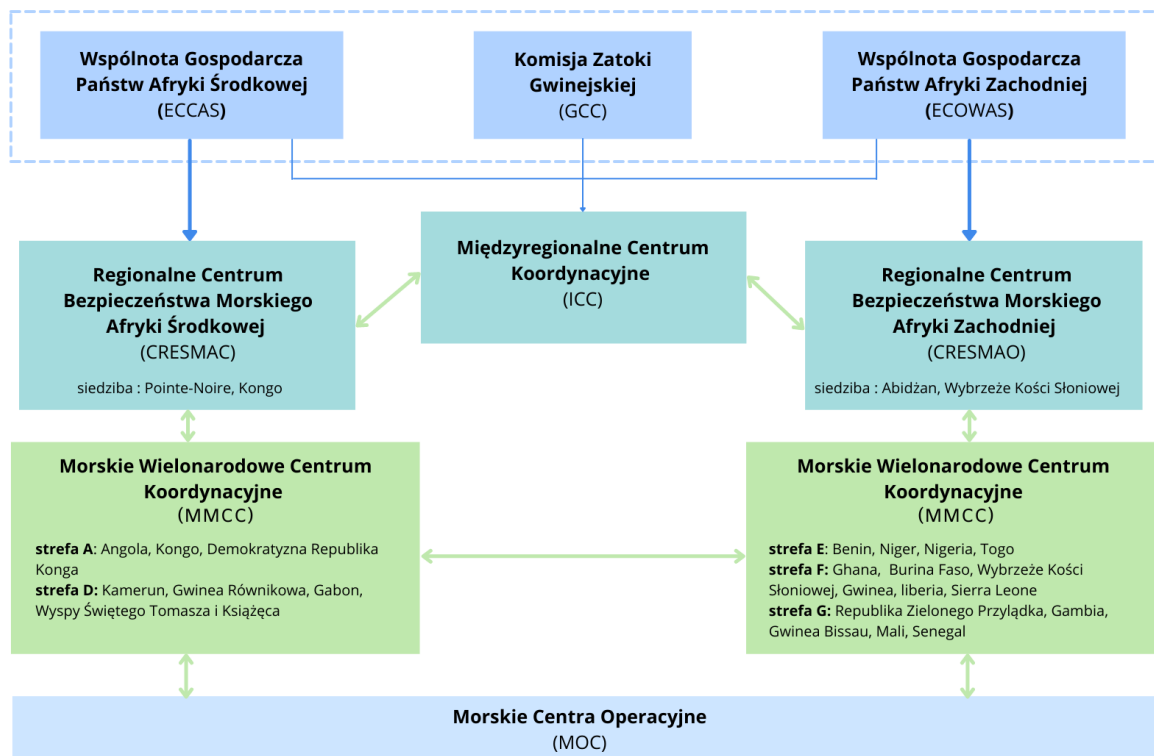
i wzmocnienia krajowych przepisów w celu oficjalnej kryminalizacji piractwa i rozboju na morzu oraz do współpracy z przemysłem żeglugowym. Rezolucja z 2012 r. opierająca się na poprzednim dokumencie wezwała kraje Zatoki Gwinejskiej do współpracy w celu opracowania strategii kontrapirackiej obejmującej Afrykę Zachodnią i Środkową.

Architektura z Jaunde

W 2013 r. Przywódcy Wspólnoty Gospodarczej Państw Afryki Zachodniej (ECOWAS), Wspólnoty Gospodarczej Państw Afryki Środkowej (ECCAS) i Komisji Zatoki Gwinejskiej (GGC) zebrałi się w Jaunde w Kamerunie, aby stworzyć podstawy wspólnej regionalnej strategii zapobiegania i ścigania nielegalnej morskiej działalności. Szczyt w Jaunde doprowadził do stworzenia trzech dokumentów: kodeksu postępowania z Jaunde, deklaracji szefów państw oraz protokołu ustaleń między organizacjami regionalnymi. Ten zestaw instrumentów zainspirował opracowanie nowej architektury bezpieczeństwa morskiego.

System oparty na regionalnych centrach koordynacyjnych ma na celu stworzenie wspólnej bazy danych dotyczącej obszarów morskich wśród państw regionalnych poprzez wzmocnioną wymianę informacji. Wdrożenie tej architektury uzyskało szczególne wsparcie polityczne i finansowe ze strony społeczności międzynarodowej, począwszy od Unii Europejskiej, która importuje stamtąd 13% swojego zużycia ropy.¹³ Międzynarodowa Organizacja Morska współpracuje obecnie z Międzyregionalnym Centrum Koordynacyjnym (ICC), aby pomóc we wdrażaniu ustaleń z Jaunde.

¹³ Rada Europejska, Council conclusions on the Gulf of Guinea Action Plan 2015-2020
<https://www.consilium.europa.eu/media/21521/st07168en15.pdf> [dostęp online 05.03.2021]



Architektura z Jaunde

Źródło: opracowanie własne na podstawie https://eas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en

Architektura z Jaunde obejmuje Międzyregionalne Centrum Koordynacyjne (ICC), strukturę koordynacji i wymiany informacji, która łączy Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Morskiego Afryki Środkowej (CRESMAC) i Regionalne Centrum Bezpieczeństwa Morskiego Afryki Zachodniej (CRESMAO). Przestrzeń przybrzeżna podzielona jest na 5 operacyjnych stref morskich, w których działania są koordynowane przez pięć Morskich Wielonarodowych Centrów Koordynacyjnych (MMCC).

Na poziomie krajowym Morskie Centra Operacyjne (MOC) przewidziane w każdym kraju skupiają głównych interesariuszy związanych z działaniami państwa na morzu (policja morska, służby celne, rybołówstwo i ochrona środowiska), a także marynarki narodowe odpowiedzialne za koordynację.

W 2013 r. powstała również inicjatywa o nazwie Grupa Przyjaciół Zatoki Gwinejskiej G7 ++. Obecnie obejmuje siedemnaście państw¹⁴ i organizacje międzynarodowe, takie jak Unia Europejska, Biuro Narodów Zjednoczonych ds. Narkotyków i Przemocności (UNDOC), Międzynarodowa Organizacja Morska (IMO) i INTERPOL¹⁵. Podobnie jak w przypadku wielu instytucji zajmujących się bezpieczeństwem morskim w regionie, rozszerzyła swój zakres poza piractwo i rozbój na morzu, aby objąć inne przestępstwa morskie, tj. nielegalne połowy, handel ludźmi, handel narkotykami, produktami dzikiej przyrody i bronią.

Unia Europejska również uruchomiła pierwszy program pilotażowy w ramach koncepcji skoordynowanej obecności morskiej (CMP¹⁶) w Zatoce Gwinejskiej, który będzie wspierać wysiłki państw nadbrzeżnych i przyczyniać się do rozwoju struktury ustalonej na szczycie w Jaunde.¹⁷

Lokalne inicjatywy

W 2019 r. Nigeria powołała własną inicjatywę *Deep Blue Project* (DBP) mającą na celu rozwój nadzoru morskiego. Zintegrowana infrastruktura bezpieczeństwa narodowego i ochrony dróg wodnych ma na celu kompleksowe rozwiązanie problemu braku bezpieczeństwa i przestępczości na wodach terytorialnych Nigerii i w jej wyłącznej strefie ekonomicznej.¹⁸ Środki, na których polega ten projekt, obejmują między innymi korzystanie z bezzałogowych statków powietrznych i statków szybkiej interwencji, rozwój infrastruktury np. w postaci nowych centrów dowodzenia oraz kontroli, wymianę informacji między agencjami i wzmoczone szkolenie służb bezpieczeństwa.

¹⁴ Kanada, Francja, Niemcy, Włochy, Japonia, Wielka Brytania, Stany Zjednoczone, Belgia, Brazylia, Dania, Indie, Norwegia, Holandia, Portugalia, Korea Południowa, Hiszpania, Szwajcaria

¹⁵ Departament Stanu Stanów Zjednoczonych, *G7++ friends of the Gulf of Guinea*
<https://www.state.gov/wp-content/uploads/2020/12/Fogg-Plenary-Agenda-With-Day-2-Updates.pdf> [dostęp online 05.03.2021 r.]

¹⁶ Coordinated Maritime Presences

¹⁷ Rada Europejska, *Gulf of Guinea: Council conclusions launching the pilot case for the Coordinated Maritime Presences concept*

<https://www.consilium.europa.eu/en/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept/> [dostęp online 01.03.2021 r.]

¹⁸ Stable Seas, *Nigeria's Deep Blue Project: who, what, and why it matters to the Gulf of Guinea*
<https://www.stableseas.org/maritime-enforcement/nigeria-deep-blue-project> [dostęp online 01.03.2021 r.]

Państwa Afryki Zachodniej – pomimo podejmowania szeregu wszechstronnych działań w sferze bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego – nie są jednak w stanie samodzielnie przeciwdziałać zagrożeniom asymetrycznym w obrębie własnych wód terytorialnych czy obszarów nadmorskich. Powstanie systemu bezpieczeństwa zbiorowego jest również utrudnione przez rywalizację oraz spory pomiędzy poszczególnymi państwami regionu Zatoki Gwinejskiej.

Podsumowanie

Pomimo wymienionych powyżej wysiłków, piractwo i zbrojny bandytyzm nadal pozostają krytycznym wyzwaniem w Zatoce Gwinejskiej. Jednym z najważniejszych czynników odnośnie niezdolności organów regionalnych do wyeliminowania zagrożeń jest ich struktura. Większość z nich ma zduplikowane funkcje i jest słabo skoordynowana. Innym czynnikiem jest rywalizacja o ograniczone zasoby, głównie finansowe. Większość z tych organizacji nie jest więc w stanie skutecznie działać, co czyni je nieefektywnymi w zwalczaniu morskiej działalności przestępczej.

Nie istnieje również możliwości do zweryfikowania zapis jakichkolwiek postępowań karnych za przestępstwa morskie popełnione w rejonie Zatoki, stąd brak jest jakichkolwiek prawnych środków odstrasżających. To z kolei doprowadziło do dalszych apeli na arenie międzynarodowej wśród państw przybrzeżnych i operatorów morskich o zwiększony nadzór, lepszą restrukturyzację i większy nakład finansowy na inicjatywy antypirackie.¹⁹

Wnioski

Zwiększanie bezpieczeństwa morskiego wymaga skoordynowanych globalnych wysiłków na rzecz zwalczania działalności przestępczej. Jest to niemożliwe bez zintegrowanego zarządzania i transregionalnej polityki oceanicznej.

Gromadzenie i udostępnianie informacji za pośrednictwem systemów i infrastruktur danych geoprzestrzennych będzie miało zasadnicze znaczenie dla świadomości obszarów morskich,

¹⁹ World Politics Review, *Why Piracy Is a Growing Threat in West Africa's Gulf of Guinea*
<https://www.worldpoliticsreview.com/articles/28824/in-west-africa-s-gulf-of-guinea-piracy-is-a-growing-threat>
[dostęp online 03.03.2021 r.]

i ich obserwacji. Zapewni to bezpieczeństwo oraz ochronę operatorów morskich, jednocześnie poprawiając zarządzanie komercyjnymi praktykami połowowymi.

Wdrażanie architektury z Jaunde to przede wszystkim zajmowanie się głównie objawami, a nie źródłami problemu. Regionalne bezpieczeństwo morskie nie powinno jednak ograniczać się do zwalczania międzynarodowej przestępczości gospodarczej na morzu.

Uwagę należy poświęcić również problemom strukturalnym na lądzie. **W istocie, za brakiem bezpieczeństwa na morzu stoi szeroka sieć nielegalnej działalności, w tym przemyt, który rozwinął się w kontekście złego zarządzania obszarami morskimi, skrajnego ubóstwa i przemocy społeczno-politycznej.** Przestępczość gospodarcza rozpoczęła się wraz z rozwojem regionalnego rynku przemytu ropy naftowej i wymaga podejścia łączącego regulacje gospodarcze oraz działania policyjne w ramach współpracy regionalnej i międzynarodowej.

Zewnętrzne wsparcie również może skomplikować realizację strategii regionalnych. Jeśli nie będzie ono dobrze skoordynowane i ograniczy się jedynie do polityki wsparcia dla jednego kraju lub partnerstw dwustronnych, może znacząco wpłynąć na zwiększenie rywalizacji pomiędzy państwami o środki od partnerów zagranicznych.

Bibliografia:

Europejska Służba Działań Zewnętrznych, *Why the EU needs to be a global maritime security provider*

https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/92123/why-eu-needs-be-global-maritime-security-provider_en [dostęp online 27.02. 2021 r.]

Risk Intelligence, *Will recent naval exercises in the Gulf of Guinea lead to significant improvements for maritime security off Nigeria?*

<https://www.riskintelligence.eu/analyst-briefings/blog-post-title-one-tl2kx> [dostęp online 01.03.2021 r.]

Chatham House, 2013, *Maritime Security in the Gulf of Guinea: Lessons Learned from the Indian Ocean*

https://www.files.ethz.ch/isn/168945/0713pp_maritimesecurity_0.pdf [dostęp online 01.03.2021 r.]

Institute for Security Studies, *Gulf of Guinea piracy: a symptom, not a cause, of insecurity*

<https://issafrica.org/iss-today/gulf-of-guinea-piracy-a-symptom-not-a-cause-of-insecurity> [dostęp online 01.03.2021 r.]

Safety4Sea, *IMO takes a stand against Gulf of Guinea attacks*

<https://safety4sea.com/imo-takes-a-stand-against-gulf-of-guinea-attacks/> [dostęp online 03.03. 2021 r.]

The Maritime Executive, *EU and Nigeria Working to Address Issues in the Gulf of Guinea*

<https://www.maritime-executive.com/article/eu-and-nigeria-working-to-address-issues-in-the-gulf-of-guinea> [dostęp online 05.03.2021 r.]

International Peace Institute, *Insecurity in the Gulf of Guinea: Assessing the Threats, Preparing the Response*

https://www.files.ethz.ch/isn/176086/ipi_e_pub_gulf_of_guinea.pdf [dostęp online 03.03. 2021 r.]

Friedrich Ebert Stiftung, 2013, *African approaches to maritime security – the Gulf of Guinea*

<https://library.fes.de/pdf-files/bueros/nigeria/10398.pdf> [dostęp online na 01.03.2021 r.]

The Maritime Executive, *Dryad: International Inaction Breeds Piracy in the Gulf of Guinea*

<https://www.maritime-executive.com/editorials/dryad-international-inaction-breeds-piracy-in-the-gulf-of-guinea> [dostęp online 03.03. 2021 r.]

The Economist, *Gulf of Guinea continues to be global piracy hotspot in 2020*

<http://country.eiu.com/article.aspx?articleid=1030651286> [dostęp online 01.03. 2021 r.]

The Maritime Executive, *Ocean Governance and Maritime Security in the Gulf of Guinea*

[https://www.maritime-executive.com/editorials/ocean-governance-and-maritime-security-in-the-gulf-](https://www.maritime-executive.com/editorials/ocean-governance-and-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea)

[of-guinea](https://www.maritime-executive.com/editorials/ocean-governance-and-maritime-security-in-the-gulf-of-guinea) [dostęp online 03.03. 2021 r.]

International Institute for Strategic Studies, *Gulf of Guinea: stepping up to the maritime-security challenge?*

<https://www.iiss.org/blogs/military-balance/2020/04/gulf-of-guinea-maritime-security-challenges> [dostęp online 03.03.2021 r.]

Seatrade Maritime News, *Cyprus shipping concern over 'gravely dangerous' Gulf of Guinea situation*

<https://www.seatrade-maritime.com/piracy/cyprus-shipping-concern-over-gravely-dangerous-gulf-guinea-situation> [dostęp online 05.03.2021 r.]

United States Department of State, 2015, Bureau of International Narcotics and Law Enforcement Affairs, *Gulf of Guinea Maritime Security and Criminal Justice Primer*

https://africacenter.org/wp-content/uploads/2016/03/Gulf_of_Guinea_Maritime_Security_and_Criminal_Justice_Primer.pdf [dostęp online 03.03. 2021 r.]

Crisis Group, *Gulf of Guinea: A Regional Solution to Piracy?*

<https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/gulf-guinea-regional-solution-piracy> [dostęp online 05.03.2021 r.]

Crisis Group, *The Gulf of Guinea: The New Danger Zone*

<https://www.crisisgroup.org/africa/west-africa/guinea/gulf-guinea-new-danger-zone> [dostęp online 03.03.2021 r.]

BBC, *Nigeria militants 'bomb' oil pipelines in Niger Delta*

<https://www.bbc.com/news/world-africa-37999388> [dostęp online na 05.03.2021 r.]

Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, *Główne tendencje w piractwie morskim na świecie*

<https://rcb.gov.pl/glowne-tendencje-w-piractwie-morskim-na-swiecie/> [dostęp online 27.02. 2021 r.]

Rada Europejska, *Zatoka Gwinejska: konkluzje Rady w sprawie rozpoczęcia projektu pilotażowego dotyczącego koncepcji skoordynowanej obecności na morzu*

<https://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2021/01/25/gulf-of-guinea-council-conclusions-launching-the-pilot-case-for-the-coordinated-maritime-presences-concept/> [dostęp online 03.03.2021 r.]

Gospodarka Morska, *Międzynarodowa Organizacja Morska wzywa do walki z piractwem*

<https://www.gospodarkamorska.pl/miedzynarodowa-organizacja-morska-wzywa-do-podjecia-dzialan-w-celu-zwalczana-piractwa-w-zatoce-gwinejskiej-57483> [dostęp online 27.02. 2021 r.]

Europejska Służba Działań Zewnętrznych, *EU Maritime Security Factsheet: The Gulf of Guinea*

https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/52490/eu-maritime-security-factsheet-gulf-guinea_en [dostęp online 03.03.2021 r.]

O AUTORCE



Klaudia Badzyńska. Studentka stosunków międzynarodowych na Uniwersytecie im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Zainteresowania badawcze to bezpieczeństwo międzynarodowe, konflikty zbrojne obejmujące obszar Afryki Północnej i Bliskiego Wschodu, ze szczególnym uwzględnieniem konfliktów na tle etnicznym.

JEŻELI DOCENIASZ NASZĄ PRACĘ, DOŁĄCZ DO GRONA NASZYCH DARCZYŃCÓW!

Z otrzymanych funduszy sfinansujemy powstanie kolejnych publikacji.

Możliwość wsparcia to bezpośrednia wpłata na konto Instytutu Nowej Europy: 95 2530 0008
2090 1053 7214 0001 tytułem: „darowizna na cele statutowe”.