

МОРСКОЕ ПИРАТСТВО

СЕГОДНЯ

&

Проблема морского пиратства или вооруженного разбоя на море, которая существует с незапамятных времен, периодически обращала на себя повышенное внимание народов и их правителей, вынуждая каким-то образом реагировать на нее. Прошедшие годы XXI столетия не явились исключением. С чем это связано? Каково оно сегодня, морское пиратство, и каким оно может стать в ближайшие годы, если не предпринимать в отношении него решительных действий?



Виктор КУЗНЕЦОВ, начальник ФБУ «Служба морской безопасности»

стран, как это было два-три десятка лет назад.

Условия жизни людей, экономическая и социальная обстановка в ряде стран продолжает оставаться крайне неблагоприятной и даже ухудшаться, являясь благодатной почвой для существования и развития различного рода радикальных и экстремистских движений, а также для роста и распространения преступных группировок разного толка, включая морское пиратство. При этом пиратство все теснее переплетается с такими преступными деяниями, как терроризм, незаконное распространение оружия и ограбление морских судов и их экипажей в территориальных водах государств, наркотрафик и незаконная миграция с использованием различных плавающих средств.

С учетом только вышесказанного ситуация с морским пиратством (разбоем) в мире, казалось бы, должна быть сейчас удручающей. Однако не все так однозначно и просто.

География морского пиратства и вооруженного разбоя

Современное пиратство — пиратство последних лет — проявляло себя в районах Сомали (сомалийское пиратство), Гвинейского залива (нигерийское пи-

ратство) и в некоторых районах Азии (азиатское пиратство). Единичные случаи отмечались и в других регионах мира (прочие районы Африки, Южная Америка).

Активность морских пиратов и результативность их действий в указанных регионах в разные годы была неодинаковой. По статистическим данным Международного морского бюро (ММБ) Международной торговой палаты (<https://icc-ccs.org/news>), самым высоким уровнем пиратства и вооруженного разбоя в мире был в 2003 и 2010 годах — тогда ММБ зарегистрировало по 445 нападений на суда.

Наибольшее количество таких происшествий приходилось на район Сомали (237 в 2011 г.). В последующем ежегодный показатель таких преступлений в мире стал снижаться благодаря предпринимавшимся против них мерам. Начиная с 2013 года сомалийские пираты уступили лидирующие позиции по числу совершенных нападений и захватов судов своим нигерийским коллегам, а в 2015 году и в первой половине 2016 года сомалийцы вообще никак не отметились: сказались согласованные действия международного сообщества в борьбе с этим злом. Нигерийцы же дали наивысший результат по нападениям на суда и захватам в 2012 году. В 2015 году они отметились весьма скромными показателями: совершив

04
2016

Прошедшие полтора десятка лет стали периодом всеобщего повышенного внимания к проблеме морского пиратства и вооруженного разбоя в отношении судов. Эти годы, думаю, стали началом нового этапа в решении извечной проблемы. Почему нового этапа? У него немало особенностей, достаточно отметить наиболее очевидные из них.

Морские грузоперевозки в мире, по статистике ООН, ныне составляют почти 80% всего международного грузооборота, то есть морское судоходство стало поистине интернациональным, и, следовательно, морское пиратство и морской разбой стали проблемами не одной или нескольких

14 нападений, они захватили 2 судна. Однако эксперты по вопросам противодействия пиратству уже не первый год замечают, что сообщается далеко не обо всех случаях нигерийского пиратства и вооруженного разбоя.

Количество пиратских нападений в Азии, включая Индонезию, в тот же период времени насчитывало не более 5 за год (но 11 случаев в 2014 г. и 13 — в 2015 г.), а вместе со случаями вооруженного разбоя и грабежа в территориальных водах этот показатель постепенно поднялся до 187 в 2015 году.

Представленная ММБ карта пиратских нападений на морские суда в 2016 г. дает общее представление о масштабе угрозы международного морского пиратства сегодня.

Тенденция к снижению

Общая тенденция последних нескольких лет к снижению количества пиратских нападений в мире сохранилась и в 2016 году. Сравнительные показатели первой половины 2016 года с аналогичным периодом прошлых лет, ММБ констатирует в своем отчете от 25 июля: «Статистические показатели пиратства и вооруженного разбоя на море опустились до самого низкого уровня с 1995 года». В первой половине 2016 года в мире произошло 98 происшествий, связанных с морским пиратством и разбоем, в то время как за тот же период 2015 года их было зарегистрировано 134. В первой половине 2016 года морские разбойники высаживались на борт 72 судов, совершили 5 захватов и еще 12 попыток нападения на морские суда. В заложники на борту судов были взяты



РИС.1. КАРТА ПИРАТСКИХ НАПАДЕНИЙ НА МОРСКИЕ СУДА В 2016 Г. НА ОСНОВЕ ДАННЫХ ММБ

64 члена экипажа по сравнению с 250 за тот же период прошлого года.

Такое снижение количественных показателей пиратства в мире является обнадеживающей новостью, и, как уже было замечено выше, произошло оно не случайно, а благодаря предпринятым мерам, и в частности продолжающемуся сдерживанию сомалийских пиратов и улучшению ситуации за прошедший год в районе Индонезии. Это также было отмечено в упомянутом отчете ММБ.

Опыт противодействия морскому разбою

В районе Сомали международное сообщество с 2008 года под эгидой

Международной морской организации (ИМО) в течение нескольких лет осуществило большой комплекс мер по противодействию сомалийскому пиратству. Об этом уже немало было написано, в том числе и на страницах «Морского флота», и это, в конце концов, привело к нынешнему результату. Вспомним лишь наиболее эффективные конкретные меры по защите морских судов от пиратов в целях распространения положительного опыта в других регионах (по возможности, конечно). Такими мерами, по всеобщему признанию, являются:

- 1) сопровождение торговых судов военным кораблем;
- 2) использование на судах наемной вооруженной охраны;

ТАБЛ. 1. ОБЩАЯ СТАТИСТИКА МОРСКОГО ПИРАТСТВА И РАЗБОЯ В МИРЕ НА ОСНОВЕ ДАННЫХ ИМО, ММБ И РЕСАА

ГОД	НАПАДЕНИЯ НА СУДА				ЗАХВАТЫ СУДОВ			
	Всего в мире	Район Сомали	Гвинейский залив	Азия	Всего в мире	Район Сомали	Гвинейский залив	Азия
2008	293	111	40	42	49	31	5	—
2009	406	217	37	56	49	47	1	1
2010	445	219	28	94	53	49	2	2
2011	439	237	42	69	45	28	10	4
2012	297	75	58	81	28	14	10	4
2013	264	15	51	92	12	2	7	3
2014	245	11	41	124	21	0	8	11
2015	246	0	14	187	15	0	2	13
1-6 мес. 2016	98	0	31	41	5	0	3	2

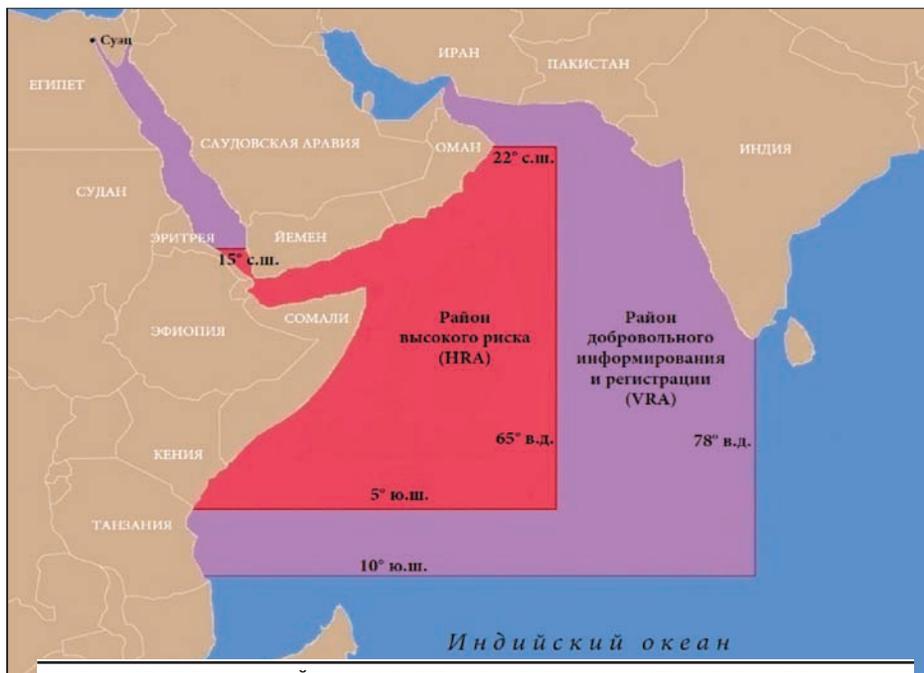


РИС. 2. НОВЫЕ ГРАНИЦЫ РАЙОНА ВЫСОКОГО РИСКА: В КРАСНОМ МОРЕ – 15° С.Ш.; В ОМАНСКОМ ЗАЛИВЕ – 22° С.Ш.; ВОСТОЧНАЯ ГРАНИЦА – 65° В.Д.; ЮЖНАЯ ГРАНИЦА – 5° Ю.Ш. ГРАНИЦЫ РАЙОНА ДОБРОВОЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ И РЕГИСТРАЦИИ В МСЧОА: НА СЕВЕРЕ – ПОРТ СУЭЦ И ОРМУЗСКИЙ ПРОЛИВ; ВОСТОЧНАЯ ГРАНИЦА – 78° В.Д.; ЮЖНАЯ ГРАНИЦА – 10° Ю.Ш.

3) строгое выполнение положений рекомендованного ИМО руководства «Наиболее эффективные методы защиты от пиратства, базирующегося на территории Сомали» (НЭМ-4), которое можно адаптировать для любого пиратоопасного района мира (для района Гвинейского залива это было сделано и одобрено ИМО в 2013 г. – <http://www.imo.org/en/OurWork/Security/SecDocs/Documents/Piracy/CL3394.pdf>).

Аналогичное руководство для Азиатского региона под названием «Региональное руководство по противодействию пиратству и вооруженному разбою в отношении судов в Азии» (Regional guide to counter piracy and armed robbery against ships in Asia) также было подготовлено в 2015 г. и рекомендуется ИМО (<http://www.imo.org>) к использованию.

Применение вышеуказанных антипиратских мер в районе Сомали не прекращается и сегодня. Между тем в связи с достигнутыми успехами в борьбе с сомалийским пиратством и с учетом накопленного опыта антипиратских сил с 1 декабря 2015 года по предложению ведущих судоходных компаний был уменьшен размер района высокого риска (High Risk Area – HRA), получивший одобрение в соответствующих циркулярах Комитета

по безопасности на море ИМО в 2009-2011 годах. При этом остались прежними границы района добровольного информирования судами (Voluntary Reporting Area – VRA) штаб-квартиры организации «Морские торговые операции Великобритании» (УКМТО) и регистрации в Центре морской безопасности – Африканский Рог (МСЧОА).

Да, сомалийское пиратство к настоящему времени удалось нейтрализовать, но в долговременности этого успеха ни у кого нет уверенности, поскольку причины пиратства в этом районе не устранены. И значит, пиратство как явление в районе Сомали не побеждено, от него пока удалось лишь защититься, и ситуация там хрупкая; потенциал местных пиратов остается все еще высоким. Как сказал директор ММБ Мукундан в докладе о пиратстве в мире в 2015 году: «Одно успешное нападение сомалийских пиратов может испортить все, что было сделано, и возродить эту преступную деятельность».

В районе Гвинейского залива опасность пиратства и вооруженного разбоя в 2016 году остается прежней, несмотря на общее улучшение ситуации в мире. Более того, статистика похищения людей показывает рост: за первые шесть месяцев этого года было

зарегистрировано 7 происшествий, связанных с похищением моряков, из 10 произошедших в мире. В районе Нигерии похищенными оказались 24 члена экипажей (в первой половине 2015 года похищенных моряков было 10) от общего числа 44. Замечено, что ныне в Гвинейском заливе похищение людей происходит чаще ради получения выкупа, чем захвата танкеров с целью кражи их грузов.

Нападения нигерийских разбойников происходят зачастую с особой жестокостью: в 2016 году 8 судов подверглись обстрелу (из 9 во всем мире). ММБ считает, что о многих нападениях судовладельцы вообще умалчивают.

В первой половине 2016 года здешние пираты высаживались на суда на удалении 30-120 миль от берега в разных районах залива. В последние годы подобные происшествия регистрировались в водах на всем протяжении акватории от Сенегала на севере до Анголы на юге. Это обусловило увеличение в июле 2016 года размеров района добровольного информирования (VRA) судами антипиратских центров. Признанным всеми районом высокого риска (HRA) считаются воды 12-мильной зоны у берегов Нигерии, Бенина, Того и Ганы.

Пиратство и морской разбой у берегов Нигерии, так или иначе, связаны с нефтедобычей в дельте реки Нигер, где расположены относительно небольшие и разрозненные нефтяные месторождения. Нападению подвергаются десятки танкеров при нахождении их на якорных стоянках, во время дрейфа или перегрузки нефти и нефтепродуктов, а также при прохождении этой области или Гвинейского залива.

Власти пытаются бороться с пиратством и вооруженным разбоем, но справиться с этим они не в состоянии – слабо контролируют ситуацию. На мангровых островах дельты реки Нигер существует широкая инфраструктура по обслуживанию пиратского и разбойного бизнеса: верфи, где строят баржи для перевозки ворованной нефти, жилые базы, нефтяные терминалы и причалы. Нефтеносная дельта реки Нигер превратилась в зону действия бандитских группировок. Они промышляют кражами нефти и разбойными нападениями на суда. Между

собой группировки тоже воюют, а вот с полицией и судами береговой охраны предпочитают не связываться, стараются затеряться в бесчисленных протоках и отсидеться на болотистых мангровых островах. Крайняя бедность и незанятость местного населения способствуют процветанию морского разбоя.

В Нигерии высочайший уровень коррупции, слабо развитые промышленность и инфраструктура, этническое и религиозное противостояние, не устраненные проблемы бандитизма, и как следствие этого — центробежные тенденции, по оценкам экспертов, постепенно превращают Нигерию в «царство хаоса».

ММБ в своем отчете за 2015 год делает вывод: «Морское пиратство и вооруженный разбой в отношении судов у берегов Нигерии стали большей проблемой, чем сомалийское пиратство». Изменений к лучшему в решении этой проблемы благодаря действиям властей страны в ближайшие несколько лет ожидать не стоит. Это значит, что район останется пиратским, и его опасность может только возрасти.

В Азии нападения на суда в большинстве случаев происходят в территориальных водах и потому рассматриваются как вооруженный разбой. Примерно 40% всех происшествий происходит на якорных стоянках и у причалов и около 60% — с проходящими судами. Большинство нападений совершаются с целью мелких краж, правда, в 2014-2015 годах в Южно-Китайском море был отмечен ряд захватов танкеров пиратами и вооруженными разбойниками проходивших судов с целью кражи груза нефтепродуктов (в 2015 г. было совершено 6 таких захватов). На это ведущие судоходные компании отреагировали тем, что по их предложению Центр по обмену информацией ReCAAP¹ с 2015 года внедряет в практику положения «Руководства для танкеров, действующих в Азии, по противодействию

¹ ReCAAP — Региональное межправительственное соглашение 20 стран о сотрудничестве в борьбе с пиратством и вооруженными ограблениями судов в Азии. Центр по обмену информацией ReCAAP — межправительственная организация (www.recaap.org).

пиратству и вооруженному разбою, связанным с хищением грузов нефтепродуктов» (Guide for tankers operating in Asia against Piracy and armed robbery involving oil cargo theft)

Если рассматривать противодействие разбою на море в отдельных районах Азии, то выглядит оно примерно так.

Воды Малаккского и Сингапурского проливов — традиционных охотничьих угодий пиратов — с 2007 года регулярно патрулируются силами правоохранительных органов Малайзии, Сингапура и Индонезии, которые заключили серию соглашений о совместных действиях по этой проблеме. Действует также и региональное соглашение ReCAAP. В их рамках, в частности, ведется и аэронаблюдение за Малаккским проливом. Япония, чей импорт и экспорт полностью зависят от Малаккского и Сингапурского проливов, также предоставляет свои патрульные суда для проведения антипиратских операций в этих акваториях. Таким образом, осуществляется двустороннее и региональное международное сотрудничество по вопросам борьбы с пиратством в этом регионе. В результате к 2013 году количество совершенных там происшествий, связанных с пиратством, снизилось до двух за год, однако в дальнейшем произошел его резкий рост: 48 — в 2014 г., 94 — в 2015 г.; причем 87% из них в 2015 г. были отмечены в Сингапурском проливе. Три происшествия, связанные с кражей грузов нефтепродуктов, тогда же были зарегистрированы в Малаккском проливе.

Видимо, согласованные действия соседних государств по охране этих важнейших судоходных артерий, что являлось полезным опытом и примером в течение ряда лет для многих других стран, дали сбой. Одной из причин такого изменения ситуации, видимо, стало то, что Индонезия в последние пару лет стала намного больше внимания уделять патрулированию и охране своих портовых и околопортовых акваторий — на все, хоть и свои, территориальные воды у страны тысячи островов сил для охраны не хватает.

С другой стороны, такие действия властей Индонезии привели к тому, что за первые шесть месяцев 2016 года,

по данным ММБ, количество краж на судах на якорных стоянках страны сократилось до 24 по сравнению с 54 за тот же период 2015 года. Этого удалось достичь путем указания мест стоянки судов наряду с усилением охраны и регулярным патрулированием морской полицией портовых и околопортовых акваторий. К решению антипиратских задач стал активнее привлекаться военно-морской флот страны. Индонезийский опыт также может быть использован другими государствами, в территориальных водах которых промышленяют морские разбойники.

В прибрежных и особенно портовых водах ряда других азиатских стран уменьшения количества разбойных нападений на суда в последние несколько лет не произошло. Это не может не вызывать беспокойства: в 2015 г., например, в территориальных водах Вьетнама было зарегистрировано 6 случаев и 27 попыток нападений, Индии — 3 случая и 10 попыток, Бангладеш — 10 случаев, Филиппин — 7, Сингапура — 3 и так далее.

В Азиатском регионе международное судоходное сообщество также выделяет условный район высокого риска — в Юго-Восточной Азии, который охватывает Малаккский и Сингапурский проливы, северные районы индонезийских акваторий и западную часть Южно-Китайского моря.

В других регионах мира нападения на суда происходят, как правило, в территориальных водах, чаще в районах портов, с целью кражи судового имущества, личных вещей и денег моряков. Улучшения ситуации пока не наблюдается.

Пиратоопасными считаются прибрежные воды Южной и Центральной Америки (Карибское море, воды Коста-Рики, Бразилии, Колумбии, Венесуэлы, Эквадора, Гайаны).

С учетом сложившихся обстоятельств в пиратоопасных и близких к этому районам мира уже сегодня есть смысл использовать приобретенный положительный опыт противодействия пиратству, не дожидаясь, когда местные пираты и разбойники, воодушевленные единичными удачными вылазками или просто идущие на риск, чтобы выжить, разовьют свою активность до уровня сомалийской 2009-2012 годов.

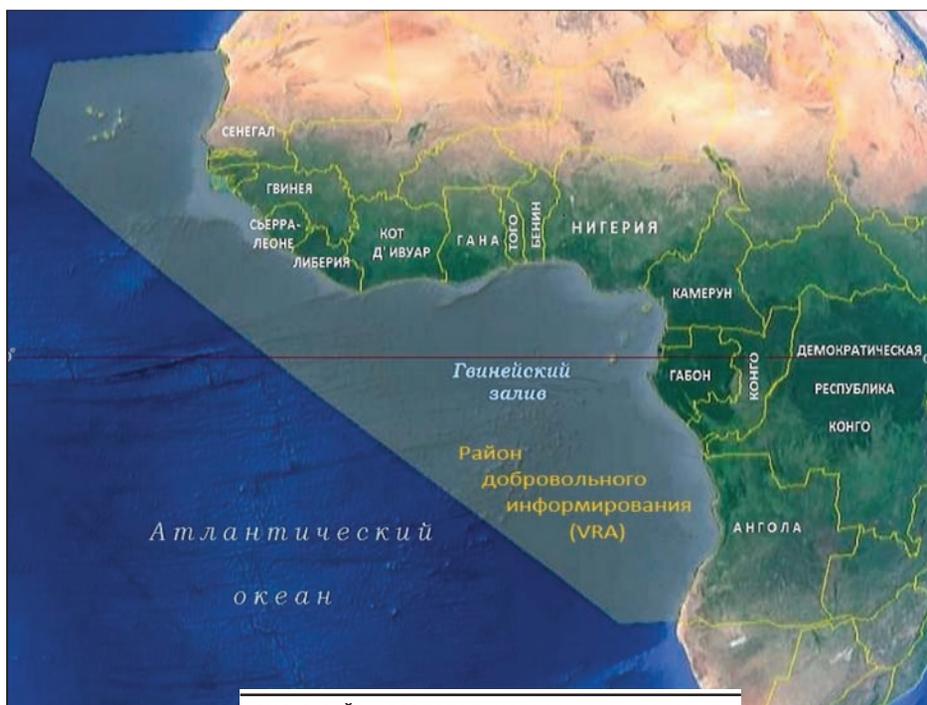


РИС. 3. РАЙОН ДОБРОВОЛЬНОГО ИНФОРМИРОВАНИЯ В АКВАТОРИИ ЗАПАДНОЙ АФРИКИ

Пиратство или терроризм

Пиратство и терроризм, как известно, пересекаются в двух ключевых областях. Во-первых, в юридической: пираты и террористы, будучи негосударственными, криминальными формированиями, объединяются и создают экстерриториальные союзы. Во-вторых, в финансовой области, когда пираты финансируют террористов: известно, например, что пираты финансируют исламистские террористические организации в Сомали и Индонезии.

Разницу представляют собой мотивы пиратства и терроризма в чистых, не смешанных, формах. Цель пиратства — в первую очередь получение денежной прибыли, терроризм же преследует политические или религиозные цели; пираты избегают афиширования своих действий и прибегают к психологическому инструментарию для реализации своих требований, а к силовым методам воздействия — в последнюю очередь, морские террористы, как правило, стремятся к афишированию силовых действий.

С течением времени границы между этими явлениями воспринимаются более размытыми. Используя пиратскую тактику, террористы стремятся распространить свой джихад и на морские рубежи. В Сомали, например, между пиратами и террористическими

организациями образовались прочные связи.

В настоящее время международными морскими организациями пиратство рассматривается как составляющая часть терроризма. Охрана морских путей превращается в приоритетное направление деятельности правоохранительных органов прибрежных государств и в первую очередь стран, которые контролируют деятельность основных морских каналов и проливов. Пиратские нападения нередко рассматриваются как реальная подготовка или прикрытие подготовки к проведению масштабного террористического акта. Однако при нападении на суда нельзя сразу определить цели, которые преследуют нападающие. К тому же нельзя исключать того, что пиратские нападения предпринимаются для решения материальных проблем террористических организаций.

Следует иметь в виду, что на суше в пиратоопасных районах довольно активно действуют различные террористические организации (все запрещены в Российской Федерации). В Сомали это радикальная исламистская группировка «Аш-Шабаб» («Движение молодых моджахедов»), имеющая тесные связи с международной террористической организацией «Аль-Каида». В Йемене, на северной

стороне Аденского залива, возрастает влияние самой «Аль-Каиды», которая взяла под свой контроль города-порты Эль-Мукалла, Эш-Шихр, город Ахвар. В Нигерии — экстремистская группировка «Боко харам», которая, по данным из официальных источников, захватила на северо-востоке страны более 20 населенных пунктов и развивает сотрудничество с сомалийской группировкой «Аш-Шабаб». Всех интересует, когда стоит ожидать более активных действий террористов на море в этих и других пиратоопасных районах, как сделали их собратья в районе Мумбая (Индия) в ноябре 2008 года. Думается, что это всего лишь вопрос времени, если не будут раньше предприняты решительные меры в борьбе с терроризмом и пиратством в этих районах.

Вместо заключения

Необходимо отметить, что судоходство не застраховано от пиратства и терроризма во всех его проявлениях. Многие страны с нестабильным политическим режимом или слабой государственной властью, имеющие выход к морю, порождают угрозу для судоходных путей. Все еще высокий уровень преступности в море показывает, что сейчас не время ослаблять меры безопасности.

Первые обнадеживающие результаты совместных усилий в борьбе с международным пиратством не должны быть поводом для самоуспокоения: морское пиратство и вооруженный разбой в отношении судов — явление очень живучее. Под воздействием процессов мирового развития — глобализации, эволюции системы межгосударственных отношений и трансформации сферы безопасности — в наши дни оно переживает свою модификацию и вновь бросает вызов мировому сообществу уже в качестве «новой» угрозы безопасности.

В этих условиях особое значение приобретает развитие международного сотрудничества в борьбе с морским пиратством и терроризмом, а также добросовестное и неукоснительное выполнение требований Международного кодекса ОСПС и Федерального закона Российской Федерации № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». 