

Динамика развития современного пиратства у берегов Сомали на рубеже XX–XXI вв.

Между 1970–1980-ми гг. морское пиратство снова стало серьёзной угрозой мировому судоходству. Это явилось одной из причин того, что в 1981 г. Международное морское бюро начало публиковать отчёты о пиратских нападениях. Однако длительный период времени эту проблему не воспринимали как нечто существенное. Пока нападения носили несистемный характер, никаких серьёзных действий против пиратов не предпринималось. Ситуация резко изменилась в последние десятилетия. Современные пираты уже мало напоминают своих предшественников из Карибского моря XVI–XVIII вв. Они, как правило, молоды, владеют спутниковыми телефонами, современным навигационным оборудованием и системами позиционирования, вооружены автоматическим оружием и РПГ. Кроме того, они не представляют собой традиционное «береговое братство», основанное на принципах эгалитаризма. Ныне это представители транснациональных преступных группировок, которые ведут свой бизнес по всему миру.

Новшеством современности являются тесные связи пиратов с террористическими группировками, ставящими перед собой политические цели. В настоящее время это уже не просто один из видов криминального бизнеса, это система давления на мировое сообщество. Опыт последних десятилетий показывает, что террористы вполне могут нанести серьёзный ущерб как торговым, так и коммерческим судам, как в порту, так и в открытом море. Тем не менее существует довольно чёткая грань между морским пиратством и морским терроризмом.

По мнению, Д. Рассела, рост пиратства связан с окончанием «холодной войны». Ослабление военной опасности и военного противостояния после развала СССР привело к существенному сокращению военных флотов мировых держав и их присутствия в отдалённых уголках мирового океана. Кроме того, экономический бум 1990–2000-х гг. повлёк существенное увеличение транспортных перевозок. В том числе через такие важные транспортные коридоры, как Аденский залив и Малаккский пролив¹.

Согласно Международной судоходной палате (ICS) в пиратстве можно выделить три типа:

1. Мелкий вооружённый грабёж. Как правило, представляет собой незаконное проникновение на судно, обычно во время стоянки в порту, с целью похищения имущества. Такие пираты ставят перед собой цель похитить деньги, алкоголь, продукты питания и прочие легко переносимые вещи. Если команда пытается оказать им сопротивление, возможно возникновение потасовок, в том числе со смертельным исходом.

2. Пиратское нападение «среднего уровня» представляют собой вооружённое нападение с угрозой применения насилия. Как правило, пираты требуют отдать им деньги и ценные вещи, в редких случаях грабят груз судна. На судне они находятся лишь несколько часов, после чего благополучно покидают его. Финансовые потери от подобных нападений невелики и составляют около 10–20 тыс. долл.

3. «Пиратские нападения высокой интенсивности» являются тщательно продуманными и запланированными операциями. Зачастую пираты хорошо знают состав груза жертвы и её курс. Их целью являются сам корабль и его груз. В зависимости от ситуации жертва отводится в безопасный участок мирового океана, где груз перегружают на другое судно. В ином случае судно похищается вместе с содержимым, при этом экипаж высаживают на спасательные плоты или даже убивают, чтобы избавиться от свидетелей².

В ряде случаев авторы делят пиратство на категории, исходя из географических привязок к тому или иному региону, например «азиатское пиратство», «южноамериканское», «западноафриканское пиратство», «сомалийское пиратство» и т. д.

По Л. Ван дер Мейдену, пиратов можно разделить на три группы в зависимости от профиля деятельности и региона:

1. Пираты Юго-Восточной Азии и прилегающих регионов (Бангладеш, Индия, Индонезия, Малаккский и Сингапурский проливы).

2. Пираты Аденского залива и южной части Красного моря.

3. Пираты Южной и Центральной Америки, Карибского бассейна (Бразилия, Гаити, Доминиканская Республика, Ямайка, Перу)³.

С 1992 по 2010 г. в мире было зафиксировано 3583 пиратских нападения. С 1993 по 2005 г. в ходе пиратских нападений были убиты 340 членов экипажей и пассажиров, 464 были ранены. Только

в 2005 г. пираты захватили в качестве заложников 650 членов экипажей⁴.

Сомалийцы среди прочих коллег по бизнесу выделяются особо. Они громко заявили о себе в 2005 г., атаковав огромный круизный лайнер «Сиборн Спирит». Он мог принять 208 пассажиров, которых обслуживали 150 человек команды. Он совершал 16-дневные рейсы по маршруту Александрия (Египет) – Момбаса (Кения), через Красное море, Аденский залив вдоль побережья Сомали. 5 ноября 2005 г., в субботу, около 05.30 утра, примерно в 100 морских милях от берега судно было атаковано пиратами. Как и в других подобных нападениях, они приблизились к лайнеру на лодках, однако потерпели неудачу. Причиной стало активное противодействие команды. Капитан начал совершать резкие курсовые манёвры и увеличил скорость. Одновременно было применено звуковое оружие в виде специального акустического устройства LRAD, которое было разработано как не летальное оружие для противодействия преступникам. Пассажирам было приказано оставаться внутри помещений. Тем не менее погоня за лайнером прекратилась не сразу, и пираты открыли по нему огонь из автоматического оружия. В результате несколько членов команды получили лёгкие пулевые ранения. Из соображений безопасности капитан изменил курс своего судна и направил его в порт Виктория на Сейшельских островах. Оттуда лайнер взял курс на Сингапур⁵.

Это нападение привлекло к себе пристальное внимание мировых средств массовой информации, хотя было лишь одним из целой череды нападений, предпринятых в то же самое время. Основным объектом атак стали транспортные суда, шедшие вдоль восточного побережья Африки. Многие из них перевозили гуманитарную помощь ООН для голодающего населения Африканского Рога. Между мартом и ноябрём 2005 г. захвату подверглись 32 судна. Это стало началом длительной череды нападений, предпринятых сомалийскими пиратами⁶.

Результатом подобных действий стала относительно вялая реакция мирового сообщества на происходящие события. 18 ноября 2005 г. Госдепартамент США выпустил предупреждение, в котором советовал американским гражданам не посещать территорию Сомали и находиться ближе 200 миль к побережью этого государства. Грузоотправителям советовали при пересечении Аденского залива

передвигаться в составе конвоев. Международное морское бюро советовало придерживаться расстояния в 150 миль от побережья Сомали⁷.

Однако эти предписания носили рекомендательный характер, поэтому не исполнялись судовладельцами, не желавшими увеличения расходов в связи с удлинением пути. Никаких реальных действий по противодействию пиратам предпринято не было. Это стало катастрофической ошибкой, которая повлекла дальнейший рост числа нападений как на грузовые, так и на круизные суда и даже яхты. Фактически мировое сообщество проигнорировало угрозу и тем самым способствовало росту криминогенной опасности в районе Африканского Рога. Таким образом, сомалийцам был дан карт-бланш на дальнейшие действия в том же духе, чем они не преминули воспользоваться.

Международное сообщество пыталось повлиять на Переходное федеральное правительство Сомали во главе с президентом Юсуфом и премьер-министром Али Мохаммедом Геди. В частности, от них требовали создание военно-морского флота, береговой охраны или морской полиции, которые бы начали борьбу с пиратами. Однако на тот момент времени Переходное федеральное правительство не контролировало даже столицу страны Могадишо, поэтому было бы довольно странным, если бы президент и премьер-министр смогли удовлетворить эти требования. Вместо этого сомалийские власти сами просили помощи у других государств. Но на тот момент времени ни одно государство не было готово её оказать. Всё внимание ведущих политиков мира было приковано к событиями в Ираке и Афганистане, а соседние с Сомали государства (Эфиопия, Эритрея, Кения и др.) были поглощены внутренними проблемами.

Нестабильная политическая ситуация в Сомали создала идеальные условия для морского разбоя. Кроме того, важным фактором положения дел в регионе стало выгодное географическое положение Сомали. Это государство расположено вдоль важнейших морских торговых путей из Азии в Европу. Через Суэцкий канал перевозится примерно 50% мирового транзита балкерных (насыпных) грузов, около 30% контейнерных и 25% нефтяных перевозок. Через Аденский залив ежегодно проходит до 20 тыс. судов⁸.

Одной из причин, способствующих развитию морского пиратства у берегов Сомали, является политический вакуум, который воз-

ник в результате длительной гражданской войны. Не менее важным фактором является неограниченный вылов рыбы у восточноафриканского побережья, что лишает работы сомалийских рыбаков и заставляет их искать иные, в том числе противозаконные, способы заработка. Экономическое положение в самопровозглашённых республиках Сомалиленд и Пунталенд слишком неустойчивое, чтобы обеспечить занятость значительной массы населения, что заставляет их идти на риск. Полевые командиры противоборствующих группировок нанимают рыбаков, обещая им фиксированную зарплату и премии в случае удачного захвата морского судна. Они закупают лодки, мощные моторы, оружие и новейшие приборы связи и спутниковой навигации.

По данным ООН, Сомали находилось в мире на третьем месте по числу беженцев после Афганистана и Ирака. В соседних странах расположились 614 тыс. сомалийских беженцев. Ещё 1,4 млн находятся на положении вынужденных переселенцев⁹. В таких условиях пираты могут без труда вербовать в неограниченных количествах добровольцев для своей деятельности.

Экономическая ситуация в стране подталкивает сомалийское население к поиску дополнительных источников заработка. В 2009 г. 2,87 млн сомалийцев получили продовольственную помощь по Всемирной продовольственной программе, в 2008 г. на эти цели было потрачено 298 млн долл. Это совсем немного, особенно учитывая, что один удачный пиратский налёт может принести несколько миллионов долларов прибыли, а после вычета всех убытков, общие доходы рядового пирата могут приближаться к 10–15 тыс. долл.¹⁰

Важное значение для экономики Сомали имеют переводы денег от диаспоры, проживающей в основном в Европе и странах Северной Африки. За пределами страны проживают примерно 1,5 млн сомалийцев, или примерно 15% населения. Поскольку среди сомалийцев по-прежнему сильны клановые связи, они не могут отказать своим родственникам в помощи. За последние годы сумма переводов составила 1–1,5 млрд долл. Кроме того, от 100 до 200 млн долл. ежегодно приходит в Сомали в виде международной гуманитарной помощи¹¹. Однако выделяемая ООН гуманитарная помощь контролируется клановой верхушкой и в значительном количестве случаев не доходит до населения. Всё это составляет фактически единственные

Раздел III. Международные проблемы от Второй мировой войны...

источники дохода государства, поскольку собственная экономика этой страны практически полностью разрушена гражданской войной. Отсутствие источников доходов подталкивает простых сомалийцев к противоправной деятельности. Таким образом, пиратство превратилось в значимый для Сомали вид бизнеса.

К декабрю 2005 г. в руках пиратов находились не менее 7 судов с командами: 4 в порту Эйл в Пунталенде и 3 – южнее, в порту Касмайо в регионе Нижняя Джуба¹². Между 2008 и 2010 гг. сомалийцы захватили больше кораблей, чем отпустили. В 2010 г. пираты отпустили 24 судна, в то время как в плену остались ещё 28¹³. В 2008–2009 гг. в районе Африканского Рога, Аденского залива и южной части Красного моря было совершено 322 пиратских нападения. В 2008 г. нападения происходили по одному каждые 32 часа, в 2009г. – одно в 29 часов¹⁴.

Статистика деятельности сомалийских пиратов показывает, что на 2005–2011 гг. пришёлся пик их деятельности.

Год	Общее число пиратских нападений в мире	Побережье Восточной Африки	Аравийское море
2000 ¹⁵	471	29	–
2001 ¹⁶	370	22	–
2002 ¹⁷	383	24	–
2003 ¹⁸	452	22	–
2004 ¹⁹	330	13	–
2005 ²⁰	266	49	–
2006 ²¹	241	31	–
2007 ²²	282	60	7
2008 ²³	306	134	1
2009 ²⁴	406	222	2
2010 ²⁵	489	172	16
2011 ²⁶	544	223	28
2012 ²⁷	341	99	
2013 ²⁸	298	20	

Организация «Joint War Committee», оценивающая степень угрозы судоходству в океане в 2008 г., внесла Аденский залив к се-

веру от Сомали в список зон военных действия и приравненных к ним. Ранее в этот список уже были вписаны Ирак, Нигерия и, частично, Индонезия²⁹.

Сомалийские пираты в 2000-х гг. показали удивительные примеры быстрой активизации своей деятельности, превратив свой бизнес в процветающую экономическую систему. В отличие от других регионов мира, где пираты действуют поблизости от берега или в узких проливах, сомалийские пираты не боятся удаляться на значительные расстояния, вплоть до побережья Омана на севере и до Мозамбика на юге. Восточным пределом их ареала деятельности служат Мальдивские острова и побережье Индии. В 2007 г. самое дальнее нападение было предпринято в 800 км от порта Эйл, пиратского центра в Сомали. В 2008 г. самое дальнее нападение произошло в 1410 км от Сомали, в 2009 г. – в 2030 км, в 2010 г. – в 3655 км, в 2011 г. – в 2200 км³⁰. В других регионах мира разбойные нападения на грузовые и рыболовные суда происходят в портах или в непосредственной близости от них.

Современные технологии позволяют захватывать даже самые большие торговые суда с использованием лёгких и быстроходных лодок и абордажных средств. Захват танкера «Сириус Стар» длиной более 300 метров – типичный пример подобной ситуации. Успеху пиратов способствуют также технологические новинки – мобильные телефоны, радары, навигационные системы, портативные радиостанции. Это позволяет пиратам быстро и оперативно координировать свои действия во время преследования своих жертв и нападения³¹.

Использование тяжелого вооружения также вполне естественно, если учесть изменения на «чёрном рынке» оружия. После развала социалистического блока государств огромное количество самого разнообразного оружия выплеснулось на рынок и оказалось в руки организованных преступных группировок. Из-за контрабанды оно попало во все зоны локальных конфликтов, в том числе в район Африканского Рога, где уже не одно десятилетие продолжается вооружённый конфликт между Эритреей, Эфиопией и Сомали. Помимо международных конфликтов эти страны сотрясают и гражданские войны, особенно это касается Сомали. В таких условиях в эту страну идёт большой поток контрабандного оружия из самых разных регионов мира. Пересечение геополитических интересов различных го-

сударств приводит к тому, что этот поток не прекращается. Так, в 2009 г. был задержан корабль Объединённых Арабских Эмиратов с грузом огнестрельного оружия, который направлялся в Могадишо, хотя ООН установила эмбарго на ввоз оружия в эту страну³².

Утверждения о том, что сомалийское пиратство представляет собой порождение глубокого кризиса традиционного рыболовства в сочетании с истощением биологических ресурсов и загрязнением прибрежной акватории Африканского Рога, вряд ли можно назвать справедливыми. Большинство пиратских нападений в сомалийских водах сами пираты объясняли «незаконностью» вторжений иностранных судов и попыткой защиты национальных интересов. Именно поэтому сомалийцы часто выступают в роли «береговой» или «пограничной» охраны. Аргументы, что иностранные суда загрязняют прибрежные воды, также малоубедительны. Мониторинговая группа ООН в 1992, 1997, 1998 и 2005 гг. проводила обследование уровня загрязнений прибрежных вод Сомали и не смогла обнаружить явных признаков сброса токсических отходов³³. Сомалийцы, в духе африканского национализма, оправдывая нападения на торговые корабли, заявляют, что они пытаются компенсировать потери от грабежа и незаконной эксплуатации богатств своей родины в колониальную и постколониальную эпоху.

Причиной активизации деятельности сомалийских пиратов в 2000-е гг. стала комбинация ряда внешних и внутренних факторов. Во-первых, повышение доходности пиратства как вида бизнеса и его переход к организованной форме. Во-вторых, крах государственных и правоохранительных институтов Пунталенда, на территории которого базировалось максимальное число пиратов. В-третьих, изменение в тактике применения пиратских лодок. Важным фактором стало также появление пиратского картеля Хобио-Харардхере, который основал Мохаммед Абди Хасан (Афвэйн). Он смог привлечь в организацию не только членов своего клана, но и лучших «специалистов» в пиратском ремесле³⁴.

Важное значение имел также крах государственной системы Пунталенда, поскольку правительство этого самопровозглашенного государства в апреле 2008 г. отказалась платить жалование своей полиции. Если ранее имелись хоть какие-то основания надеяться на эффективную борьбу с пиратством, то после этого надежды рухнули окончательно.

После многочисленных случаев похищения кораблей и их экипажей для получения за них выкупа многие страны мира были вынуждены отправить в море свои боевые корабли. Среди них Россия, США, Дания, Франция, Греция, Канада, Германия, Испания, Нидерланды, Великобритания, Иран, Пакистан, Малайзия, Индия и Китай. Их деятельность поставила вопрос о возможности вторжения в сомалийские территориальные воды для преследования пиратов. В результате в июне 2008 г. была принята резолюция ООН 1816, позволявшая в сотрудничестве с сомалийским переходным правительством входить в территориальные воды этого государства. Однако это не решило проблемы, поскольку число нападений продолжало увеличиваться так же, как и суммы выкупных платежей за них. Корабли НАТО смогли обеспечить безопасность небольшой зоны длиной 600 миль, проходящей через Аденский залив³⁵.

Интересен тот факт, что после разгрома эфиопскими войсками в 2006 г. Союза исламских судов произошёл резкий всплеск пиратской активности. Эта радикальная организация, осуществлявшая исламизацию страны в соответствии с законами шариата, выступала против морского пиратства, противоречившего законам ислама³⁶. Однако в конце 2006 г. в страну вторглись эфиопские войска, которые выбили исламистов из Могадишо и вернули столицу под контроль местных кланов. Как результат, в 2007 г. количество нападений стало снова увеличиваться.

Аналитик корпорации «Рэнд» П. Чалк обратил внимание на то, что существует прямая взаимосвязь между установлением власти Союза исламских судов на юге Сомали и снижением числа пиратских нападений в районе Африканского Рога. Таким образом, любое центральное правительство способствует снижению криминальной деятельности в регионе. Исламисты объявили пиратство грехом и установили высокие штрафы за продолжение этого незаконного вида бизнеса. Таким образом, в короткий промежуток времени удалось существенно сократить число атак, что положительно сказалось на мировом судоходстве³⁷.

Параллельно произошло резкое расширение деятельности пиратов в районе Пунтленда, примыкающем к Аденскому заливу. По мнению лейтенант-командора ВМС США М. Мунсона, неважно, будет ли переходное правительство бороться с пиратством или нет, по-

Раздел III. Международные проблемы от Второй мировой войны...

скольку пираты имеют тесную связь и общие финансовые интересы с чиновниками Пунтленда. Кроме того, сомнительно, что создание Береговой охраны в Пунтленде или Сомали сможет решить проблему морского разбоя³⁸.

Международное морское бюро (ИМО) зафиксировало в 2010 г. рост пиратских атак на 20,4% (489 нападений). Таким образом, побережье Восточной Африки, особенно в районе Сомали, превратилось в безусловного лидера по числу пиратских нападений. В 2010 г. 4185 моряков стали жертвами пиратских нападений по всему миру, из них 1027 – в качестве заложников, 57 кораблей были захвачены, причём подавляющее большинство – у берегов Сомали³⁹. Однако активная деятельность мирового сообщества по противодействию пиратству оказала своё положительное влияние на ситуацию.

К тому времени в регионе уже действовала достаточно мощная группировка военных кораблей всех ведущих морских держав. Благодаря принятию 16 декабря 2008 г. резолюции СБ ООН 1851 были существенно расширены правовые рамки борьбы с сомалийскими пиратами.

Участники военно-морских операций у берегов Сомали

Название миссии	Участники операций
Операция ВМС Евросоюза «Атланта» («Atlanta»)	Великобритания, Франция, Бельгия, Германия, Нидерланды, Греция, Норвегия, Швеция, Эстония, Испания, Португалия, Италия, Сербия, Черногория, Хорватия, Украина
Операция ВМС НАТО «Океанский щит» («Ocean Shield»)	США, Канада, Великобритания, Дания, Италия, Нидерланды, Турция, Норвегия, Греция, Украина
Оперативно-тактическая группа 151 (CTF-151)	США, Великобритания, Австралия, Пакистан, Турция, Бахрейн, Южная Корея, Сингапур, Япония
Независимые участники военных миссий	Россия, Индия, Китай, Иран, Малайзия, Таиланд

В 2011 г. 30 государств мира отправили военные подразделения, оборудование и корабли на подавление сомалийских пиратов.

Аденский залив и восточную часть Индийского океана патрулировали от 10 до 16 военных кораблей⁴⁰.

Несмотря на это, в 2011 г. сомалийские пираты атаковали 237 кораблей, успешно захватив 28 из них⁴¹. Возросло число атак в Индийском океане, и сократилось их число в Аденском заливе. При этом число успешных атак на торговые суда значительно сократилось с 27% в 2010 г. до 13% в 2011 г. Однако увеличилось общее число атак в 2010 г. их было 152, а в 2011 г. – 189.⁴² Таким образом, пираты пытались компенсировать потери доходов за счёт увеличения суммы выкупа в каждом конкретном случае.

В январе 2011 г. министр иностранных дел Великобритании Джек Лэнг заявил о том, что сомалийские пираты стали «хозяевами» Индийского океана. В результате в 2011 г. деятельность сомалийских пиратов стала объектом слушаний в Палате общин британского парламента. Причиной стал небывалых размах их деятельности. Комитет по международным отношениям только с января по март 2011 г. насчитал 97 случаев нападений сомалийцев на грузовые суда. Из них 15 были захвачены, а 299 моряков стали заложниками. Атаки сопровождались небывалым ростом насилия. Были убиты 7 моряков, и 34 получили ранения⁴³.

Пиратство в районе Африканского Рога уникально и опасно по целому ряду причин, но, прежде всего, из-за тактики действий сомалийцев. Сомалийцы не ставят перед собой цель банального грабежа захваченного судна, как это происходит в других районах мирового океана. Их цель – получение максимального выкупа за судно и экипаж, что предполагает довольно длительное нахождение их под контролем пиратов. При этом заложники зачастую становятся жертвами пиратов. К маю 2012 г. из 3741 моряка, попавшего в плен к сомалийцам, погибли 125 человек⁴⁴.

Лишь в 2012 г. произошло существенное снижение числа пиратских нападений и захватов судов у побережья Сомали благодаря ряду мер, предпринятых мировым сообществом. В их число входило проведение последовательной политики подавления морского пиратства в Индийском океане, включая военно-морское присутствие в регионе кораблей ведущих мировых держав на основе международного мандата, выданного ООН. Другим важным фактором стала очередная 4-я редакция Рекомендаций по борьбе с пиратскими нападе-

Раздел III. Международные проблемы от Второй мировой войны...

ниями (ВМР-4), одобренных в августе 2011 г. Весомую роль сыграло также распространение системы частной вооружённой охраны на торговых судах в зонах с повышенным риском. В 2011 г. около 30% судов, проходивших через пиратские воды, использовали частную охрану, в 2012 г. их число увеличилось до 50%⁴⁵.

Тем не менее усилия мирового сообщества не пропали даром. Статистические данные о деятельности сомалийских пиратов в 2013 г. продолжали демонстрировать постепенное падение их активности по сравнению с пиковым 2011 г. В 2013 г. 486 членов экипажей двадцати трёх торговых судов подверглись атакам сомалийских пиратов. Из них 60 человек были захвачены в качестве заложников. В 145 случаях неизвестные моторные лодки сближались с торговыми судами, однако не производили атаку. Наиболее часто подозрительные лодки сближались с танкерами (53 случая), балкерами (22 случая), сухогрузами (13 случаев) и контейнеровозами (10 случаев)⁴⁶.

Все захваченные в 2013 г. суда являлись относительно небольшими как по тоннажу, так и по численности экипажа⁴⁷:

Тип судна	Число захваченных кораблей	Численность экипажей
Рыболовные суда	2	36
Доу ⁴⁸	2	24
Итого:	4	60

В 2013 г., несмотря на отдельные попытки захватить крупные торговые суда, ни одна из них не завершилась успехом. Тем не менее организация «Ocean Beyond Piracy» по-прежнему рассматривала район Африканского Рога как представляющий потенциальную опасность для судоходства⁴⁹.

18 ноября 2013 г. была принята резолюция СБ ООН 2125, которая подтвердила право международных военно-морских сил, действующих в районе Африканского Рога, предпринимать военные акции против пиратов у берегов Сомали, в том числе в территориальных водах этого государства⁵⁰.

Тенденция к снижению пиратской активности в регионе продолжилась и в последующие годы. В 2014 г. 320 моряков стали участниками пиратских нападений, 18 заложников были освобождены.

Среди них 11 моряков с торгового судна «Альбеда», которые находились в плену 1288 дней, и 7 моряков с «Асфальт Венчур», которые провели в плену 1492 дня. 26 заложников (все с торгового судна «Нахам 3», которое было похищено 26 марта 2012 г.) по-прежнему находятся в заложниках у сомалийских пиратов⁵¹. Сомалийцы предприняли 18 попыток захватить торговые суда. Однако им удалось овладеть лишь двумя доу.

Несмотря на существенный спад пиратской активности в 2014 г. число инцидентов, которые ассоциируются с пиратами у побережья Сомали в 2014 г., набралось 142, однако как непосредственные пиратские атаки могут быть зарегистрированы лишь 18 случаев, т. е. только 13% от общего числа сообщений. Из них результативно завершились лишь два нападения на доу. Одно из них индийское доу «Шане Хинд» с 11 индийскими матросами было похищено у побережья Сомали у входа в Аденский залив. Пираты превратили его в свою плавучую базу (так называемый «материнский корабль»), на которой попытались захватить торговое судно под флагом Маршалловых островов «Атропос». Однако вооружённая охрана на борту «Атропос» открыла огонь по пиратам и заставила их отступить. После этого «Шане Хинд» был перехвачен французским военным кораблём «Сирокко» и все индийские моряки получили свободу. Сомалийцы, участвовавшие в захвате доу, были взяты под арест. Второе нападение произошло 22 мая 2014 г. на доу «Месоут». Члены экипажа этого судна были убиты, а доу разграблено⁵².

Предварительные итоги 2015 г. показывают, что активность сомалийских пиратов снизилась до минимальных показателей с начала века. Однако это отнюдь не означает, что этот преступный бизнес был окончательно побеждён. Благодаря продуманной системе безопасности, наличию на борту большинства грузовых судов вооружённой охраны, многочисленным боевым кораблям и подразделениям специального назначения и их активной деятельности, в том числе и на территории Сомали, удалось нанести существенный урон пиратским группировкам. Свою роль сыграла и система правосудия, благодаря которой в тюрьмах по всему миру в 2012 г. содержались 1190 сомалийских пиратов⁵³. Большинство из них попали в места лишения свободы после задержания международными морскими силами и местными правоохранительными структурами.

Учитывая тот факт, что общая численность пиратских группировок на тот момент составляла примерно 1500–2000 человек, с учётом вспомогательного персонала, риск продолжения их деятельности оказался слишком велик. Как результат – сомалийские преступные группировки лишь сменили род деятельности. Отныне они не нападают на торговые суда, а стараются, не привлекая к себе внимания, перевозить наркотики. В 2012–2015 гг. международные военно-морские силы конфисковали у Африканского Рога 30 тонн гашиша. Однако в последние годы главным товаром наркоторговцев становится героин. Только за 2015 г. международные военно-морские силы изъяли у побережья Восточной Африки 8 тонн героина⁵⁴. Перевозка наркотиков прибыльна ввиду закрытия традиционных маршрутов через Среднюю Азию и Ближний Восток, а риск попасть в руки международных военно-морских сил значительно меньше.

Остаётся открытым вопрос о том, будет ли второе возрождение сомалийского пиратства. Это вполне возможно. Экономика Сомали до сих пор находится в крайне сложном положении. Большинство населения страны по-прежнему живёт за счёт случайных заработков, гуманитарной помощи или переводов от родственников из Европы и Америки. Если Международные военно-морские силы, сохраняющие своё присутствие в районе Африканского Рога, прекратят патрулирование, а судовладельцы ради минимизации своих издержек откажутся от практики найма вооружённой охраны, мы можем стать свидетелями новой волны пиратства в восточной части Индийского океана. То же может произойти, если боевые корабли мировых держав слишком рьяно возьмутся за искоренение наркоторговли вдоль побережья Восточной Африки. Нужно учитывать тот факт, что существующие сомалийские преступные группировки никуда не исчезли и отнюдь не намерены лишаться источника постоянного дохода. Они готовы заниматься любыми видами противоправной деятельности, которые приносят прибыль.

¹ Russell D. Who Rules the Waves? Piracy, Overfishing and Mining the Ocean. L.; N. Y., 2010. P. 67.

² Van der Meijden L. R. The Influence of Modern Piracy on Maritime Commercial Transport. 2008. URL: <http://oathesis.eur.nl/ir/repub/asset/4673/Masterthesis%20Modern%20Piracy.pdf> P. 15.

³ Ibid. P. 16.

- ⁴ Weir G. E. Fish, Family, and Profit. Piracy and the Horn of Africa // Piracy and Maritime Crime. Historical and Modern Case Studies / ed. by B. Elleman, A. Forbes and D. Rosenberg. Newport, 2010. P. 207.
- ⁵ Lehr P., Lehmann H. Somalia – Pirates' New Paradise // Violence at Sea. Piracy in the Age of Global Terrorism / ed. by P. Lehr. N. Y., 2007. P. 4.
- ⁶ Ibid. P. 1.
- ⁷ Ibid. P. 5.
- ⁸ Суханов С. Геополитические аспекты сомалийского пиратства // Зарубежное военное обозрение. 2011. № 3. С. 21–22.
- ⁹ Там же. С. 21.
- ¹⁰ Percy S., Shortland A. The Business of Piracy in Somalia. Discussion Papers. August 2011. URL: http://www.diw.de/documents/publikationen/73/diw_01.c.358500.de/dp1033.pdf P. 5.
- ¹¹ Kraska J., Contemporary Maritime Piracy. International Law, Strategy, and Diplomacy at Sea. Santa-Barbara, 2011. P. 51; Middleton R. Trends in Piracy: A Global Problem with Somalia at the Core // Global Challenge, Regional Responses: Forging a Common Approach to Maritime Piracy. Selected Briefing Papers. April 18–19, 2011 Dubai, United Arab Emirates / ed. by C. Hodes, T. Karasik, E. Al Yacoub. Dubai, 2011. P. 23.
- ¹² Lehr P., Lehmann H. Op. cit. P. 2.
- ¹³ Pirate Trails. Tracking The Illicit Financial Flows from Pirate Activities off the Horn of Africa. URL: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/16196> P. 41, 43.
- ¹⁴ Chalk P. Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses // The Brown Journal Of World Affairs. 2010. Vol. XVI. Issue 2. P. 90.
- ¹⁵ IMO. Reports on Acts of Piracy and Armed Robbery Against Ships. Annual report – 2000. MSC/Circ.991. 31 March 2001 // <http://www.imo.org/> [PDF]. P. 2.
- ¹⁶ IMO. Reports... Annual report – 2001. MSC.4/Circ.16. 31 March 2002. P. 2.
- ¹⁷ IMO. Reports... Annual report – 2002. MSC.4/Circ.32. 17 April 2003. P. 2.
- ¹⁸ IMO. Reports... Annual report – 2003. MSC.4/Circ.50. 27 April 2004. P. 2.
- ¹⁹ IMO. Reports... Annual report – 2004. MSC.4/Circ.64. 5 May 2005. P. 2.
- ²⁰ IMO. Reports... Annual report – 2005. MSC.4/Circ.81. 22 March 2006. P. 2.
- ²¹ IMO. Reports... Annual report – 2006. MSC.4/Circ.98. 13 April 2007. P. 2.
- ²² IMO. Reports... Annual report – 2007. MSC.4/Circ.115. 10 April 2008. P. 2.
- ²³ IMO. Reports... Annual report – 2008. MSC.4/Circ.133. 19 March 2009. P. 2.
- ²⁴ IMO. Reports... Annual report – 2009. MSC.4/Circ.152. 29 March 2010. P. 2.
- ²⁵ IMO. Reports... Annual report – 2010. MSC.4/Circ.169. 1 April 2011. P. 2.
- ²⁶ IMO. Reports... Annual report – 2011. MSC.4/Circ.180. 1 March 2012. P. 2.
- ²⁷ IMO. Reports... Annual report – 2012. MSC.4/Circ.193. 2 April 2013. P. 2.
- ²⁸ IMO. Reports... Annual report – 2013. MSC.4/Circ.208. 1 March 2014. P. 2.
- ²⁹ Приравнен к зоне военных действий // Морской флот. 2008. № 5. С. 69.
- ³⁰ The Pirates Of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation. 2013. URL: <http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf> P. 3.

- ³¹ Russell D. Op. cit. P. 67.
- ³² Ibid. P. 68.
- ³³ Guilfoyle D. Somali Pirates as Agents of Change in International Law-making and Organization // Cambridge Journal of International and Comparative Law. 2012. Vol. 1. Issue 3. P. 83.
- ³⁴ Ibid. P. 84.
- ³⁵ Russell D. Op. cit. P. 72.
- ³⁶ Shay Sh. Somalia between Jihad and Restoration. New Brunswick, 2008. P. 97–98.
- ³⁷ Chalk P. Piracy Off the Horn of Africa: Scope, Dimensions, Causes and Responses // The Brown Journal Of World Affairs. 2010. Vol. XVI. Issue 2. P. 94.
- ³⁸ Munson M. Somalia: is there a way forward? // Proceedings. 2011. № 7. P. 53.
- ³⁹ Arthur G. Special Operations: Anti-Piracy to Counter-terrorism // Asian Military Review. 2011. Vol. 19. Issue 7. P. 6.
- ⁴⁰ Counterpiracy under International Law. Academy Briefing No. 1 August 2012. Geneva Academy of International Humanitarian Law and Human Rights. URL: <http://www.geneva-academy.ch/docs/academyLecture/Counterpiracy.pdf> P. 15.
- ⁴¹ The Economic Cost Of Somali Piracy 2011. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/economic_cost_of_piracy_2011.pdf P. 8.
- ⁴² Ibid. P. 11.
- ⁴³ House of Commons. Foreign Affairs Committee. Piracy off the coast of Somalia. Tenth Report of Session 2010–12. Ordered by the House of Commons to be printed 20 December 2011. URL: <http://www.publications.parliament.uk/pa/cm201012/cmselect/cmfaff/1318/1318.pdf> P. 11.
- ⁴⁴ The Pirates Of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation. 2013. URL: <http://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/pirates-of-somalia-main-report-web.pdf> P. 4.
- ⁴⁵ Bellish J. The Economic cost of Somali Piracy 2012. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/View%20Full%20Report_1.pdf P. 1.
- ⁴⁶ Madsen J. V., Seyle C., Brandt K., Purser B., Randall H., Roy K. The State Of Maritime Piracy 2013. URL: http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/SoP2013-Digital_0.pdf P. 2–3.
- ⁴⁷ Ibid. P. 4.
- ⁴⁸ Доу – традиционный для стран Ближнего Востока и Северной Африки тип судна для прибрежной торговли.
- ⁴⁹ Madsen J. V., Seyle C., Brandt K., Purser B., Randall H., Roy K. Op. cit. P. 1.
- ⁵⁰ Contact Group on Piracy. December 27, 2013 // The Maritime Security Review. URL: <http://www.marsecreview.com/2013/12/contact-group-on-piracy-off-the-coast-of-somalia/>
- ⁵¹ Walje M., Vestergaard Madsen J., Seyle C., Brandt K., Kerins P., Matthews M., Maybee T. The State of Maritime Piracy 2014. Assessing The Economic And Human

Cost. URL: <http://oceansbeyondpiracy.org/sites/default/files/attachments/StateofMaritimePiracy2014.pdf> P. 1.

⁵² Ibid. P. 3.

⁵³ UNODC Counter Piracy Programme. Issue 10. December 2012. URL: http://www.unodc.org/documents/easternafrika//piracy/CPP_brochure_December_2012.pdf P. 10–11.

⁵⁴ Multinational Naval Force Seizes Over Eight Tonnes of Heroin // <http://combinedmaritimeforces.com/2015/12/29/multi-national-naval-force-seizes-over-eight-tonnes-of-heroin/>