

ПИРАТЫ XXI ВЕКА

Б.В. Благообразов – Дальрыбтуз

Пиратство (от греческого *peirates* – морской разбойник) – насильственные действия против судов в море (морской разбой), а также нападение с моря на прибрежные местности с целью грабежа. По международному праву любое судно, независимо от национальности, вправе задержать пиратское судно, а в случае сопротивления или попытки скрыться – потопить его. По «Нионскому соглашению» (1937 г.) незаконное потопление торговых судов подводной лодкой также приравнено к пиратству.

Несмотря на требования международного права, пиратство существовало всегда и представляет большую опасность всем судам в море. Число нападений пиратов на гражданские суда растет из года



в год. А в период 1991 – 2002 гг. оно увеличилось более чем в 2 раза.

Так, по информации Международного морского бюро за период с января по март 2002 г. 87 судов подверглись нападению морских пиратов, что на 28 % больше, чем за тот же период 2001 г. Примерно 50 % нападений пиратов зафиксировано в акваториях морей Юго-Восточной Азии. Наиболее опасными районами считаются Малакский пролив, Филиппинское море, подходы к Сингапуру, Гонконгу, Тайваню, Индонезии, Малайзии, Бирме, Таиланду, Ласосу, Камбодже, Вьетнаму, о. Шри-Ланка. На Западе печальную славу имеют Карибское море, подходы к портам Бразилии, Колумбии, Венесуэлы. Впервые Африка обошла Юго-Восточную Азию и стала самой опасной зоной мореплавания: побережье Западной Африки – от Анголы до Сенегала (Дакар, Лагос, Нигерия), Восточной Африки – от Сомали до Кении. Имели место нападения в Южно-Китайском, Восточно-Китайском, Желтом морях.

В первом квартале 2002 г. у берегов Гвинеи, Нигерии, Сомали, Танзании и в акватории Красного моря было совершено 32 покушения на гражданские торговые суда. За этот же период в водах Индонезии зафиксированы 22 пиратские акции. Удобным местом для пиратства являются узкие проливы, где сложно маневрировать, а также районы с большим числом островов. Пираты учитывают климатические условия, уточняют акватории со слабой морской береговой охраной, конфликтные районы.

Международные эксперты полагают, что возрастание числа морских разбоев могло быть вызвано глобальным замедлением темпов экономического роста в большинстве стран мира. Цели нападения пиратов – деньги, ценное имущество, личное имущество членов команды, судовое оборудование, провизия, горюче-смазочные материалы.

За короткий промежуток времени (январь – март 2002 г.) пираты 17 раз применяли огнестрельное, а в 31 случае – холодное оружие. В результате два члена экипажей судов, подвергшихся ограблению, были убиты, пять – получили ранения, а еще 21 моряк из состава экипажа судна, совершавшего плавание под камбоджий-



ским флагом, считаются пропавшими без вести с тех пор, как в январе 2002 г. пираты взяли их в заложники на пути следования из Китая в Японию.

В пяти милях от Сингапура пираты напали на грузовое судно «Спринг-стар». Застрелили старшего помощника капитана, разграбили трюмы и каюты на сумму 3 млн долл. США. При аналогичных обстоятельствах погибли капитан датского судна «Балтимор Зефур» и его старший помощник.

Среди бела дня недалеко от Рио-де-Жанейро при захвате либерийского танкера «Ананд» пираты расстреляли двух греческих матросов и электрика, оказавших сопротивление.

В Малакском проливе в 1998 г. пиратами была перебита вся команда тайландского танкера. С потерявшим управление судном столкнулся японский танкер «Нагасаки Спирит». В море вылилось 13 тыс. т нефти.

В 1999 г. бесследно исчезло российское судно, груженное металлопрокатом, с русским капитаном и филиппинской командой.

Как говорит анализ совершенных нападений, пиратов можно ожидать на судах всех типов, любого водоизмещения, как гражданских, так и военных. Сами же они используют подготовленные к нападению средне- и малотоннажные суда под любым флагом, быстроходные катера и моторные лодки.

Пиратов можно разделить на две категории: первая – это хорошо подготовленные, вооруженные, тщательно натренированные, оснащенные современными средствами связи бандиты-профессионалы, т.е. люди, которые навсегда посвятили себя этой деятельности. Из оружия они предпочитают израильские «Узи», российские «АКМ», иногда гранатометы, крупнокалиберные пулеметы, переносные пусковые установки неуправляемых ракет. От

них нельзя ждать пощады, они идут на все. Вторая категория – местные жители прибрежных и островных районов, вооруженные в основном холодным оружием (ножами, кастетами, пиками).

Для того чтобы яснее представить действия пиратов при нападении, приведем примеры без особой ссылки на время происходившего и место, т.е. обрисуем почерк их действий.

Немецкое судно находилось в Малакском проливе у берегов Индонезии, бдительно неся вахту, так как район был неспокойный. Прошли опасную зону, команда разошлась по каютам отдыхать. Капитан проснулся от какого-то шороха. Дверь открылась, и несколько вооруженных бандитов осторожно вошли в каюту. Увидев капитана, главарь наставил на него пистолет. Пираты связали командира корабля, заклеили ему пластырем рот, вскрыли сейф, вытащили оттуда полторы тысячи долларов и исчезли быстро и бесшумно, как и появились.

Глубокой ночью, когда на одном из российских судов все, кроме вахты, спали, в каюту старшего помощника ворвались четверо крепких мужчин. Старпом не растерялся, схватил стул и стал обороняться. На шум прибежали вахтенные. Пираты скрылись так же быстро, как и появились, однако в потасовке успели нанести ножевое ранение в плечо старшему помощнику.

Сухогруз «Марта» под флагом Республики Кипр был захвачен пиратами у берегов Вьетнама. Пираты окружили всех членов экипажа и отправили их в трюм. Судно отбуксировали в неизвестный порт, ограбили его (около 2000 т цинковых пластин, а также нелегальный груз – оружие). О судьбе экипажа из нескольких человек ничего не известно.

В последнее время практикуется захват судов для перепродажи. Пираты захватывают корабль, экипаж высаживают на отдаленном острове, судно увозят, перекрашивают, переименовывают, регистрируют в другом государстве, а затем продают.

Тенденцию роста пиратских нападений в последние годы можно объяснить следующими причинами. Действенного противостояния пиратам нет. Правительства, в чьей юрисдикции находятся воды, являющиеся традиционно пиратскими еще в прошлом веке, не имеют средств для охраны, а иногда и желания, в том числе в связи с коррупционностью некоторых представителей полиции, таможи, администрации портов.

Современные пираты, кроме случайных искателей приключений, – это чаще всего члены международной мафии, про-

мышляющей морским разбоем. Они получают необходимую информацию о судах, иногда даже документы и накладные на грузы. В порту Манилы, например, полный набор фрахтовых документов стоит до 300 тыс. долл. США. Пиратская мафия имеет надежных осведомителей в Сингапуре, Бангкоке, в том числе в полиции и портовых администрациях. Подобно наркомафии, пираты создали систему, позволяющую им за несколько часов «отмыть» до 3 млн долл. в банках Гонконга.

Считается, что капитаны и судовладельцы скрывают около 60 % случаев нападения пиратов из опасений дополнительного ущерба в связи с вынужденной длительной стоянкой в порту при полицейском расследовании, что обходится в среднем до 12 тыс. долл. в сутки. Это затрудняет выявление полной картины пиратского разбоя и принятие соответствующих мер обороны.

Для остановки судна и сближения с ним используются дезинформация по радио и различные обманные действия. Например, пираты сообщают о том, что официальные власти просят оказать помощь судну, терпящему бедствие. Или действуют от имени полицейской службы, таможи, используя соответствующую униформу. В узких местах и проливах пираты маскируются под рыбаков. Ставят сети на маршруте движения судна, имитируя занятость рыболовством, чем обеспечивают сближение с жертвой и на быстроходных катерах берут ее на бордаж. Взбираются на борт с помощью абордажных «кошек», крюков и бамбуковых лестниц, штормтрапов, шкентелей.

Если пиратам удается скрытно подняться на борт судна, то они могут не беспокоить команду, вскрывают контейнеры с наиболее ценным грузом и скрываются. Нередко в этом им помогают лица, имевшие доступ на судно в качестве портовых рабочих, нелегальные пассажиры или бандиты, внедренные в состав экипажа.

В случаях, когда не удается скрытно подняться на борт, пираты могут захватить заложников и взять под контроль действия капитана и экипажа. Как правило, выводят из строя средства радиосвязи, чтобы не допустить своевременную передачу сообщения о нападении.

Нападения на корабли, стоящие на рейде и в порту, осуществляются, как правило, в темное время суток с нескольких маломерных судов или небольшой группой под видом морской полиции, таможи, что характерно в основном для портов Филиппин. Пираты в таких случаях просят капитана собрать экипаж в одном месте для опознания в связи с криминальным происшествием, якобы имевшим место в

порту. Команда изолируется, судно грабится. В некоторых случаях пираты применяют шантаж, например, когда им через осведомителей становятся известными противозаконные действия судна, например, нелегальный фрахт или наличие нелегальных пассажиров. В этом случае они добиваются получения взятки, части груза.

Общий характер пиратских нападений – скрытность, внезапность, отвлечение внимания от своих намерений, введение в заблуждение, скоротечность атаки, четкая организация, хорошая огневая и физическая подготовленность, в том числе умение применять приемы восточных единоборств.

Современное пиратство стало настолько серьезной опасностью, что судовладельцы в своих изданиях завели специальные разделы, в которых дают информацию о пиратских нападениях и рекомендации по противодействию им, правда, не всегда согласующиеся с международным морским законодательством и безопасностью самого экипажа, например, предлагают держать на борту баллоны со слезоточивым газом. Многие предлагают вооружать команды грузовых судов, но другие возражают, так как это заставит пиратов быть более жестокими. Влиятельный союз судовладельцев «Бимко» даже обратился в ООН с просьбой направить в Малакский пролив подразделение «голубых касок» с вертолетами и патрульными катерами. Портовая полиция Сингапура предлагает иметь в сейфе 500 долларов, чтобы дать пиратам возможность ограбить себя.

Был создан специальный региональный координационный Центр по борьбе с пиратством, расположенный в Куала-Лумпур (Малайзия). Это нечто вроде регионального антипиратского Интерпола, который ведет учет, анализ пиратских нападений, делает обобщения, дает информацию и рекомендации, координирует действия антипиратских сил.

22 октября 1999 г. индонезийские власти информировали о потере панамского сухогруза «Алондра Рэйнбоу», направлявшегося из Индонезии в Японию с грузом алюминиевых слитков. На борту находились 17 членов экипажа – 15 филиппинцев и два японца. Судно было захвачено пиратами у берегов Индонезии. Через месяц экипаж был обнаружен в Таиланде. Стало известно, что судно захвачено пиратами и изменило курс. 17 ноября Центр по борьбе с пиратством в Куала-Лумпур оповестил, что сухогруз с измененным названием следует в сторону Персидского залива. Командование ВМФ Индии приняло решение о перехвате судна ракетными

катерами. Только после 12-часовой погоны и предупредительных выстрелов пираты остановились в 270 милях от побережья Гоа. Их оказалось 10 человек, все индонезийцы.

В 70 % случаев пиратские нападения в Юго-Восточной Азии совершали лица китайской национальности. Они же осуществляли противоправные действия против российских судов в Южно-Китайском, Восточно-Китайском и Желтом морях. Но начиная с 1997 г. в этих морях нападения прекратились, по-видимому, потому что после обращения российского МИДа китайское правительство приняло соответствующие меры.

На основании анализа случаев пиратских нападений на гражданские суда целесообразно использовать некоторые рекомендации, которые могут способствовать снижению вероятности встречи с морскими разбойниками и повышению эффективности противодействия им в соответствии с морским законодательством. При определении маршрута плавания следует выбирать его вдали от районов пиратской активности, а если это невозможно, то сравнить риск и выгоды данного рейса и принять решение о целесообразности его выполнения. Предусмотреть прохождение опасных районов в дневное время, по кратчайшему пути, на полном ходу, желательны в составе группы судов. Время прибытия в порт назначения целесообразно регулировать изменениями хода или маршрута, не допуская длительной стоянки на рейде, когда пираты могут проникнуть на судно.

Встречу с пиратами нельзя оставлять на волю случая. К ней нужно готовиться заранее. Для этого целесообразно составить план и расписание действий экипажа на возможные варианты: 1) в порту при подготовке к рейсу; 2) в потенциально опасном районе пиратской активности; 3) при обнаружении признаков (подозрений) подготовки нападения; 4) при abordage; 5) при обнаружении проникших на судно пиратов.

В расписании должны быть указаны: судовой номер, обязанности, место, организация, средства наблюдения, противодействия пиратам и связи с мостиком. Заранее определить порядок применения радиосвязи для передачи донесения при угрозе или нападении пиратов. Иметь в готовности в тайниках несколько портативных средств связи, необходимых в случае вывода основных средств из строя или захвата их пиратами.

Заранее подготовить помещение, которое защищено от нападения пиратов. Оно по возможности должно иметь обзор вперед, а другие окна (иллюминаторы) –

наглухо закрыты щитками. Двери должны быть оборудованы самозакрывающимися устройствами. Открытие дверей снаружи должно обеспечиваться только ключом. Помещение это использовать для сосредоточения команды, кроме ходовой вахты, в случае проникновения на судно большого числа пиратов или когда они вооружены. Аналогичные самозакрывающиеся устройства должны быть на дверях в ходовую и радиорубку, машинное отделение, ЦПУ. Иметь в готовности в тайниках средства для аварийного открывания дверей и иллюминаторов.

Иметь в готовности средства для обреза (обрубания) абордажных тросов и швартовых. Провести занятия и тренировки с членами команды по выполнению своих обязанностей по этим расписаниям. Вести учет допущенных на судно посторонних лиц, фотографирование или видеосъемку лиц, проводящих погрузочные и другие работы. Перед убытием из порта тщательно проверить отсутствие на нем посторонних лиц.

Во время плавания, при приближении к району пиратской активности, капитану необходимо находиться на мостике. Увеличить ход. Усилить ночную вахту. Обеспечить непрерывное патрулирование членов экипажа на корме и вдоль бортов. Обеспечить их радиотелефонами для связи с ходовой рубкой. Подготовить все имеющиеся прожекторы для просмотра окружающего морского, прибрежного и воздушного пространства. Установить дополнительно радиолокационную вахту на малых шкалах дальности.

Особое внимание уделять малоразмерным быстроходным судам и катерам, летательным аппаратам, идущим параллельным курсом. Но не забывать при этом, что действия пиратов могут быть отвлекающими, а abordage готовится с других малозаметных плавсредств и направлений. Поэтому наблюдение должно быть круговым. Подготовить все имеющиеся сигнальные средства для оповещения судов и кораблей в случае нападения.

При приближении атакующих плавсредств необходимо увеличить ход до максимального, включить сигнал тревоги. Объявить по радиотрансляции: «Общесудовая тревога. Нападение пиратов». Донести местным властям и судовладельцу о факте нападения пиратов с указанием координат, типа, количества атакующих судов. Члены экипажа занимают свои места по расписанию и приступают к своим обязанностям. Препятствовать подъему пиратов на борт резкими изменениями курса для затруднения швартовки и забрасывания «кошек»; сбрасыванием швартовых

«кошек», абордажных лестниц; обрезанием (обрубанием) швартовых; использованием противопожарных стволов в качестве водометов. Все эти действия должны быть только средствами защиты без применения оружия.

Если пираты проникли на судно, то действия капитана и командного состава должны быть направлены на обеспечение безопасности экипажа, поиск путей сохранения экипажем контроля за управлением судна, возможностей скорейшего удаления налетчиков с судна.

Если пираты взяли под свой контроль машинное отделение судна или ходовой мостик, захватили заложника или поставили под угрозу безопасность судна, то капитан и его помощники должны сохранять выдержку и искать пути для переговоров. Активное сопротивление вооруженным бандитам не оказывается во избежание жертв.

Эти рекомендации основаны на международном морском законодательстве – положениях «Женевской конвенции 1958 г. об открытом море», «Конвенции ООН по морскому праву» (1982 г.), «Конвенции по борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства» (1985 г.).

Способы действий пиратов, их оснащенность плавсредствами, оружием, средствами связи постоянно совершенствуются, что потребует применения соответствующих приемов противодействия.

Необходимо отметить, что в наших руководящих документах нет указаний по противодействию пиратам. Рекомендации этой статьи помогут капитанам защитить судно и его экипаж в море от пиратов и заострят внимание моряков на безопасности плавания.



Blagoobrazov B.V. Pirates of XXI century

In spite of international law requirements, piracy has always existed. It constitutes danger for all vessels in the sea. The number of attacks on civil ships increases from year to year. Over the period of last ten years (1991 – 2002) it has increased twofold.

In the article the matter is discussed of how to discern pirate vessels in the sea, and what measures are to be taken when encountering sea bandits.