



Оживление пиратства у берегов Сомали

В последние полгода в районе Сомали наблюдается некое оживление морского пиратства, признаки которого все чаще проявляются после захвата балкера RUEN («РУЭН») 14 декабря 2023 года – первого с 2017 года захвата сомалийскими пиратами торгового судна. И далее последовали регулярные пиратские нападения или угрозы нападения на суда в виде подозрительных и опасных приближений небольших, часто неопознанных каботажных судов типа «дау» к проходящим торговым судам. С тех пор произошло более 20 случаев пиратства в этом регионе, включая захват трех балкеров и до 19 рыболовных судов и дау. Эти происшествия показывают, что пиратство там не истреблено, и вооруженные группировки в Сомали по-прежнему готовы и способны совершать пиратские нападения. Хотя многие из захваченных рыболовных судов и дау были освобождены или отпущены пиратами, сообщения свидетельствуют о том, что по крайней мере шесть из них все еще находятся под контролем пиратов и, вероятно, будут использоваться в качестве судов-баз для будущих нападений.

Вышеизложенную информацию, как описание ситуации с морским пиратством в регионе, сейчас подают открытые профильные СМИ и веб-сайты штаба антипиратской операции ВМС Евросоюза «Аталанта» (далее – «Аталанта»)¹, «Центра морской безопасности – Африканский Рог» (MSCHOA)² и другие.

«Аталанта» об угрозе морского пиратства

Сайт MSCHOA опубликовал 10 июня с.г. очередной бюллетень-предупреждение со статистикой случаев пиратства, информацией о ситуации и методах действий пиратов, а также дал оценку пиратской угрозы. В этой публикации указывается, что по меньшей мере три или более пиратских групп могут действовать у берегов Сомали, в районе острова Сокотра и населенного пункта Гаракад. Отмечается также, что «Аталанта» выявила несколько возможных пиратских лагерей на сомалийском берегу, расположенных между Ксафууном и Гаракадом, а также «горячую точку» к северу от Эйла, где стояли на якоре в течение нескольких недель захваченные пиратами торговые суда RUEN («Руэн») и ABDULLAH («Абдулла»), захваченный пиратами 12 марта с.г.

Кроме того, «Аталанта» информирует, что за последние 30 дней три торговых судна сообщили о попытках нападения на них вблизи Международного рекомендованного коридора транзита (IRTC) в Аденском заливе, а также о захвате одного в 400 милях к юго-востоку от Могадишо. «Из-за опасности и частоты нападений в последние недели существует серьезный риск пиратства для всех торговых судов, следующих транзитом через Индийский океан и Аравийское море. Причем этот риск распространяется на глубокое шельфовое

море, поскольку сообщалось о нападениях на расстоянии 600 морских миль к востоку от побережья Сомали», – заключает «Аталанта».



«Аталанта» оценивает пиратскую угрозу как умеренную, и нападения морских пиратов в районе Сомали считает реальной возможностью.

Методы действий пиратов

«Аталанта» сообщает, что типовая стратегия пиратов заключается в захвате и угоне небольшого судна типа дау, которое впоследствии используется ими в качестве основного судна или судна-базы. С такого судна пираты спускают моторные лодки для нападения на проходящие торговые суда на значительном удалении от восточного берега Сомали. Если судно-мишень не может сразу отразить нападение, то пираты обычно пытаются взять такое судно на abordаж (высадиться на него). Захваченное судно, как правило, доставляется к побережью Сомали и удерживается там, пока ведутся переговоры о выкупе. (Пиратский захват судна ABDULLAH закончился его освобождением 13 апреля с.г. за выкуп в 5 млн. долларов США). Однако выплата выкупа ради освобождения торгового судна и его экипажа может вызвать новую волну захвата пиратами дау для организации новых нападений пиратских лодок на проходящие суда. Так, принимая во внимание предыдущие нападения на



торговые суда, замечено, что они происходили в течение 12 дней после захватов дау, если эти дау не были сразу или почти сразу отпущены пиратами.

Рекомендации по безопасности торговым судам

Крайне важно, чтобы суда, работающие в указанных акваториях западной части Индийского океана и Аденском заливе, строго придерживались рекомендаций руководства «Наиболее эффективные методы противодействия пиратству и усиления морской безопасности в Красном море, Аденском заливе, Индийском океане и Аравийском море» (*BMP5 – Best Management Practices to Deter Piracy and Enhance Maritime Security in the Red Sea, Gulf of Aden, Indian Ocean and Arabian Sea*)³.

В свете всего вышеизложенного «Атланта» вновь обращает внимание судоводных компаний и судов, работающих в западной части Индийского океана на удалении до 700 морских миль от берегов Сомали, на необходимость их регистрации и отчетность в УКМТО⁴ (*Управление «Морских торговых операций Соединенного Королевства»*) и MSCHOA («*Центр морской безопасности – Африканский Рог*»). О любых происшествиях, связанных с безопасностью, следует незамедлительно сообщать в MSCHOA ещё и потому, что зарегистрированные там суда получают информацию о происшествиях вблизи них практически в режиме реального времени.

Причины оживления сомалийского пиратства

Рассуждая на страницах профильных интернет-порталов о сомалийском морском пиратстве, известные международные обозреватели по вопросам безопасности на море, прежде всего, сходятся во мнении, что морское пиратство в регионе Африканского Рога до сих пор не было искоренено – оно было лишь подавлено или временно и частично нейтрализовано. Это пиратство оказалось живучим, поскольку его социально-экономические первопричины в Сомали остались теми же, что и 15-20 лет назад. Кстати, это утверждение было также высказано Генсеком ООН Совету Безопасности в его докладе⁵ «Ситуация с пиратством и вооруженным разбоем на море у берегов Сомали» 01 ноября 2022 года.

Сегодня, по мнению тех же обозревателей морского сообщества, речь может идти лишь об определенных факторах, обстоятельствах и их сочетании, что вкуче, вероятно, способствовало оживлению сомалийского пиратства в последние полгода. Такими способствующими оживлению пиратства факторами, как они полагают, стали следующие:

➤ Обострение внутривнутриполитической ситуации и криминогенной обстановки по разным причинам в Федеративной Республике Сомали при неспособности её Переходного федерального правительства управлять некоторыми областями и контролировать ситуацию, в том числе в северных областях Сомалиленд и Пунтленд;



- Превращение к 2022 году Контактной группы ООН по борьбе с пиратством у берегов Сомали, которая являлась международным координационным механизмом, в недееспособную группу, которая никак не отреагировала на нынешнюю ситуацию с пиратством. Только система обмена информацией, предоставляемая Евросоюзом и Великобританией через региональные центры (MSCHOA и UKMTO), все еще действует;
- Непродление после 03 марта 2022 года действия резолюции Совбеза ООН 2608(2021), которая среди прочих мер позволяла международным вооруженным силам бороться с пиратством и вооруженным разбоем в территориальном море Сомали и связанном с ним воздушном пространстве;
- Постепенное сокращение к 2024 году количества национальных военно-морских конвоев торговых судов через Аденский залив. *(Если еще в ноябре 2023 года ВМС КНР, Республики Кореи и Японии провели всего 12 конвоев, то в июне 2024 г. лишь ВМС Китая проведет 2 конвоя.);*
- Сокращение уже в 2022 году состава ВМС ЕС в операции «Аталанта» в Аденском заливе до одного корабля;
- Прекращение деятельности Целевого фонда ООН для поддержки инициатив государств по противодействию пиратству у берегов Сомали 31 декабря 2021 г.;
- Самоуспокоенность торгового судоходства в отношении угрозы нападений пиратов на фоне некоторых успехов в борьбе с ними, и потому игнорирование компаниями-операторами и судами заблаговременной подготовки мер и средств защиты, рекомендованных в руководстве ВМР5³;
- Отвлечение иностранных военно-морских сил, ранее задействованных в борьбе с пиратами в Аденском заливе, Аравийском море и южнее него, на противодействие повстанцам-хуситам в Красном море и западной части Аденского залива;
- Вероятное влияние сотрудничества между сомалийскими пиратами и радикальной исламистской террористической группировкой «Аш-Шабааб», непосредственно связанной с «Аль-Каидой» *(Обе группировки запрещены в Российской Федерации)*. Об этом сообщается в новостях от разных источников и даже приводятся факты, якобы подтверждающие взаимовыгодный сговор между ними.

Возможно, есть еще какие-то факторы и обстоятельства, которые способствовали оживлению сомалийского морского пиратства, но скорее всего, как отмечают эксперты, они все в той или иной степени сыграли и продолжают играть свою роль.

В любом случае обеспечение безопасности на море требует коллективных действий и устранения коренных причин на суше, особенно в Сомали. «Однако в то время когда пиратство сохраняется как местный бизнес, мировые державы часто используют антипиратские альянсы для утверждения своего геополитического господства, что осложняет усилия по искоренению пиратства



и восстановлению стабильности в регионе», – пишет известный индийский журналист Джей Бахадур (*Jay Bahadur*)⁶.

-
1. Информационный бюллетень «Атланты» – <https://on-shore.mschoa.org/latest-news-bulletins-and-information-of-interest-for-seafarers/eunavfor-atalanta/>
 2. «Центр морской безопасности – Африканский Рог» (MSCHOA) – www.mschoa.org
 3. Руководство ВМР5 – https://www.maritimeglobalsecurity.org/media/1037/bmp5-low_res.pdf
 4. Управление «Морских торговых операций Соединенного Королевства» (UKMTO) – <https://www.ukmto.org>
 5. Доклад Генсека ООН Совету Безопасности 01.11.2022; документ ООН S/2022/819 от 01.11.2022
 6. Джей Бахадур (*Jay Bahadur*), статья «Госка по пиратству: понимание возобновления сомалийской морской угрозы» – <https://theleaflet.in/piracy-blues-understanding-the-resurgence-of-somali-maritime-threat/>