

ПИРАТСТВО В ГВИНЕЙСКОМ ЗАЛИВЕ: НОВЫЕ УГРОЗЫ

Е.А. ЕЛЬКИНА
Институт Африки РАН

Ключевые слова: морские пираты, Гвинейский залив, транснациональная преступность

«Два члена экипажа были похищены, а третий ранен во время нападения пиратов в районе западного побережья Африки. Еще один числится без вести пропавшим после того, как восемь вооруженных людей напали на грузовое судно, принадлежащее голландцам. Капитан и механик были увезены на быстроходном катере, на котором скрылись пираты, ограбив экипаж. Нигерийские власти занимаются расследованием»¹. Подобные сообщения все чаще появляются в СМИ и в бюллетенях агентств, наблюдающих за безопасностью коммерческого судоходства.

Это происходит в водах Гвинейского залива, который становится все более опасным для мореплавания. Внимание российской общественности, естественно, было привлечено сообщением о нападении 28 августа 2012 г. на греческий танкер, где 23 члена экипажа - наши граждане. Пираты откачали 3 тыс. т горючего и исчезли, не тронув моряков. А 15 октября были похищены шестеро россиян и граждан Эстонии во время нападения на французское судно *Bourbon Liberty* 249, обслуживавшее нефтяные платформы на шельфе у побережья Нигерии рядом с дельтой р. Нигер².

В июне 2012 г. главнокомандующий ВМФ РФ вице-адмирал Виктор Чирков в интервью РИА Новости рассказал о защите гражданского морского судоходства в мировом океане и борьбе с пиратством³:

«...По указанию руководства России и в соответствии с резолюцией Совбеза ООН наш Военно-Морской Флот присту-

пил к защите гражданского судоходства в Аденском заливе в октябре 2008 г. Уже четыре года в этот район Мирового океана осуществляются походы боевых кораблей ВМФ и судов обеспечения. ...За это время не было допущено ни одного захвата судов, которые сопровождали корабли ВМФ России. Была обеспечена безопасность 237 российских граждан. Нам удалось предотвратить попытку захвата одного торгового судна... Пиратская активность фиксируется нашими и международными службами не только в Аденском, но и в Гвинейском заливах. Надо сказать, что данный район постепенно становится вторым после Сомали местом базирования морских разбойников. При этом их действия существенно отличаются от практики морского пиратства в Аденском заливе: они ограничиваются грабежом судна и, как правило, не удерживают членов экипажа в заложниках с целью последующего получения выкупа».

МОРСКИЕ РАЗБОЙНИКИ НАГЛЕЮТ

Всплеск пиратства в Гвинейском заливе, простирающемся от Сенегала на севере до Анголы на юге, произошел буквально за последние год-полтора.

Согласно данным Международного бюро мореходства (МБМ), в 2011 г. произошло 409 нападений пиратов, из них 275 - у восточных берегов Африки и в Гвинейском заливе. Бюро отмечает, что часто о нападениях пиратов в заливе у берегов Нигерии или Бенина не сообщается, «вызывает беспокойство именно отсутствие информации о нападениях нигерийских пиратов»⁴. (В различных источниках приводятся разные данные о числе пиратских нападений. - Е.Е.)

Некоторые компании даже не сообщают о случаях пиратства, чтобы не увеличились страховки за перевозку грузов. Страховка при судоходстве вокруг Африканского Рога удвоилась, и нет никаких причин не предполагать, что в Западной Африке она будет расти.

Консультативная группа, действующая в Норвегии, утверждает: «Наши расследования показывают, что организованная группа пиратов, имеющая свою базу в Нигерии, пользуется в этой стране поддержкой на высоком уровне». Многих известных нигерийцев обвиняли в том, что они были заняты соблазнительным бизнесом на черном рынке нефти и горючего. Захваченный груз мог быть продан в различных западноафриканских портах, включая Абиджан в Кот-д'Ивуаре и порт Жантиль в Габоне⁵.

28 марта 2012 г. Объединенный военный комитет (JWC), созданный корпорацией «Ллойд», распространил зону опасности и возможных военных действий на Нигерию - самого крупного производителя нефти в Африке, а также на Бенин. Сейчас зона риска близ Нигерии уже распространяется на 200 морских миль от берега⁶.

Около 3 млн барр. нефти из этого региона ежедневно поступают на североамериканский и европейский рынки. Поэтому правительства стран - импортеров энергоресурсов могли бы сделать больше для предотвращения пиратства в регионе (хотя США уже вложили \$35 млн в подготовку и оснащение местных сил по борьбе с пиратством⁷). В настоящее время зона, которую надо здесь контролировать, гораздо меньше, чем Аденский залив, и, в целом, неспокойная часть Индийского океана. Но уровень насилия в регионе Гвинейского залива вызывает озабоченность международных организаций.

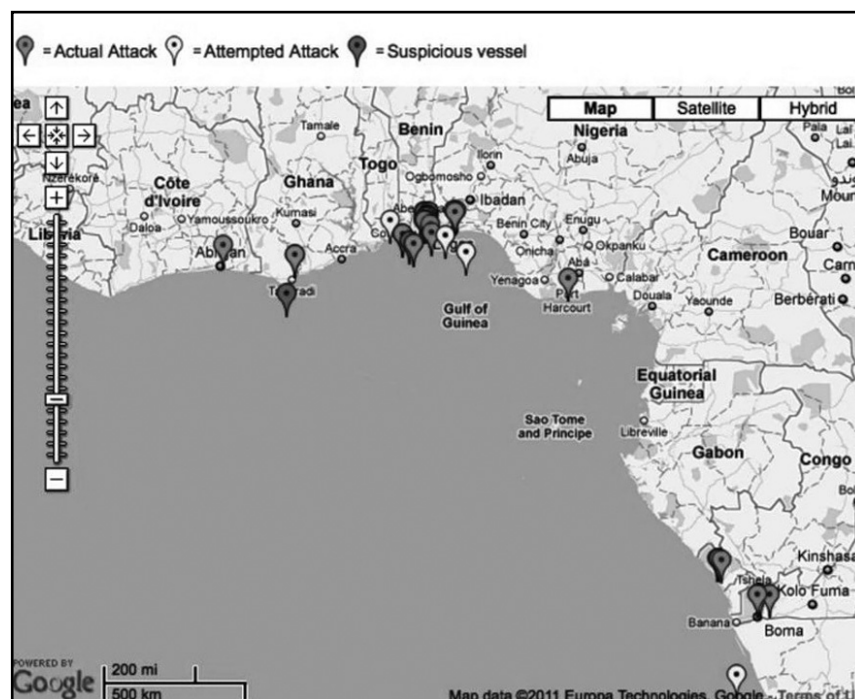
Многие ставят вопрос о том, чтобы с помощью военных кораблей других стран в сотрудничестве с Нигерией, Камеруном и Бенином не допустить роста пиратства в масштабах, которые могут соперничать с Сомали и Адениским заливом. Представители Нигерии сообщают, что возможности технического контроля за судоходством в настоящее время улучшаются. Предполагается, что таким образом можно следить за всеми судами в нигерийских водах. Но страны, имеющие военно-морские флоты, пока не торопятся распространить их действие на западноафриканские воды.

ООН БЫТ ТРЕВОГУ, НО...

В ноябре 2011 г. Генсек ООН Пан Ги Мун по просьбе президента Бенина Яйи направил специальную миссию для оценки степени угрозы пиратства в Гвинейском заливе. Этот шаг последовал за принятием резолюции Совбезом ООН, в которой он осудил акты пиратства и вооруженные грабежи в Гвинейском заливе и призвал региональные организации выработать общую стратегию, чтобы справиться с этой опасностью.

Миссия ООН сделала вывод, что за 2011 г. пиратство в регионе стало более систематическим, пираты совершенствуют способы нападений, начинают использовать тяжелое вооружение. Их нападения ставят целью захватить ценный груз, а не заложников для выкупа, как практикуется сомалийскими пиратами. Рост пиратства в Гвинейском заливе препятствует усилиям западноафриканских государств развивать международную торговлю и эксплуатировать свои обширные естественные ресурсы для социально-экономического развития. Нигерия, например, теряет приблизительно 7% добываемой нефти в результате криминальной деятельности, включая пиратство.

В феврале 2012 г. замгенсека ООН по политическим проблемам Б. Линн Паскоу на брифинге в СБ ООН заявил: «В то время как 10 лет назад пиратство было неизвестным феноменом в Гвинейском заливе, число недавних нападений и ущерб, который они нанесли, достигли ужасающих размеров... В 2010 г. было 45 случаев пиратства в 7 странах. О них



На карте обозначены самые «горячие» точки пиратского беспредела в Гвинейском заливе.

было доложено Международной морской организации при ООН (ИМО). За последний год число пиратских нападений выросло до 64 в 9 странах... Государства региона должны создать объединенный фронт, чтобы эффективно отвечать на растущую угрозу». Он подчеркнул, что пиратство и вооруженное ограбление судов в регионе все больше подрывают усилия по поддержанию и обеспечению социально-экономического развития⁸.

Оценивая противопиратскую стратегию ООН в Западной Африке, можно полагать, что она еще находится на эмбриональном уровне. Предстоит сделать многое, чтобы дать адекватный ответ на этот вызов.

СОЦИАЛЬНЫЕ КОРНИ ПИРАТСТВА

Загрязнение окружающей среды в результате деятельности нефтяников, ухудшение условий рыболовства и сельского хозяйства и невозможность для местного населения воспользоваться доходами от эксплуатации естественных ресурсов, прежде всего нефти, - все это подтолкнуло жителей прибрежных районов Нигерии к требованию большей автономии. «Движение за освобождение Дельты Нигера» (*Movement for the Emancipation of the Niger Delta - MEND*) стало зонтичной организацией для местных вооружен-

ных групп, выступающих с социально-экономическими и политическими требованиями. С 2006 г. повстанцы все чаще стали нападать на суда и нефтяные платформы в самой дельте и в близлежащих водах, похищать иностранных рабочих. Они нелегально откачивали нефть из трубопроводов, разрушали нефтяное оборудование. Достаточно скоро такие нападения стали источником денежных доходов. Со временем стало невозможно определить, являются ли подобные действия политически мотивированными или просто бандитизмом. Всё стало сливаться в одно целое.

Перед лицом крупных финансовых потерь и усиления нестабильности властями Нигерии поставлена задача - выкорчевать реальные причины, стоящие за пиратскими нападениями, в частности коррупцию, и обеспечить экономическое развитие Дельты Нигера.

Об эффективности этих мер говорить еще рано.

В настоящее время Нигерия является пятой по объему поставляемой нефти в США, а к 2015 г., возможно, станет и четвертой⁹. Кризис в Ливии только увеличил спрос на ее углеводороды. На этом фоне неудивителен рост пи-

ратства и вооруженных грабежей на море.

Амнистия, объявленная в 2009 г. для политически мотивированных участников «Движения за освобождение Дельты Нигера», снизила накал недовольства. Но от нее выиграли лидеры, а не среднее и низшее звено повстанцев. Бывшие повстанцы изменили характер своих операций, переклотившись на пиратство¹⁰.

Надо отметить, что внутри своих собственных морских границ Нигерия в какой-то степени контролирует ситуацию с помощью военно-морских патрулей и разведки. Однако нападения пиратов в соседних странах участились. Особенно опасная ситуация сложилась в Бенине, у которого 40% государственных доходов обеспечивает порт Котону. Число иностранных судов в этом порту уменьшилось, что нанесло удар по экономике Бенина и соседних с ним, зависящих от этого порта экономически, Нигера и Мали¹¹.

Аналитики считают, что многие пираты в Гвинейском заливе - нигерийцы. Коррупция судебных и политических органов в Нигерии позволяет процветать преступности. По мнению специалистов, похищения танкеров организованы разветвленной преступной бандой, которая знакома с нефтяным бизнесом. Те, кто участвуют в захвате судов, возможно, уже направились в дельту Нигера, где преступники похищают нефть из труб, а затем продают ее на черном рынке.

РАЗМЫТОСТЬ АНТИПИРАТСКИХ ЗАКОНОВ

Международная морская организация (ИМО) призвала к согласованным действиям правительств, судоходных компаний и агентств ООН, чтобы успешно действовать против пиратов. Однако возникает вопрос, на основе каких легальных правовых актов возможны эти усилия?

Ст. 100 Конвенции ООН по морскому праву, принятая в 1982 г., гласит, что «Все государства сотрудничают в максимальной возможной степени в пресечении пиратства в открытом море или в любом другом месте за пределами юрисдикции какого-либо государства». Ст. 108 определяет рамки для регионального сотруд-

ничества, чтобы бороться против пиратства и контрабанды наркотиков. Однако вооруженные грабежи в этом регионе чаще происходят в территориальных водах, а там переплетены преступная деятельность и социальные протесты, что затрудняет применение международных правовых норм.

Флорентина А. Уконга из Комиссии по Гвинейскому заливу, выступая на заседании Совбеза ООН, заявила, что в странах региона не существует стандартного, всеми принятого определения пиратства. Поэтому в ряде случаев пираты могут избежать наказания или же отделаться легким наказанием¹².

В Аденском заливе морской разбой можно квалифицировать как «пиратство в открытом океане». В Гвинейском заливе нападения в основном происходят в национальных, т.е. прибрежных водах, поэтому с юридической точки зрения их нельзя квалифицировать как «акты пиратства». Между тем, нападения вооруженных бандитов на судно и угрозы экипажу или грузу трудно не называть «пиратством».

Однако закон есть закон. Если рассматривать пиратство, которое процветает в Сомали, оно коренится в том, что там государство отсутствует уже практически двадцать лет. Пиратство или, выражаясь точнее, преступные нападения на суда в Гвинейском заливе, означают следующее: бандитизм на морских путях региона, который недостаточно защищен военными кораблями.

СБ ООН единогласно одобрил резолюцию № 1816 (2011 г.) по поводу пиратства и организованной преступности в Западной Африке. Эта резолюция подтверждает ст. 100, 101 и 105 Конвенции ООН по морскому праву и тем самым определяет юридические рамки для борьбы с пиратством и вооруженными грабежами на море. Таким образом, Совбез решил не вносить изменения в уже существующие положения международного права, которые, однако, не могут охватить все формы преступных действий на морях, включая пиратство, вооруженные грабежи, контрабанду наркотиков и оружия морским путем.

Существующие правовые нормы по поводу пиратства размыты и разобщены, поэтому они не все-

гда эффективны. Конечно, есть прецеденты региональных соглашений как в Азии, так и в районе Африканского Рога. Они могут служить образцами для ситуации в районе Гвинейского залива.

В соответствии с международным правом, само пиратство может быть совершено только вне территориальных вод. Когда же нападения совершаются в пределах территориальных вод или во внутренних водах соответствующих стран в регионе Гвинейского залива, это подпадает под законодательство о вооруженном бандитизме. Поэтому под вопросом остается, как можно использовать международные механизмы репрессий и борьбы с пиратством на международном уровне.

КАК ЗАЩИТИТЬСЯ?

Европейский союз судоходных компаний призывает использовать в Гвинейском заливе опыт борьбы с сомалийскими пиратами, а именно: осуществлять судоходство в международно-рекомендованных транзитных коридорах под защитой военных кораблей. Идея неплохая, но иностранных военных кораблей в регионе практически нет.

Судам рекомендовано двигаться со скоростью 18 узлов в час, чтобы затруднить потенциальным захватчикам высадку на судно. Помогают и второстепенные меры - установка более высоких бортов, ликвидация выступов, которые помогают пиратам высадиться на суда. Но это, в конце концов, не решение.

Западные судоходные компании призывают использовать военно-морские силы НАТО для защиты судов от пиратов, как это делается в водах Африканского Рога. С ними должны координировать действия корабли и другие вооруженные силы стран, интересы которых затрагивает бандитизм на морях.

Все чаще ставится вопрос о вооруженной защите торговых судов - самим экипажем или частными охранными фирмами. Однако это может привести к росту насилия со стороны пиратов. Главное - безопасность экипажей. Даже если владельцы грузов заботятся об их сохранности, безопасность экипажей и самих судов должна стоять на первом месте.

Сейчас и блогосфера, и СМИ

заполнены открытой и скрытой рекламой охранных фирм. Не отстали в стороне и российские граждане, имеющие боевой опыт.

В этой связи приведем выдержки из интервью газете «МК» одного из организаторов российского охранного предприятия¹³:

«Пиратство - это криминал в чистом виде, - говорит бывший российский офицер, назвавший себя Алексом. - Власти в районах, где орудуют пираты, нет, возможности зарабатывать - тоже. Один захват, другой - и бизнес пошел. Три года назад лишь 30% судоводных компаний пользовались услугами охраны, сейчас - все 80.

- Пиратов не смущает тот факт, что на судне есть вооруженная охрана?

- Пираты - не герои Брестской крепости, и бросаться на дуло автомата не будут. В большинстве случаев еще до нападения они стараются прощупать почву относительно вооруженных людей на борту. Завидев их лодки, мы поднимаем оружие над головой. Обычно после этого они понимают, что преимущество на нашей стороне.

- А экипаж может оказать сопротивление, к примеру, отстреливаться?

- У них нет оружия. Впрочем, согласно директиве по действиям экипажа на случай пиратской атаки, моряки должны бросать в захватчиков болты и коктейли Молотова... Но ведь этот приказ преступен. Моряк - безоружный, мирный человек, и он не подписывался стоять под пулями.

- Есть же коридор «безопасности», охрану и проводку судов в котором обеспечивают боевые корабли тихоокеанского флота?

- Приведу случай, возмущивший всех моряков. Мы проводили огромный сотысячный нефтеналивной танкер, вошли в «коридор безопасности», как внезапно вахтенный увидел приближающуюся моторку с пятеркой загорелых парней. Мы рисковать не стали - все же на пороховой бочке сидим - и дали предупредительный огонь. Капитан же, согласно инструкции, по 16-му каналу радиосвязи сообщил о нападе-

нии и запросил помощь: «... Я судно такое-то, меня атакуют пираты. Хелп ми, хелп ми...»

- И что?

- Атаку мы, естественно, отбили. А американские военные вышли с нами на связь через 6 часов: «У вас все в порядке? Мы знаем, на вас была совершена пиратская атака...» Капитан не выдержал и выпалил в эфир все английские матерные слова, которые успел вспомнить.

- Как пираты обращаются с пленниками?

- Пираты Западной Африки - это настоящие бандиты, нападающие на суда не ради выкупа, а с целью забрать деньги, технику, товары. Они могут человека и ножом пырнуть, и застрелить...»

ВСЕМИРНЫЙ ОБМАН?

В августе 2011 г. корпорация страховщиков «Ллойд» записала Нигерию, Бенин и близлежащие к ним воды в такую же категорию риска, как Сомали, где два десятилетия войны и анархия позволили процветать пиратству. Это означает удорожание мореходства в Гвинейском заливе и резкое увеличение доходов страховщиков.

В начале 2012 г. на пиратском фронте взорвалась «бомба» под названием «Экономическая цена пиратства». Это - исследование, подготовленное американским фондом *One Earth Future Foundation* и торжественно презентованное в Лондоне. По всем мировым СМИ теперь гуляют цифры убытков от пиратства - \$8-12 млрд ежегодно, и полученных пиратами «доходов» в виде выкупов - \$177 млн в 2009 г. и \$238 млн - в 2010 г.

Эти цифры признаны ООН и международными морскими организациями. Однако большинство событий современной жизни становятся объектами комментариев и оценок не только в официальных или официозных изданиях, но и в блогосфере. А там самостоятельные расследования тоже могут иметь свой эффект «бомбы».

Таковым стал анализ экономической цены пиратства, проведенный Михаилом Войтенко - известным экспертом в этой облас-

ти. Приведем сокращенное изложение его анализа¹⁴:

«Исследование потрясает. Но не цифрами убытков от пиратства, а уровнем фальсификации имеющихся в открытом доступе данных. Приведу лишь пару примеров самых вопиющих фальсификаций.

Первая - сумма выкупов. Исследователи сделали 2009 год «базовым» для расчета общей суммы выплаченных пиратам выкупов. Согласно их мнению, средний выкуп составил \$3,4 млн, было выкуплено 52 судна, итого - искомые \$177 млн. На самом деле, от 3 до 3,5 млн - это рекордные суммы того года, выплаченные за супертанкер «*Sirius Star*», «*Фаину*» с танками и еще за пару судов. А средняя стоимость выкупов составила \$2,4 млн. То есть «исследователи» объявляют рекорды средней суммой, уравнивая в стоимости «доу» (парусная большегрузная деревянная лодка) с парой тонн риса на борту с супертанкером, заполненным нефтью под завязку, или с «*Фаиной*», набитой танками и «Шилками».

Корпорация «борцов с пиратами» уже давно манипулирует статистикой, и «доу», оставшиеся неизменными со времен Синдбада-морехода (разве что бензиновый движок появился), стали просто незаменимыми для этих целей. Согласно исследованию, в 2009 г. было выкуплено 52 судна, тогда как на самом деле - 31. Просто в статистику, не моргнув глазом, включили все «доу», и это при том, что известны лишь единичные случаи выкупа таких лодок - о миллионах и речи быть не может.

На самом деле, никогда еще в своей истории пираты не получали выкупов больше \$75 млн, и то - в рекордные 2009 и 2010 гг.

Вторая фальсификация - оценка расходов, понесенных в связи с изменениями маршрутов судов. Речь о том, что якобы из-за страшной угрозы пиратства многие судовладельцы перенаправляют суда в обход мыса Доброй Надежды и всей Африки, а не по Суэцкому каналу.

...В большинстве случаев проще и дешевле нанять охрану, чем гнать судно вокруг Африки. Стоимость такой охраны

не зависит от размеров и типов судов. Стандартная группа в 4 человека с легким стрелковым вооружением обходится в среднем в \$40-60 тыс. за один проход, в зависимости от маршрута. В год опасными водами проходит вряд ли меньше 30 тыс. судов, с учетом маршрутов Восток-Запад (Суэцкий канал) и Север-Юг.

Если дать каждому транзиту охрану средней ценой \$40 тыс., получим \$1,2 млрд - это гигантский и очень привлекательный рынок. Пока еще, конечно, до этого далеко. Вряд ли более 20% всех следующих опасными водами судов нанимают охрану. Эти расходы и есть прямые, непосредственные убытки, которые несет мировая экономика от сомалийского пиратства - около \$500 млн в год. Никакие не 8-12 млрд.

А вот самые интересные убытки - от возросшей стоимости страхования.

Для судна, не имеющего набора обязательных страховок, будет закрыто большинство портов мира. Судовладелец, который откажется от страховой дани, тут же вылетит из бизнеса - его суда просто не смогут работать, если только он не переключит их на перевозку контрабанды. Поэтому слово страховщиков - закон. У них есть т.н. Ллойдовский совместный военный комитет (*Lloyd's Joint War Committee*), он-то и принимает решения о включении той или иной части Мирового океана в список зон, приравненных к зонам военного риска. Поэтому уверенно предполагаю: пираты использованы как предлог, и под этим предлогом с судоходства ежегодно собирают дань в размере нескольких сот миллионов долларов. Обратите внимание - все прочие убытки и прибыли носят объективный, физический характер.

Чтобы получить выкупы, пираты рискуют жизнью и, насколько можно это назвать работой, работают. Судовладелец платит выкуп и несет убытки, связанные с длительным простоем судна. Чтобы получить немалое вознаграждение, частные охранники садятся на суда и делают свое дело, иногда рискуя жизнью. И лишь страхование военного риска не

имеет под собой никакой реальной базы, не несет никаких рисков и расходов. Это чистый доход без каких-либо усилий.

Вот и возникает резонный вопрос: а вправе ли мы приписывать пиратству эти убытки судоходства?..»

Очевидно, что общепринятой и надежной статистики убытков от пиратства не существует. Поэтому и приведенные выше оценки имеют право на существование, хотя бы как отправной точки серьезной дискуссии.

ПИРАТСТВО И ТРАНСНАЦИОНАЛЬНАЯ ПРЕСТУПНОСТЬ

Когда говорят о феномене пиратства, иногда забывают, что оно - лишь одна из форм организованной преступности, которая включает торговлю людьми, незаконный оборот наркотиков, контрабанду оружия, терроризм. Эти формы преступности связаны друг с другом и подпитывают друг друга. У них общие социальные корни - нищета, безработица, особенно среди молодежи, массовая коррупция, а также недееспособные органы безопасности и прозрачные границы.

Не случайно Совбез ООН рассматривал вопрос о транснациональной преступности в Западной Африке почти в то же время, что и проблему пиратства в Гвинейском заливе. Правда, было решено охватить более обширный район - не только прибрежные государства, но и зону Сахеля. Не имеющие выхода к морю Мали, Нигер и Чад напрямую связаны с прибрежными соседями.

Абдель Фатау Муса, политический директор ЭКОВАС, заявил, что такие страны, как Нигерия, Гана, Бенин и Сенегал приняли ряд шагов для обеспечения безопасности своих вод, но большинство из них не имеют возможности для операций в открытом море. Он подчеркнул, что «Влияние неконтролируемого пиратства как на экономику западноафриканских стран, так и на мировую экономику нельзя недооценивать». По его словам, активность пиратов в богатом нефтью Гвинейском заливе подстегивают другие формы организованной преступности, такие

как наркоторговля, торговля людьми и терроризм¹⁵.

Страны Западной Африки и Сахельского региона прикладывают усилия на национальном и региональном уровнях в целях решения этих проблем. Они приняли региональный план действий по решению растущей проблемы незаконного оборота наркотиков, организованной преступности и злоупотребления наркотическими средствами в Западной Африке и план действий Африканского Союза в области борьбы с наркотиками и предупреждения преступности.

Транснациональная организованная преступность, в т.ч. пиратство, - это не просто уголовное явление. Она подрывает сами основы государства.

Ряд западноафриканских государств за последние несколько лет совершили рывок по пути экономического развития, добились более прочной политической стабильности. Тем не менее, ситуация остается напряженной. Терроризм и распространение оружия, активизация пиратства у побережья не только создают серьезные угрозы для безопасности и жизни людей, но и бросают вызов системам управления, миру и стабильности государств региона, причем как нестабильным постконфликтным государствам, так и государствам, вставшим на демократический путь.

¹ www.globalpost.com (28.02.2012)

² www.ria.ru (17.10.2012)

³ www.ria.ru (26.06.2012)

⁴ www.globalpost.com (28.02.2012)

⁵ *Rider David*. Piracy's Emerging Market: The Gulf of Guinea - <http://www.gcaptain.com> (25.10.2011)

⁶ www.lmalloyds.com

⁷ *Nelson Rick, Ware Aaron*. An Emerging Threat? Piracy in the Gulf of Guinea - <http://www.csis.org> (8.08.2012)

⁸ www.un.org.ru (27.02.2012)

⁹ *Nelson Rick, Ware Aaron*. Op. cit.

¹⁰ *Alessi Christopher*. Combating Maritime Piracy - <http://www.cfr.org> (13.03.2012)

¹¹ www.un.org.ru (21.02.2012)

¹² www.un.org.ru (27.02.2012)

¹³ Антипираты XXI века // Московский комсомолец. 04.05.2012 - www.mk.ru

¹⁴ *Войтенко М.* Экономика пиратства - <http://www.novayagazeta.ru> (9.06.2011)

¹⁵ www.un.org.ru (27.02.2012)