

АНАЛІЗ ПОМИЛКОВИХ ДІЙ ЧЛЕНІВ ЕКІПАЖУ МОРСЬКОГО СУДНА, ЯКІ ПРИЗВОДЯТЬ ДО ЗАХОПЛЕННЯ КОРАБЛЯ У ПОЛОН

У статті наведено основні помилкові дії членів екіпажу судна, які призводять до захоплення у піратський полон. Також проаналізовано основні заходи, що дозволяють підвищити безпеку судна.

Ключові слова: піратський полон, заходи безпеки на судні, психологічна підготовка.

Постановка проблеми. Проблема піратства в усьому світі останніми роками стала гострішою. Це пов'язано зі збільшенням кількості піратських нападів у світі, які за офіційними даними статистичних аналізів лише у минулому році збільшилися на 10%. Якщо ж розглянути це питання зі сторони людських втрат, то за даними Міжнародного морського бюро, за 2010 рік 4185 моряків було атаковано та обстріляно піратами, захоплено у полон 1190 моряків, загинуло від рук піратів 8 моряків. І це не враховуючи багатомільярдні збитки морської галузі через злочинну діяльність піратів. Саме тому, проблема захисту від нападів піратів та дії щодо можливості їх уникнення є дуже актуальними та необхідними як для судовласників, так і для членів екіпажів суден.

Аналіз останніх досліджень та публікацій.

У світовому масштабі проблемами піратства та протидії йому займаються міжнародні організації, у тому числі підрозділ ООН – Міжнародна морська організація (International Maritime Organisation). Вона є міжнародною міжурядовою організацією, спеціалізованою установою ООН. Саме ця організація займається на сучасному етапі розробкою та реалізацією програм по зменшенню піратської загрози. Вона видає нормативно-правові документи, які регламентують організацію морських перевезень та рекомендації щодо протидії піратам, розроблені шляхом узагальнення досвіду діяльності піратських угруповань. Також до цього процесу залучаються федерації професійних спілок працівників морського транспорту та інші організації, що пов'язані з судноплаванням. Такі, наприклад, як Міжнародна федерація працівників транспорту (International Transport Workers' Federation), центр судноплавання НАТО, Міжнародне морське бюро (International Maritime Bureau) та багато інших організацій та фондів. Завдяки діяльності цих організацій моряки постійно отримують найсвіжіші дані щодо захоплень у полон піратами та як цьому протистояти.

З наукової точки зору на вітчизняних теренах проблемою протидії піратству займаються І.В. Сафін, В.Б. Терновський, В.П. Толалов, В.Г. Торський та інші. Проте, ці праці здебільшого присвячені технічній точці зору щодо протидії піратам, юридичним аспектам нормативно-правового забезпечення сучасного пароплавання та питанням професійної підготовки моряків. Психологічні ж аспекти протидії піратській загрозі, з нашої точки зору, освітлені дуже слабо та поверхнево.

Метою даної статті є висвітлення основних помилкових дій членів екіпажу, які можуть призвести до захоплення піратами, а також передумови цих дій.

Виклад основного матеріалу. З метою виявлення основних помилкових дій екіпажу морського судна, які призводять або можуть призвести до захоплення корабля у полон, ми провели контент-аналіз автобіографічних розповідей 15 моряків, які перебували у піратському полоні. Адже саме ця категорія моряків володіє найбільш цінною інформацією та досвідом того, як можна уникнути ситуації піратського полону та що треба для цього робити.

На даний момент існує досить велика кількість рекомендованих заходів та дій щодо протидії піратському нападу на судно. Розглянемо основні з них:

1. Підсилення пильності.

Існує думка, що більшості нападів піратів можливо уникнути демонстрацією атакуючим того, що вони викриті, фактор раптовості їхнього захоплення втрачено і судно готове до оборони. Пірати повинні бачити заходи, що ведуться для підготовки до «бою». Патрулювання судна необхідно виконувати у довільному порядку, щоб позбавити нападників можливості виявити систему та періодичність чергування маршрутів обходу та змін вахт [1].

За свідченнями моряків, що вже перебували у ситуації піратського полону не на всіх суднах, що йдуть до піратонебезпечного регіону належним чином організується патрулювання судна. Про це свідчать результати контент-аналізу їх розповідей, згідно з яким відносна частота згадування цієї проблеми складає 7%. Здебільшого рівень заходів безпеки щодо патрулювання судна залишається в межах звичного та не враховує існуючої небезпеки. За свідченнями моряків, що були піддані атаці піратів, проте зуміли не потрапити до полону та відстояти своє судно, саме швидке та завчасне викриття піратів є одним з факторів успіху відбиття нападу. Велику роль в організації цього процесу мають капітан та офіцер з охорони судна. Також на великих суднах (наприклад, типу РО-РО або ж ролкерах) немає можливості організувати належним чином патрулювання через малу кількість членів команди та велику площу судна. Наймати ж додаткових членів екіпажу судовласнику просто не вигідно.

2. Організація цілодобового візуального нагляду та вахт пильності.

Перш за все, до комплексу цих заходів включено забезпечення постійної роботи радарної станції з коротким радіусом дії, що виявляє та ідентифікує плаваючі предмети. Проте, необхідно враховувати, що невеликі піратські човни важко вловити та іноді не відбиваються на екранах радарів. Саме тому, необхідно організувати постійний нагляд з містка та надбудов корабля. Це буде доповнювати технічні засоби стеження. Судно проходячи піратонебезпечні райони повинно уникати торгівельних контактів з місцевим населенням, особливо у човнах. Це може бути передумовою атаки [1].

Як показує досвід полонених моряків, радарна станція при проходженні небезпечних районів не завжди є увімкненою. Це може бути викликано дещо суперечливими інструкціями. Адже, згідно з рекомендаціями військових при слідуванні Індійським океаном, аж до узбережжя Сомалі, радарна станція повинна бути вимкненою. Це може призводити до певної небезпеки, адже пірати поступово розширюють район своїх дій. Вже навіть фіксуються факти нападів на кораблі в межах 600 миль від берегу, тобто в зоні, що раніше вважалася майже безпечною. Це їм

вдається за допомогою плавучих суден-баз піратів (кораблів, що були раніше захоплені ними у полон). Судна, які змогли уникнути піратських атак, майже весь час тримали увімкненою радарну станцію та організували належним чином спостереження та нагляд за судном. Проте, це також є ризикованим рішенням. Адже за допомогою такої радарної системи пірати також можуть ідентифікувати, що за судна рухаються поблизу них, чи є поруч військові кораблі підтримки та спланувати найбільш ефективну схему захоплення. За результатами контент-аналізу частота згадування даної проблеми складає 8%.

3. Підсилення нічних вахт та організація нагляду вночі.

Вночі необхідно особливо пильно спостерігати за кормою судна та простором за нею. Для цього необхідно організувати безперервне патрулювання судна із забезпеченням стійкого зв'язку з містком. До того ж, згідно з рекомендаціями військових та ІМО найбільш небезпечні ділянки необхідно проходити вночі, коли піратська активність мінімальна (за даними звітів) [3].

Проаналізувавши свідчення моряків, що перебували у піратському полоні, можна сказати наступне: здебільшого на суднах не вистачає членів екіпажу для несення ефективної нічної вахти, судовласники економлять на засобах зв'язку, необхідних для організації патрулювання на судні. Про це свідчить відносна частота згадування на рівні 10% цього аспекту безпеки судна моряками.

4. Задраювання люків та ходів сполучення.

Люки, двері до приміщень повинні бути закритими, але з урахуванням ситуації, коли аварійний вихід може знадобитися самому екіпажу для виходу до укриття або у випадку пожежі, аварії і т.д. Тобто всі заходи обережності повинні не шкодити безпеці судноплавства. Каюти екіпажу та ілюмінатори повинні бути постійно закритими. Також важливим є блокування проходів до житлових приміщень [2].

Як свідчать члени екіпажів, які були у полоні піратів, не завжди приміщення судна були заблоковані для доступу піратам. Про високу актуальність цієї проблеми свідчить частота згадування 15%. Все це мало місце через низький рівень підготовки членів команди з інших країн, що розвиваються. Тобто судовласники задля економії на заробітній платні допускають до рейсів мало освічених та підготовлених моряків Філіппін, Індії, Алжиру і т.д.. У той же час капітани багатьох суден приділяли мало уваги цьому аспекту безпеки або, якщо і приділяли цьому увагу, то не вимагали жорсткого виконання цих умов.

5. Стійкий зв'язок на судні.

Стійкий зв'язок повинен підтримуватись з суднами, що є поруч та береговою владою. Радіостанція повинна знаходитись не у каюті капітана та поза радіорубкою. Бо, ці об'єкти є першочерговими при нападі [4].

За інформацією, отриманою від очевидців піратських нападів, у піратів вже є, та досить часто зустрічається обладнання для блокування роботи високочастотних радіостанцій, так звані «глушилки». Для того, щоб екіпаж не зміг передати сигнал про допомогу. Також вони відмічають, що не всі члени екіпажу можуть у разі надзвичайної ситуації сповістити про це за допомогою засобів зв'язку. Це також пов'язано з невідповідною кваліфікацією плавскладу країн «3-го світу». Проблема зв'язку на судні підкреслює відносна частота згадування моряками – 10%.

6. Освітлення.

Для нагляду за судном, виявлення та засліплення нападників у темний час доби на судні встановлюються прожектори, а чергові забезпечуються ліхтарями. Проте, не повинна страждати безпека судноплавства. Ліхтарі вахт пильності не повинні своєю яскравістю переважати навігаційні вогні або зливатися з ними [1].

У результаті аналізу даних отриманих від моряків, які перебували у піратському полоні можна сказати, що освітлення відіграє як позитивну, так і негативну роль у справі захисту судна від піратів. Це підкреслює частота згадування 10%. У ночі завдяки освітленню судно видно за багато кілометрів навколо. Так, наприклад, коли біля узбережжя Нігерії у грецького судна «Персей» виникли проблеми з головним двигуном воно стало на якірну стоянку біля порту Онне. У нічний час група піратів скоїла розбійний напад на судно, поранивши двох членів команди та викравши капітана та старшого механіка судна. Їхню увагу звернули на себе яскраві ліхтарі судна та те, що воно стояло нерухомо. Проте з міркувань безпеки зовсім вимкнути світло неможливо.

7. Використання рукавів та іншого обладнання.

На судні є у достатній кількості пожежні рукави, помпи, стволи і т.д. Використання цих засобів може сприяти відбиттю атаки піратів. Адже штурмувати борти, з яких ллється вода значно важче. Найбільш ефективним є подавання до системи гарячої води [3,4].

Проте, за свідченнями моряків, які були у полоні піратів не всі судна тримають напоготові ці системи. Багато екіпажів нехтують цією рекомендацією ІМО, через деякі складнощі пересування на палубі та працездатність процесу. Тим самим лишаючи себе ще однієї можливості уникнути піратського полону. Багато у чому сприяє цьому позиція капітана судна. Якщо він не вимагає жорсткого дотримання правил, то команда нехтує ними. Про гостроту цієї проблеми свідчить відносна частота згадування 15%.

8. Обладнання безпечних приміщень.

При проникненні на судно великої групи піратів виникає необхідність тимчасового укриття. Роль укриття, у залежності від конструкції судна, планування приміщень, ходів, що блокуються між ними можуть бути блок, частина блоку будь-яких приміщень. Основні критерії – ізольованість та можливість швидкого відкриття розміщення екіпажу, закриття, а у випадку пожежі, затоплення – швидкої евакуації [2].

Таке укриття на судні звється «цитадель». За її допомогою члени екіпажу можуть переховуватись від піратів до моменту підходу військових сил на допомогу.

За свідченнями моряків, які перебували у полоні піратів, «цитадель» має свої переваги та недоліки. По-перше, до неї повинні встигнути сховатись усі моряки судна. Якщо ж один з членів екіпажу залишиться у руках піратів, то вони почнуть шантажувати інших членів екіпажу можливістю його вбивства, якщо вони всі не вийдуть. Це зведе всю користь «цитаделі» нанівець. По-друге, у «цитаделі» повинна бути можливість керування судном для того, щоб пірати не змогли використати судно у своїх цілях або ж пошкодити його. По-третє, якщо пірати все ж таки будуть її штурмувати, не потрібно давати їм рішучу відсіч, тому що це може призвести до небажаних жертв.

У більшості випадків «цитадель» рятувала екіпаж від захоплення піратами. Все це відбувалося завдяки чітким та злагодженим діям екіпажу та своєчасній допомозі військових. Про бажання мати на судні «цитадель» свідчить відносна частота згадування 10%.

9. Доведення до екіпажу плану забезпечення охорони.

Екіпаж повинен бути озброєний з планом дій та порядком взаємодії. Попередньо з екіпажем повинно бути відпрацьовано дії за сигналами тривоги [1].

Як показує досвід, саме цей аспект є найбільш важливим та ефективним при протидії піратам. Як свідчать дані отримані від моряків, які постраждали від піратського полону, саме тренування та правильне інформування команди про можливу загрозу піратських нападів є запорукою чітких та злагоджених дій екіпажу під час захоплення судна піратами. Відносна частота згадування 15%. Наприклад, під час захоплення у цьому році одного корабля біля узбережжя Оману екіпаж зовсім не володів ситуацією. Частина моряків, здебільшого громадян Алжиру, під час атаки втекли до своїх кают ховати цінності та інші власні речі. Решта моряків не знали, що їм все таки потрібно робити, і лише командний склад судна приймав якісь заходи щодо запобігання захопленню у полон. Але, все одно відбулося захоплення судна.

Проаналізувавши світову практику протидії піратству, вимоги нормативно-правових документів, що регламентують організацію сучасного світового судноплавства, свідчення моряків – жертв піратського полону можна виявити декілька загальних проблем. Наведемо, на наш погляд, основні з них:

1. Брак достовірної інформації.

Найчастіше моряки не отримують останню та правдиву інформацію щодо діяльності піратів. І це не дивлячись на те, що міжнародні організації постійно узагальнюють та надають найсвіжішу інформацію щодо діяльності піратських угруповань у небезпечних районах. Ця інформація надходить на кожне судно, що прямує у небезпечні регіони. Проте, звичайні моряки або не усвідомлюють весь ступінь загрози, або взагалі про неї нічого конкретного не знають.

З іншої сторони судовласники навмисно не доводять певну інформацію до членів екіпажів своїх суден. Адже вони можуть відмовитись працювати у небезпечному районі або ж вимагатимуть підвищення заробітної плати. Тож, іноді дефіцит інформації викликаний навмисними діями певних осіб. Саме тому, моряки повинні самостійно цікавитись про безпечність тих чи інших рейсів та розуміти ступінь ризику під час них.

2. Засоби захисту.

На багатьох суднах, що були захвачено у полон останніми роками, не було ані колючого дроту на бортах (що б перешкоджало підйому піратів на борт судна), ані розгорнутих пожежних рукавів, ані систем сигналізації тощо. З боку судовласника проблема досить зрозуміла. Він не бажає витратити додаткові кошти на закупівлю колючого дроту, дорогих систем сигналізації та відео спостереження і т. ін.. З боку моряків ми бачимо небажання використовувати елементарні та загальнодоступні засоби оборони (брандспойти, бочки і т.д.). Це викликано здебільшого не усвідомленням реальної загрози піратства на сучасному етапі, слабким знанням заходів протидії піратам та їхньої ефективності та слабкою дисципліною на судні.

3. Сумісність екіпажів.

На міжнародних рейсах, на даний момент, здебільшого працюють екіпажі, котрі складаються з представників декількох національностей (іноді до семи та більше). Тож, досить нагально стоїть питання ефективної взаємодії членів екіпажу, що мають досить суттєві культурні, етнічні, ментальні та релігійні відмінності. Нерідко на цьому ґрунті виникають конфлікти та суперечки. Якщо ж взяти до уваги свідчення моряків, що були у полоні піратів, то можна сказати, що навіть відношення піратів до представників різних національностей дуже різне. До своїх найближчих «сусідів» пірати відносяться більш лояльно та, навіть, людяно, ніж до представників країн СНД та Європи. Найбільш сумним є те, що навіть іноді деякі члени екіпажу допомагають піратам у їх злочинних намірах. Здебільшого комплектування плавскладу нижньої ланки відбувається за принципом мінімальної заробітної плати. Тому, представники розвинених країн світу сюди майже не потрапляють. І знову ж таки судовласник керується при підборі екіпажу не професійними якість, а економічним зиском.

4. Низький рівень професійної підготовки та відсутність практичних навичок.

Низький рівень професійної підготовки плавскладу пов'язаний з низьким рівнем освіти у деяких країнах та відсутністю належного контролю знань. Представники деяких майже зовсім не володіють морською справою, проте якимось чином потрапляють у члени екіпажу суден, що здійснюють міжнародні рейси. Через це у капітана виникає дуже багато труднощів відносно організації роботи на судні та виконання даними членами екіпажу своїх професійних обов'язків. Тому, при проведенні тренувань щодо відбиття піратської атаки чи відпрацюванні відходу усіх членів екіпажу до «цитаделі», виникають іноді дуже серйозні труднощі при взаємодії членів екіпажу або виконанні низько освіченими моряками завдань капітана.

Проте є й інша проблема. Не завжди екіпажі відпрацьовують дії членів команди при нападі піратів на судно, не проводять тренажі та роз'яснювальні заняття. Це може бути пов'язане, як з небажанням самого капітана займатись цим, так і низьким рівнем дисципліни та організації роботи на судні.

Психологічна підготовка у складі професійної підготовки майже відсутня. І це, не дивлячись на неабиякий стресогенний вплив ситуації піратського полону чи атаки піратів на психологічний стан моряків.

5. Діяльність капітана судна щодо попередження захоплення судна у піратський полон.

Капітан на судні контролює майже всі аспекти діяльності та відповідає за їх результат. Саме від нього у більшості випадків залежить доля судна та безпека членів екіпажу. До відома капітана щоденно надходять відомості про ситуацію у регіоні, де здійснюється рейс. Саме капітан приймає рішення про зміну курсу, запит допомоги і т.д.

Капітан відповідає за проведення навчань з протидії можливому нападу піратів, за доведення інформації щодо активності піратів у даному регіоні і т.д. Саме від вмілих та своєчасних дій капітана багато у чому залежить потрапить у полон корабель та його команда чи ні. Якщо капітан не підтримує дисципліну на кораблі на належному рівні, то майже не можливо ефективно організувати всю команду для протидії піратам. Також капітану важко керувати міжнаціональним екіпажем.

До того ж, були випадки, коли капітани задля економії пального не дотримувались так званої «зони безпеки» та прокладали курс через зону високої піратської активності. Таким чином, наражаючи на ризик членів екіпажу та корабель. Ця проблема є дуже гострою, адже ціни на пальне зараз дуже високі і тому це є досить вигідною можливість заробити додаткові кошти. Проте, чим ближче до узбережжя знаходиться корабель, тим вище ризик потрапити у піратський полон.

Отже, від злагоджених дій капітана залежить рівень загальної підготовки команди, готовність команди до відбиття піратського нападу, курс корабля у межах «безпечної зони» та багато інших дуже важливих аспектів.

6. Засоби зв'язку та уміння їх вдало використовувати.

Однією з проблем є наявність сучасних засобів зв'язку на судні. Адже частина судовласників не витрачає зайві кошти на встановлення додаткових сучасних засобів зв'язку на судні, систем GPS та Інтернету. Все це відрізає моряків від свіжої, об'єктивної та іноді, навіть, необхідної інформації.

Також досить гостро стоїть проблема навичок використання засобів та систем зв'язку судна екіпажем. Адже не завжди у капітана, його помічників є можливість скористатися засобами зв'язку у надзвичайній ситуації. Іноді відомості про напад на корабель надходять вже після захоплення судна піратами.

Висновки. Задля успішного протистояння піратській загрозі на сучасному етапі необхідно вирішити низку загальних питань. На наш погляд у першу чергу для зменшення кількості помилкових дій членів екіпажу, які можуть призвести до захоплення у піратський полон необхідно наступне:

1. Покращення системи морської освіти та приведення її до єдиних світових стандартів якості для успішної співпраці моряків різних країн.

2. Введення системи якісної професійної підготовки та психологічної підготовки моряків до дій у надзвичайних ситуаціях. Розробка програм, що допомогли б морякам зберегти своє психологічне здоров'я у ситуації піратського полону.

3. Забезпечення суден необхідним устаткуванням для надійного та сучасного зв'язку, обміну інформацією. Оснащення суден сучасними системами відео спостереження, сигналізації та захисту. Організація якісного освітлення судна у темний час доби.

4. Проведення регулярних тренінгів з екіпажем для відпрацювання дій під час піратської атаки, відпрацювання евакуації екіпажу до «цитаделі». Проведення занять з роз'яснення необхідних заходів безпеки на судні для зменшення загрози захоплення у піратський полон.

5. Контроль за знаходженням судна у рейсі та відповідністю курсу, обраного капітаном, необхідним міркуванням безпеки.

6. Налагодження ефективної взаємодії між судами, що рухаються у піратонебезпечному районі, та військовими кораблями. По можливості слідування у складі конвою.

7. Організація якісного професійного відбору до рейсу з урахуванням сумісності членів екіпажу, культурних, етнічних та релігійних особливостей представників тих чи інших національностей.

Список використаних джерел

1. Басанец, Н.Г. Руководство для офицера по охране судна (Ship Security officer – SSO) : Учеб. Пособ. / Басанец Н.Г., Марков С.А. – Одесса : Фенікс, 2010. – 256 с.
2. Рекомендуемая практика по защите от пиратов судов и судовладельцев // Морской информационный бюллетень. – 2009. – №1. С. 18-21.
3. Сафин, И.В. Современные превентивные методы по защите морских судов от нападения и захвата пиратами / Сафин И.В. // ОНМА Судовождение. – 2009. – Вып. 17. – 2009.
4. Терновский, В.Б. Из опыта подготовки моряков по вопросам противодействия вооруженным нападениям на суда и предотвращение пиратских нападений / Терновский В.Б. // Морська освіта. – 2011. – №1-2. с. 24-27.

Надійшла до редколегії 14.02.13

**А.Ю. Побидаш, канд. психол. наук,
Национальный университет гражданской защиты Украины**

АНАЛИЗ ОШИБОЧНЫХ ДЕЙСТВИЙ ЧЛЕНОВ ЭКИПАЖА МОРСКОГО СУДНА, КОТОРЫЕ ПРИВОДЯТ К ЗАХВАТУ КОРАБЛЯ В ПЛЕН

В статье приведены основные ошибочные действия членов экипажа судна, вызывающие захват в пиратский плен. Также проанализированы основные меры, позволяющие повысить безопасность судна.

Ключевые слова: пиратский плен, меры безопасности на судне, психологическая подготовка.

**A.Y. Pobidash, PhD,
National University of Civil Defense of Ukraine**

ANALYSIS OF ERRONEOUS ACTIONS OF THE SHIP'S CREW LEADING TO PIRATE CAPTIVITY

The article presents the basic errors in actions of the ship's crew leading to pirate captivity. The general measures to improve the safety of the vessel have been analyzed.

Keywords: pirate captivity; security measures on board; psychological preparation.