

Ефимова Л.М.

д.и.н. МГИМО МИД РФ

**МОРСКОЕ ПИРАТСТВО В ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ
В 2005 ГОДУ.**

Морское пиратство в наши дни превратилось в новую нетрадиционную угрозу внутригосударственной и международной безопасности, сопоставимую по своей важности с такой традиционной угрозой, как военная. Растущее число и серьезность пиратских нападений на торговые суда в открытом море и в портах, угоны судов, убийства, ограбления членов команды и кража грузов, и, как следствие, возрастание риска столкновений кораблей и экологической катастрофы все больше угрожают мирному судоходству, морской торговле и окружающей среде во многих районах земного шара. Описывая в своей книге ужасы современного пиратского плена Кен Блис – капитан танкера Петро Рейнджер, угнанного морскими разбойниками в Китай в 1990-е годы, сформулировал девиз современного пиратства: «Пиратство — большой и выгодный бизнес. Угнать судно легче, чем ограбить банк, это более прибыльно, к тому же, в 9 случаях из 10 пиратам удается скрыться».¹

Наиболее опасными в этом отношении являются такие регионы, как Бразилия, Эквадор в Латинской Америке, Нигерия и Сомали в Африке, моря вокруг Индийского субконтинента в Азии, но особенно регионы Восточной и Юго-Восточной Азии. В годовом отчете Международного морского бюро² при находящейся в Англии Международной коммерческой палате сообщается, что в течение 2005 г. в мире зарегистрировано 276 пиратских нападений. Из них 112 случаев произошло в регионе ЮВА, в основном в водах Индонезии, Малаккском проливе, у побережья Вьетнама. Об этом красноречиво свидетельствует прилагаемая карта региона с указанием количества случаев морского пиратства в отдельных, наиболее опасных его районах.

Пиратские нападения в Юго-Восточной Азии в наши дни происходят почти ежедневно. Сообщения о них заполнили эфир и страницы печати. После

разрушительного цунами в Юго-Восточной Азии, пронесшегося 26 декабря 2004 года, морское пиратство в регионе резко упало. Однако в первые месяцы 2005 года оно возобновилось с новой силой.³

15 февраля 2005 г. в 5.05 утра на рейде в заливе Аданг (Индонезия) вооруженные металлическим прутьями пираты взобрались на сухогруз по якорным цепям. Взломали дверь носового рундука и похитили корабельное оборудование, прихватив и спасательный плот. Когда вахтенный подал сигнал тревоги, и команда выскочила на палубу, пираты уже успели скрыться на своей лодке.

1 марта 2005 г. в 5.00 утра на рейде Себуку у острова Лаут (побережье Южного Калимантана, Индонезия) восемь пиратов, вооруженных большими кинжалами-парангами и арматурой, взобрались по якорным цепям на сухогруз. Ударив вахтенного матроса металлическим прутом по голове и по ногам, пираты связали его и заткнули рот тряпкой. Обчистив корабельные склады, грабители скрылись на своей моторной лодке.

22 марта 2005 г. в 3.30 ночи в Танджунг Гереме (Индонезия) у причала нефтяной государственной компании Пертамина двое пиратов, вооруженных кинжалами проникли на танкер. Вахтенный подал сигнал тревоги, сбежалась команда. Грабители, не успев ничем поживиться, прыгнули за борт и скрылись на быстроходной моторке.

30 марта 2005 г. в 4.15 утра на рейде у острова Себуку (Восточный Калимантан, Индонезия) несколько пиратов, вооруженных длинными ножами, проникли на сухогруз и взломали носовой рундук. Команда их заметила и подняла тревогу. Однако пираты успели «очистить» рундук и скрыться на быстроходном катере.

30 марта 2005 г. в 10.20 утра у побережья Сабаха (Северо-восточный Калимантан, Малайзия) к востоку от острова Матакинг пять пиратов, вооруженных винтовками М-16 и АК-47 на катере приблизились к буксиру с баржей, дали несколько предупредительных выстрелов в воздух, приказывая

капитану остановиться. Четверо бандитов в темно-синей одежде поднялись на буксир и велели команде собраться на верхней палубе. Грабители похитили личные вещи моряков и коммуникационное оснащение буксира. Прихватив с собой капитана и двух членов команды, разбойники скрылись на своем катере в восточном направлении.

30 марта 2005 г. в 22.55 ночи на рейде в Панджанге (Индонезия) шесть пиратов с длинными ножами поднялись на контейнеровоз, взяли находившихся на палубе моряков в заложники и связали их. Взломав носовой рундук, они похитили хранившиеся там корабельные принадлежности. В это время остальные члены команды подняли тревогу и выскочили на палубу. Грабителям удалось скрыться с похищенным. Капитан пытался связаться с береговой охраной, но не получил ответа. Пиратское нападение произошло несмотря на то, что на судне находились два береговых охранника.

31 марта 2005 г. в 19.00 вечера у одного из рифов в Малаккском проливе, где судно в целях безопасности замедляет ход, пираты, вооруженные огнестрельным и холодным оружием, напали на сухогруз, взяли капитана в заложники, захватили всю имеющуюся на судне денежную наличность и скрылись, не причинив команде вреда.

Откуда берутся морские разбойники, наводнившие Юго-Восточную Азию сегодня? Кто эти люди, нападающие на судно, чтобы похитить банку с краской или моток каната, мешок риса или ящик сигарет? Что толкает их на занятие морским пиратством?

На занятие морским разбоем жителей региона чаще всего толкают бедность, нищета, тяжелые жизненные обстоятельства, безысходность и отчаяние. Всплеск пиратства после масштабной природной катастрофы неудивителен. Затопление цунами прибрежных районов, в результате которого были разрушены жилые дома и здания, дороги и мосты, система электро- и водоснабжения, резко сократило источники существования людей на большинстве пострадавших территорий. Для тех бедных районов, где люди

зарабатывали на жизнь главным образом в море и прибрежной зоне, это означало не только потерю работы, но и скудного имущества. Так, в наиболее пострадавших от цунами районах Индонезии, особенно в провинции Аче и островах Ниас единственного источника существования лишились 600 тысяч человек. Большинство потерявших работу занимались рыболовством, трудились на малых сельскохозяйственных предприятиях и в неофициальном малом бизнесе. Уровень безработицы в Индонезии достиг 30%, что намного выше, чем 6% до цунами, когда число безработных и так уже составляло 9,7 миллиона человек.⁴

Грабежом на морских путях занимается в основном бедное население прибрежных районов, издавна сочетающее мореплавание и рыболовство с морским разбоем. Нередко жители отдаленных районов нападают на проходящие суда ради продовольствия и сигарет, которые недоступны для них иным путем. Ограбление некоторых судов может обеспечить пропитание для целой индонезийской деревни. К тому же, беднякам из таких деревень терять нечего.⁵

В годовом отчете Международного морского бюро указывается, что в 2005 г. участились случаи захвата морскими пиратами заложников из состава команды и обслуживающего персонала судов. Количество людей, взятых в заложники, резко возросло и достигло рекордной цифры 440 человек, в то время как в 2004 г. заложниками стали 148 человек. В то же время отмечается, что случаев убийств и нанесений увечий членам судовых команд стало значительно меньше.

28 февраля 2005 г. малайзийский буксир Хай Лайн с командой из 9 человек, ведущий баржу с углем Хай Лайн 22, в 50 морских милях от Пинанга недалеко от побережья султаната Перак в Малаккском проливе подвергся нападению пиратов. Пираты атаковали судно, когда оно остановилось, поскольку его винт перервал канат баржи, и она оторвалась от буксира. Морские разбойники приблизились к судну и четверо из них, одетых в черное,

поднялись на борт. Они начали стрелять из автоматов по оборудованию судна и вокруг без разбора. Позже на палубе было обнаружено множество стреляных гильз. Члены команды говорили, что они только чудом остались живы. «Создавалось такое впечатление, что на судне погибли все», — рассказывал Шамсул Алам, плававший на буксире последние два года. Пираты взяли в заложники капитана и старшего офицера. Один член команды был ранен в ногу. Пираты захватили также судовую документацию. Больше они ничего не взяли и судно не грабили. Команда была отпущена невредимой и добралась до порта Кланг на рыбацких судах. Позже заложники были освобождены, предположительно за выкуп, но детали сделки неизвестны.

14 марта 2005 г. индонезийский химовоз Три Самудра водоизмещением 1.289 тонн шел с грузом сжиженного газа метана из порта Самаринда на Восточном Калимантане в порт Белаван на Суматре. В Малаккском проливе на него напали 35 пиратов, вооруженных автоматами и гранатометами, и захватили корабль. Захватив в заложники капитана и старшего инженера, пираты отпустили судно и скрылись. Танкер благополучно добрался до ближайшего порта Думаи на побережье Суматры.

В этот же день в 18.30 вечера океанский буксир Идатен водоизмещением 498 тонн и постройки 1997 г., шедший под японским флагом с большой строительной баржей Курошиа на буксире из Батама в Мьянму был атакован пиратами, прибывшими на трех моторных лодках, в 60 милях к югу от Пинанга, на самой оживленной морской трассе. Пиратов было человек 15. Они имели автоматы АК-47 и ТМ-16, а также гранатометы. Разбойники маскировались под местных рыбаков. Как потом выяснилось, рыболовецкие лодки, которые использовали пираты, действительно были малайзийскими, но имели фальшивые номера регистрации. Находившиеся на барже 154 строительных рабочих помочь команде были не в состоянии, а, вероятно, смогли только сообщить о нападении полиции. Малайзийская полиция поспешила на помощь, но пиратам удалось скрыться. В заложники были захвачены японцы по национальности

капитан и главный инженер и третий инженер-филиппинец. Через несколько дней у компании, которой принадлежали буксир и баржа, пираты потребовали выкуп за похищенных заложников в сумме 250 тыс. долл. США. Судовладелец — компания Кондо Кайдзи Ко. попросила снизить сумму выкупа до 100 тысяч. По некоторым слухам, когда заложников отпускали, пираты дали каждому из них по 200 американских долларов в качестве моральной компенсации за причиненное им беспокойство. Освобожденные капитан Нобуо Инуе, 56 лет, и главный инженер Шундзи Курода, 50 лет, а также третий инженер филиппинец Эдгардо Саданг, 41 года, рассказывали, что пираты обходились с ними вежливо и предоставили удобные места для ночевки. Заложники сообщили, что похитители вели себя как военные. Осталось неизвестным, на какую сумму была достигнута договоренность и был ли вообще выплачен выкуп. Однако тайские журналисты сообщали, что было выплачено 200 тыс. долл. Если это правда, то это самый большой выкуп, когда-либо уплаченный за освобождение заложников, захваченных в Малаккском проливе. В таком случае, японская компания создала опасный прецедент. После этого пираты будут стараться захватывать иностранцев, особенно японцев.

Все чаще главной целью пиратов является взятие людей в заложники с последующим требованием денежного выкупа. Аналитики утверждают, что похищения людей — это работа вооруженных боевиков, связанных с политическим терроризмом и сепаратизмом в регионе. За заложников требуют значительный денежный выкуп, который используется для финансирования террористических организаций и идет преимущественно на приобретение современного оружия. Но вполне вероятны запланированные нападения боевиков на корабли, перевозящие оружие и боеприпасы.

Международное морское бюро предупреждает об особой опасности похищения людей для получения выкупа в регионе ЮВА, особенно у берегов Аче на Северной Суматре.

Возникают закономерные вопросы: кем являются подобные пираты?

Почему они не грабят корабли, как обычные морские пираты? Откуда у них такое современное оружие и военные навыки? Почему они берут только заложников, чтобы потребовать выкуп? Почему Международное морское бюро предупреждает об опасности похищения людей для получения выкупа именно у берегов Аче на Северной Суматре?

Большинство наблюдателей сходятся во мнении о том, что морским пиратством такого рода занимаются члены Движения за свободное Аче (ДСА), действующего на протяжении нескольких десятилетий в Индонезии на северной оконечности острова Суматра.

Ослабление руководства ДСА в результате разногласий между лидерами имело своим результатом то, что полевые командиры один за другим стали проявлять самостоятельность, перестали безоговорочно подчиняться политическому руководству движения. Раскол коснулся и отрядов боевиков, принявших ту или иную сторону. Боевики активно занялись морским пиратством. Примерно 3000 хорошо вооруженных боевиков-профессионалов делятся на небольшие группы по 10-20 человек, каждая из которых имеет свой район дислокации и «мобилизационный ресурс» — ряд соседних деревенских общин в местности, откуда происходит полевой командир. Основные их базы находятся на северо-восточном побережье Суматры у входа в Малаккский пролив. Многочисленные хорошо укрытые от постороннего глаза бухточки и крошечные прибрежные островки позволяют лодкам и судам боевиков оставаться незамеченными. Местное население добровольно или по принуждению снабжает повстанцев всем необходимым, дает укрытие и снабжает необходимой информацией.

Не исключено, что идейные соображения борцов за свободу Аче все больше отходят на задний план и отряды сепаратистов постепенно превращаются в обыкновенные банды пиратов, занимающихся преступной деятельностью ради собственной прибыли. После урегулирования отношений лидеров Движения за свободное Аче с центральным правительством и

прекращения вооруженного противостояния многие участники Движения начали заниматься морским пиратством как прибыльным бизнесом. Они стали нападать на суда в Малаккском проливе и захватывать заложников, требуя за их освобождение выкуп. Обычная сумма выкупа составляла примерно 100 тыс. американских долл. Такая сумма была достаточна для закупки современного оружия для осуществления разбойных действий на море и для безбедного существования самих боевиков.

Однако лозунги превращения Аче в мусульманское государство не потеряли своей актуальности и в любой момент могут снова стать знаменем сепаратистов. Боевики ДСА имеют контакты с индонезийской группировкой исламских радикалов Ласкар Джихад, базирующейся на Западной Яве. Вполне реально смыкание ачехских сепаратистов с исламскими экстремистами не только Индонезии, но и всего региона Юго-Восточной Азии. Морские пираты легко могут превратиться в морских террористов.

Морское пиратство как разновидность терроризма

В наши дни пиратские действия нередко осуществляются под политическими и идейно-религиозными лозунгами. Политически мотивированное пиратство не чуждается ограбления судов и материального обогащения, но его главной целью служит подрыв авторитета государств и правительств, запугивание мирного населения. Морское пиратство становится составной частью терроризма как в рамках одного государства, так и в масштабах всего мира.

... Огромный танкер, трюмы которого наполнены сжиженным газом, входит в порт Сингапура и на полном ходу врывается в набережную. Раздается взрыв такой силы, что с ним не сравнится никакая бомба, кроме атомной или водородной. А экономические и экологические последствия настолько ужасны, что трудно себе и представить ...

... Наполненный нефтью танкер морские террористы направляют на пассажирский лайнер, на борту которого находятся тысячи невинных людей...

... Газовый танкер или химовоз спокойно, не вызывая подозрений, швартуется в крупном порту и внезапно выпускает там газовое облако или ядовитое химическое или радиоактивное вещество, которое накрывает весь город и умерщвляет все живое...

Эти пока еще, к счастью, гипотетические примеры весьма наглядно показывают, как корабли могут превратиться в грозное оружие массового уничтожения. Этим оружием вполне способны воспользоваться международные террористы, пытающиеся добиться своих целей методами запугивания и массовых убийств ни в чем не повинного мирного населения. Захват морскими террористами огромных танкеров, перевозящих нефть, сжиженный газ, другое топливо или опасные химикаты, а также радиоактивные вещества, представляет особую угрозу. Экстремистам не нужно приобретать взрывчатку, тайно ее куда-то перевозить, подвергаясь опасности быть выслеженными и арестованными еще в процессе подготовки террористического акта. Захваченные танкеры могут быть использованы в качестве уже готовых «плавающих бомб», в том числе «грязной ядерной бомбы», к которой так стремятся боевики, как используются в настоящее время начиненные взрывчаткой автомобили и обвешанные гранатами террористы-самоубийцы. Был отмечен случай, когда пираты захватили индонезийский танкер Деви Мадрим, перевозивший химикаты. Ограбив судно, они, тем не менее, не покинули его, а более часа плавали на нем по трудным участкам Малаккского пролива. Для чего? Некоторые эксперты считают, что это, вполне вероятно, было тренировочное плавание для морских бандитов.

Морские террористы, захватив огромные танкеры, могут перегородить ими узкий Малаккский пролив, другие неширокие проходы на главных коммерческих и стратегических путях, таких как Зондский и Ломбокский проливы чтобы дезорганизовать торговлю и нанести чувствительный ущерб странам, экономика которых напрямую связана с морскими перевозками.

Таким образом, нарастающая опасность морского пиратства заключается

также и в том, что оно все больше переплетается и срастается с терроризмом. Морское пиратство может превратиться в разновидность терроризма. Уже появился даже особый термин – морской терроризм.

Перед правительствами, судовладельцами и грузовладельцами возникает настоятельная необходимость пересмотреть взгляды на проблемы безопасности, особенно после террористических акций в США 11 сентября 2001 года. Суть угрозы меняется. Если раньше уровень риска связывался с ценностью груза и судна, то теперь эти критерии больше не важны. Теперь главное внимание нужно обращать на стратегические устремления террористических групп. Ответственные за безопасность судов и портов должны поставить себя на место террористов и спросить: «Насколько привлекательную мишень мы можем представлять для террористов?» Если террористы объединятся с морскими пиратами, морским торговым перевозкам Азии, особенно Юго-Восточной, будет нанесен невосполнимый ущерб.

Особую опасность в Юго-Восточной Азии представляет переплетение морского пиратства с исламским экстремизмом. Для этого в регионе существует весьма благоприятная почва.

Большинство пиратов здесь — мусульмане. И не потому, что, как многие все еще считают, ислам является такой воинственной религией. Дело в том, что мусульманскую религию исповедуют около 40% жителей региона, но проживают приверженцы ислама как раз на побережье, вдоль главных торговых путей.

Серия громких пиратских нападений была совершена группировкой Абу Саяф с начала 2000-х годов. Выкуп, полученный за освобождение захваченных в ходе этих нападений заложников, позволил террористам обзавестись быстроходными катерами и самым современным оружием, что дало им возможность не только продолжить пиратские налеты на мирное население прибрежных районов и иностранных туристов, но и активизировать борьбу с правительственными войсками.

Требую огромные выкупы за захваченных заложников, боевики организации не очень рассчитывают на то, что им выплатят эти деньги. Захват заложников рассматривается как дополнительный козырь в переговорах с властями. К тому же, захват заложников, особенно из числа иностранцев, позволяет «интернационализировать» деятельность Абу Саяф, заработать таким образом политический капитал и международную известность. Это придает организации вес в глазах международного исламского экстремизма и расширяет возможности для получения дополнительного финансирования и приобретения современного оружия, а также для привлечения в свою организацию боевиков из других радикальных исламистских группировок. К тому же, деньги позволяют покупать симпатии местного населения, уровень жизни которого крайне низок.

Филиппинская группировка Абу Саяф, по мнению ряда аналитиков, имеет достаточно тесные связи с организацией «Аль-Джамаа Аль-Исламия», которую часто называют юго-восточным филиалом «Аль-Каиды». Действующая в масштабах всего региона «Аль-Джамаа Аль-Исламия» ставит целью создание «нового азиатского халифата», куда вошли бы Индонезия, Малайзия, Бруней, Сингапур, южные части Филиппин, Таиланда и Мьянмы (Бирмы).

Террористические организации исламского экстремизма действуют и в Индонезии. Наиболее известными являются Индонезийский комитет солидарности с исламским миром, «Ласкар Джихад», Фронт защитников ислама, Поколение муджахиддинов Индонезии, Армия джихада Моллукских островов и многие другие. Эти организации пока не замечены в морском пиратстве и пока ограничиваются террористическими актами на суше, такими, например, как взрыв на курорте острова Бали в октябре 2002 г., который унес 200 человеческих жизней и причинил ранения еще 300 неповинных людей, преимущественно иностранным туристам. Тем не менее, не следует забывать, что их идеология и стратегические цели вполне совпадают с целями таких

международных террористических организаций, как «Аль-Каида». Так что деятельность террористических исламских организаций в Индонезии нельзя рассматривать вне связи с деятельностью экстремистов в других странах Юго-Восточной Азии, поскольку их сеть покрывает почти весь регион. Многие индонезийские радикалы-исламисты прошли подготовку в террористических лагерях Афганистана, а после их ликвидации — на базах исламских сепаратистов на Филиппинах, расположенных на острове Минданао. Здесь они приобретают широкие международные связи и новые навыки и методы террористической деятельности, в том числе, возможно, и морского пиратства.

Террористические организации прибегают к услугам морских пиратов в деле нелегальной транспортировки оружия, которое они закупают для себя в других странах. Так, известны случаи незаконной перевозки оружия с Филиппин из порта Давао в Сангир Талауд на Северный Сулавеси и оттуда на Моллукские острова, где активно действуют индонезийские исламские экстремисты.

Уязвимым местом для атак морских террористов являются нефтяные и газовые платформы, добывающие топливо на морском шельфе. Их немало в Юго-Восточной Азии. В частности, такие платформы имеются в Тиморском море и принадлежат совместной австралийско-восточнотиморской компании. Добыча нефти и газа на них набирает темпы и становится все более значимой по своему объему. Австралийский военно-морской флот и авиация пока не обеспечивают в должной мере патрулирование этой акватории, о патрулях только что возникшего государства Восточный Тимор нечего и говорить. Как подчеркивают аналитики, значимость добываемого здесь топлива для Австралии и Восточного Тимора, и косвенно для государств Северо-Восточной Азии и США делает морские платформы потенциальной мишенью для международных террористов. При этом нельзя забывать, что Восточный Тимор после ухода оттуда португальских колонизаторов до последних лет находился под контролем Индонезии и только активная помощь западных стран

повстанцам, а также давление на Индонезию заставили ее отказаться от этой территории. Основная часть индонезийского населения, в том числе и на входящей в состав Индонезии западной части острова исповедуют ислам, а жители Восточного Тимора преимущественно христиане. Это создает благоприятную почву для проникновения в данный район исламского терроризма, борющегося с доминированием Запада. И этот лозунг находит благоприятный отклик среди мусульман региона, не только Индонезии, но и южной части близлежащих Филиппин, Малайзии.

Еще одной горячей точкой в Юго-Восточной Азии являются южные районы Таиланда, где мусульманский экстремизм переплетается с сепаратизмом. Десятки лет здесь действует ряд организаций, ведущих борьбу за отделение четырех южных провинций от Таиланда и создание там исламского государства Паттани. Основанием они считают тот факт, что в буддийском по преимуществу Таиланде с тайским населением южные провинции, расположенные на полуострове Малакка, населены этническими малайцами, мусульманами по вероисповеданию, численность которых оценивается от 1 до 6 миллионов человек. В 19 веке эти территории вместе с северными малайзийскими княжествами входили в состав исламского государства Паттани. Затем малайские территории этого государства были разделены между Сиамом и английскими владениями на полуострове Малакка. Сегодня ставится задача об их воссоединении в составе независимого единого мусульманского государства Паттани. Мусульманские сепаратисты юга Таиланда действуют диверсионно-террористическими методами. Уже отмечены отдельные факты проникновения в Таиланд агентов международных террористических исламских организаций Аль-Джамаа Аль Исламия и Аль-Каиды. Пока повстанцы Паттани действуют на суше, но существует большая потенциальная опасность налаживания ими связей с другими мусульманскими экстремистскими организациями региона и использования приемов и методов морского пиратства.

Многие считают, что в глобальной борьбе с терроризмом недостаточно внимания уделяется морскому пиратству, которое становится его составной частью.

Уязвимость военно-морского и коммерческого судоходства в отношении терроризма на море достаточно убедительно была продемонстрирована 12 октября 2000 года атакой, организованной Аль-Каидой на американский эсминец «Коул», находившийся в порту Адена. 17 членов экипажа было убито, 42 ранено, корабль получил серьезные повреждения. Нападение морских террористов в октябре 2002 года на нефтяной танкер «Лимбург» в Аденском заливе знаменовало собой начало морского терроризма против нефтяной промышленности, коммерческого судоходства.

Эти события подтолкнули других террористов к проведению подобных акций. Как было установлено западными спецслужбами, все эти пиратские действия стимулировали интерес многих террористических групп к техническим средствам проведения террористических актов на море. Существует большая вероятность того, что террористические группы могут в самом ближайшем будущем сместить акценты своих действий с наземных объектов на морские. Морской терроризм становится серьезной угрозой для военного и торгово-пассажирского судоходства.

Морские объекты уязвимы для атак террористов со стороны берега, моря и воздуха. Тактика террористических действий может варьировать от применения наземных групп для установки взрывных устройств на корабли до задействования подводных пловцов, штурмовых самолетов и постановки морских мин, а их техническое оснащение — от современного снаряжения аквалангистов, морских скутеров и быстроходных катеров до самых совершенных навигационных систем определения местонахождения. Поскольку эти технологии общедоступны, их приобретение сложно контролировать. Некоторые группы даже пытаются строить малые подводные лодки. Для достижения фактора внезапности морские террористы, чтобы

ввести в заблуждение вахту корабля, нередко маскируют свои катера под рыболовные шхуны. Часто применяется тактика "волчьей стаи", когда несколько катеров приближаются к кораблю-жертве с разных сторон. Пиратские катера перекрашиваются в цвета судов берегового патруля, пираты поднимаются на борт коммерческого судна, переодевшись в форму местных служащих таможни или береговой охраны, они также проникают на пассажирские паромы под видом пассажиров. Подобно обычным морским пиратам, нападающим на суда с целью захвата грузов и других ценностей, политически мотивированные террористы, предпочитая повредить, а не уничтожить корабль, не отказываются от возможностей пополнения своих материальных ресурсов. Имея практически неограниченный доступ ко всем видам оружия, преследуя свои политические или идеологические цели, они не останавливаются перед убийством ни в чем не повинных людей — пассажиров и членов экипажа. ММБ призывает правительства разных стран осознать это и начать придавать безопасности на морях такое же важное значение, как и другим аспектам противостояния международному терроризму.

Корабли — призраки

Моряки и сегодня рассказывают старую морскую легенду о «Летучем Голландце» — корабле-призраке, внезапно появляющемся на горизонте то здесь, то там, и так же внезапно исчезающем. Среди них живо поверье, что встреча с «Летучим Голландцем» не к добру, она предвещает бурю, всяческие несчастья, а то и кораблекрушение и гибель. В наши дни эта старая легенда получает продолжение и вполне реальное воплощение. Сегодня разговорами о кораблях-призраках уже никого не удивишь. Они стали печальной действительностью современного мореходства. И с ними тоже лучше не встречаться. Ничего хорошего от таких встреч ждать не приходится.

Откуда берутся корабли-призраки? Ответ чрезвычайно прост — они появляются в результате пиратских действий преступных транснациональных синдикатов.

Крупные пиратские банды обычно крадут и груз, и само судно. Все большее внимание пиратов привлекают танкеры с топливом для морских судов. В Юго-Восточной Азии, где на обширной акватории плавают огромное количество небольших судов и рыбачьих лодок, всегда имеется готовый рынок для топлива, продаваемого по сходной цене. Бандиты убивают членов команды, выбрасывают их за борт или высаживают на спасательные плоты и пускают в открытое море. Судно угоняется в какое-нибудь укромное место, затем перекрашивается и переименовывается. Подобные угнанные, а затем перекрашенные и переименованные суда и получили в наши дни название «кораблей-призраков». У такого «призрака» меняется также флаг и порт приписки. Угнанное и перекрашенное судно легко зарегистрировать в ближайших консульствах таких государств, как Панама, Гондурас, Белиз, Либерия и даже Новая Зеландия. После этих процедур "корабль-призрак" перепродается на черном рынке. Обычно эти корабли в дальнейшем используются для совершения других преступных действий, например, перевозки нелегальных эмигрантов, оружия, наркотиков. Иногда пираты предлагают захваченное и переименованное судно для транспортировки вполне легальных грузов, которые затем крадутся ими и не достигают порта назначения. Метод их действий таков: они ищут ничего не подозревающих грузоотправителей или судовых агентов, срок действия документов у которых вот-вот оканчивается, что случается довольно часто, поскольку спрос на морских перевозчиков всегда превышает предложение. Пираты предлагают свои услуги. С помощью взяток портовым служащим быстро оформляются судовые и транспортные документы, часто на основе поддельных или фальшивых регистрационных корабельных сертификатов на предлагаемое пиратами судно. Оно загружается товаром, и грузоотправитель получает все фрахтовые документы. После этого пираты отплывают, но в иной порт, чем указан в документах. Там они передают груз своим партнерам по преступлению или продают ничего не подозревающему покупателю. После очередного

использования в преступных целях судно вновь перерегистрируется под новым именем.

Говорят, до недавнего времени в одном из отелей, выходящих на Манильский залив, можно было всегда найти пирата по прозвищу Капитан Чанго. Всего за 350 тыс. американских долл. он мог организовать для вас угон любого торгового судна. По вашему желанию, он мог сохранить для вас старую команду корабля или набрать новую, а прежнюю просто выбросить за борт в открытом море. К счастью, бравый капитан не так давно был арестован и казнен.

Число угона судов в 2005 г. достигло рекордной цифры 23, наивысшей с 2002 г. По мнению ММБ, это свидетельствует о все большем вовлечении в пиратскую деятельность преступных транснациональных синдикатов. Ведь такая сложная операция требует тщательной подготовки, сбора информации, тесного взаимодействия преступников разной «специализации».

Угон судов требует денег, специального оснащения, оружия, опыта и связей с продажными чиновниками. Добыча от угона одного судна колеблется от 8 до 200 млн. американских долл. Как отмечал директор Международного морского бюро капитан Поттенгал Мукундан, пиратам, как правило, требуется судно-матка, с которого они совершают нападение, комплект боевого вооружения, поддельные документы для всей команды и для судна, фальшивые документы на груз и сеть брокеров, через которую нелегально осуществляется реализация похищенного товара. У пиратов-одиночек нет таких ресурсов. Захват и угон судов — дело рук организованной преступности

Это вид пиратства типичен для всего региона Юго-Восточной Азии. Пиратские банды превращаются в своего рода транснациональные корпорации. Они состоят из представителей разных государств, действуют на территориях разных стран, игнорируя соглашения и договоренности, поддерживающие страновую и региональную стабильность и безопасность. В Юго-Восточной Азии, по сведениям Интернета, действуют, по крайней мере, пять пиратских

синдикатов. К пиратству причастны как традиционные преступные группировки, такие как китайские триады и японские якудза, так и неформальные временные объединения бандитских синдикатов на базе общих интересов.

Крупнейшими и самыми активными по части пиратства являются китайские бандитские объединения, в том числе и триады. В одних только триадах — преступных тайных обществах, которых еще именуют китайскими мафиями, насчитывается до 170 тысяч членов. Триады и другие преступные группировки имеют обширные связи не только по всему региону, но также и в Европе и США. Активно действуют в Юго-Восточной Азии, особенно на Филиппинах, японские якудза, насчитывающие около 87 тыс. членов, разделенных на 2.000 кланов. Свои бандитские синдикаты есть также в Мьянме (Бирме), Вьетнаме, Таиланде, Сингапуре, Малайзии и Индонезии.

Китайские преступные банды опираются преимущественно на своих соотечественников, проживающих в разных странах Юго-Восточной Азии. Китайская диаспора в регионе составляет не более 10 процентов всего населения, но при этом насчитывает от 50 до 60 миллионов человек. В руках китайцев находятся главные рычаги, от которых зависят экономики практически всех государств Юго-Восточной Азии. Китайцы составляют 90% всех миллионеров региона. Общеизвестными центрами китайских преступных сообществ служат Сингапур и Гонконг. Мафии имеют отделения в малайзийском городе Джохор Бару неподалеку от Сингапура и в столице Тайваня Тайбее.

Многие преступные синдикаты в регионе Юго-Восточной Азии «работают» на местных олигархов и даже на высших государственных чиновников. Это угрожает суверенитету и целостности государств.

Главы мафиозных групп контролируют пиратские операции на расстоянии, из своих офисов в Гонконге, Сингапуре или Маниле, находясь на отдыхе в гольф-клубах или борделях на индонезийском острове Батам, Бали

или на побережье Таиланда. Процветающие бизнесмены, сидя в своих респектабельных, дорого и со вкусом отделанных кабинетах, нередко под вывесками несуществующих фирм, а иногда и легального бизнеса, руководят захватом судов и грузов, широко используя Интернет и другие современные технологические средства. Их пиратские корабли, часто обшарпанные на вид, оснащены по последнему слову техники — мощными двигателями, спутниковыми антеннами, компьютерами, вооружены автоматическим оружием новейших марок.

Одним из видных представителей китайской мафии, по некоторым сообщениям, является крупнейший индонезийский бизнесмен китайского происхождения по имени Лим Сью Лионг (другое имя Салим). Он миллиардер, входит наряду с Рокфеллером и Дюпоном в число богатейших людей мира, числился в свое время среди лучших друзей прежнего президента Индонезии генерала Сухарто. Его бизнес охватывает не только Индонезию, но и Филиппины, Таиланд, Гонконг и даже Китай. Лим считает себя своего рода «джентльменом удачи», утверждая, что половина его успеха зависела от счастливого стечения обстоятельств и только половина от твердости характера и целеустремленности.

Морские пираты нередко устанавливают контакты с политическими деятелями. Преступники обеспечивают свое господство в каком-нибудь районе, а затем с ними связываются политические деятели, бизнесмены, другие представители элиты, стремящиеся использовать морских бандитов в своих интересах. Со своей стороны, они оказывают покровительство преступникам. В результате связки с политическими структурами и правоохранительными органами преступные банды достигают власти, сопоставимой с государственной. Они становятся хозяевами, а не слугами политических и экономических структур. А это уже прямая угроза национальной безопасности государств и их граждан.

Современные исследователи подчеркивают, что в контексте Юго-

Восточной Азии, где масштабы и жестокость морского пиратства постоянно растут, а морской терроризм чреват катастрофическими последствиями, все острее встает вопрос о выработке новых эффективных методов противостояния морскому разбою.⁶

¹ Monica Costansa, "License to commit piracy?" The Baltic online. www.thebaltic.com/current/pages/piracy.htm

² ICC International Maritime Bureau. Piracy and Armed Robbery against Ships. Annual Report: 1 January – 31 December 2005». www/icc-ccs.org.

³ Reuters Foundation. Alert Net. 28 Mar.2005. www.alertnet.org/thenews/newsdesk/SINI153716

⁴ Новости МОТ 19 января 2005 г. www.ilo.ru/news/200501/001_ru.htm

⁵ Подробнее см. Eklof Stefan. Pirates in Paradise. A Modern History of Southeast Asia's Maritime Marauders. Studies of Contemporary Asian History, 6. 2006

⁶ Piracy in ASIA: Status, Issues and Responses. Ed. by Derek Johnson and Mark Valencia. Co-published by the Institute of Southeast Asian Studies (Singapore) and the International Institute for Asian Studies (Leiden, the Netherlands), 2005.