



## ДОСЛІДЖЕННЯ, ПОВІДОМЛЕННЯ

### З ІСТОРІЇ НАПАДІВ НА СУДНА ЧОРНОМОРСЬКОГО МОРСЬКОГО ПАРОПЛАВСТВА (1960–1980 РР.)



**Сергій СОКОЛЮК,**  
*кандидат історичних наук, доцент кафедри  
Військово-Морських Сил Національного університету  
оборони України, капітан 1 рангу*



**Валентина ДЕРЕЧІНА,**  
*головний спеціаліст Державного архіву  
Одеської області*

**Соколюк Сергій, Деречіна Валентина.** *З історії нападів на судна Чорноморського морського пароплавства (1960–1980 рр.).*

*У статті на підставі архівних документів і матеріалів здійснено аналіз піратських нападів на судна Чорноморського морського пароплавства у період 1960–1980 років, зроблено спробу узагальнити їх характер, обставини та наслідки.*

**Ключові слова:** *Чорноморське морське пароплавство, морський тероризм, піратські напади.*

**Соколюк Сергей, Деречина Валентина.** Из истории налетов на суда Черноморского морского пароходства (1960–1980 гг.).

В статье на основе архивных документов и материалов осуществлен анализ пиратских налетов на суда Черноморского пароходства в период 1960-1980 годов, сделана попытка обобщить их характер, обстоятельства и последствия.

**Ключевые слова:** Черноморское морское пароходство, морской терроризм, пиратские налеты.

**Sokoljuk Sergey Derechina Valentine.** From the history of attacks on ships of the Black Sea Shipping Company (1960-1980 biennium).

The article is based on archival documents and materials analyzes pirate attacks on ships of the Black Sea Shipping Company in the period 1960-1980 years, attempts to summarize the nature, circumstances and consequences.

**Keywords:** Black Sea Shipping, maritime terrorism, pirate attacks.

Останніми роками чимало українських громадян – членів екіпажів торговельних суден – стали жертвами піратських нападів. Цю тенденцію підтверджують все частіші випадки захоплення суден, до складу екіпажів яких входили громадяни України («Принцеса Сара» («*M.V. Princess Sarah*») – 2002 р., «Панагія» («*Panagia*») – 2005 р., «Леман Тімбер» («*Lehman Timber*»), «Ле Понан» («*Le Ponant*»), «Фаїна» («*Faina*») – 2008 р., «Азія Глорі» («*Asian Glory*»), «Лугела» («*Lugela*») – 2010 р.) та ін. – див. табл. 1.

2010 рік став рекордним за кількістю заручників – піратами було захоплено 1181 члена екіпажу суден. Станом на лютий 2011 сомалійські пірати утримували у полоні 33 судна, на борту яких перебувають 758 моряків [29].

Здавалося б, що це явище тільки в останні 10–15 років набуло особливого розмаху. Проте, саме з розвитком судноплавства з середини 1960-х почала зростати кількість піратських нападів. Після II-ї Світової війни поширилося на море і таке соціальне явище як тероризм. До нього вдавалися різноманітні недержавні організації, повстанські рухи, наприклад, члени різних течій Організації визволення Палестини (з по-

чатку 1970 р.), «морські тигри» зі складу сепаратистського руху «Тигри визволення Таміл Ілама» на Шрі Ланці у 1980-2009 роках та інші. Нападів деяких з них зазнавали і судна Чорноморського морського пароплавства.

Відтак, варто провести ретроспективний аналіз нападів морських злочинців на вітчизняні судна у 1970–1980-х роках на підставі документів Державного архіву Одеської області.

У 1960–1970 роках після здобуття незалежності Куби активно діяли емігранські терористичні організації «Альфа-66», «Ель Падер Кубана», «Омега-7» та інші, які не тільки нападали на кубинські торговельні судна і військові кораблі, а й торгових суден інших держав, що заходили до портів Куби, зокрема СРСР, що надавав допомогу Кубі.

Так, під час стоянки у порту Сан Хуан (Пуерто-Ріко) влітку 1975 р. на пасажир-

**Фото 1.** Пасажирський турбохід «Максим Горький» на стоянці в Одеському порту під час останнього заходу 25 жовтня 2008 року [32].



**Хронологія піратських нападів на судна,  
екіпажі яких укомплектовані громадянами України (2001–2008 рр.)**

Дата	Назва і тип судна, прапор, маршрут	Місце і обставини нападу	Наслідки
1	2	3	4
14–28 січня 2002 р.	Судно-суховантаж «M.V. Princess Sarah»	Індійський океан, 60 миль на схід від Сомалі. Напад сомалійських піратів на швидкохідних катерах	Захоплення 18 членів екіпажу, 8 з яких – громадяни України. Вимога сплатити викуп за них. Вимоги виконані. 26 січня заручників звільнили й еваку- ювали на французький фрегат «Флореаль»
18 жовт- ня 2005 р.	Балкер «Panagia» під ліберійським прапо- ром, зареєстрований на фірму з о. Мальта з вантажем вугілля, що прямував з ПАР до Туреччини	Індійський океан, 60 миль (100 км) на схід від м. Могадішо (Сомалі) Напад сомалійських піратів на швидкохідних кате- рах. Вимога сплатити 700 тис. дол.	Захоплення екіпажу у складі 17 українців утримання в полоні з 18 жовтня по 26 листопада 2005 року. Вимоги виконані
4 квітня 2008 р.	Яхта «Le Ponant» (Франція)	Індійський океан, район Аденської за- токи	Захоплення екіпажу – 32 особи, серед яких – старша стюардеса, 29-річна українка О. Бездрабко з м. Охтирка (Сумщина). 11 квітня зі сплатою викупу (3,2 млн. дол) екіпаж був звільнений
Липень 2006 р.	Норвезьке судно з обслуговування нафтових бурових платформ на конти- нентальному шель- фі «Vicing Poseydon»	Гвінейська за- тока, 60 миль на південь від узбереж- жя Нігерії. Напад морських піратів на швидкохідних катерах	Захоплення двох членів екіпажу – українців. Вимо- га сплатити викуп. Вимоги виконані.
4 квітня 2008 р.	Круїзна яхта «Le Ponant» (Франція), яка прямувала з Сей- шельських островів у напрямку до Серед- земного моря	Індійський океан, на схід від узбереж- жя Сомалі в районі міста Ейл. Напад сомалійських піратів на швидко- хідних катерах. Вимога сплатити 2 млн. дол.	Захоплення 32 членів екіпажу в якості заручників, серед яких одна громадянка України. Визволені через викуп. У результаті спільної операції ВМС Франції та антитеро- ристичного підрозділу жандармерії пірати були нейтралізовані, близько $\frac{1}{2}$ викупу була повернута

1	2	3	4
28 травня 2008 р.	Німецьке судно «Lehman Timber» (Німеччина) з вантажем металовиробів	Аденська затока. Напад сомалійських піратів на швидкісних катерах. Вимога сплатити 700 тис. дол.	Захоплення екіпажу (капітан В. Барташов (Росія), 4 українці, 1 естонець і 9 – громадяни М'янми). Визволені через викуп 8 липня.
21 вересня 2008 р.	Грецьке судно «Capt. Stefanos»	Аденська затока. Напад сомалійських піратів на швидкохідних катерах	Захоплення судна та екіпажу, до складу якого входив 1 громадянин України з вимогою викупу. Визволені через викуп 6 грудня 2008 р.
25 вересня 2008 р.	Українське судно «Faina» під прапором Белізу з вантажем 33 танки Т-72 з боеприпасами	Індійський океан, 220 миль на схід від узбережжя Сомалі. Вимога сплатити викуп від 30 до 3 млн. дол.	Захоплення судна та екіпажу з вимогою викупу. Визволені через викуп в сумі 3,2 млн. дол. 5 лютого 2009 р.
9 листопада 2008 р.	Судно «Blue Ocean»	Гвінейська затока, поблизу узбережжя Нігерії. «Бійці за визволення дельти Нігеру»	Захоплення судна та екіпажу. 10 листопада злочинці звільнили 4-х заручників, зокрема 1 громадянина України. У полоні залишилися 2 британці
16 грудня 2008 р.	Турецьке судно «Bosphorus Prodigy»	Аденська затока	Захоплення судна та екіпажу. Було виволене у ніч проти 3 лютого 2009 р. До складу екіпажу входили 8 громадян України і 3 громадян Туреччини
2 травня 2009 р.	Грецький суховантаж «Ariana» британської компанії «Seven Seas Maritime» під прапором Мальти, з вантажем 35 тис. тон сої, прямував з Бразилії до Ірану	На північний захід від сейшельських островів за майже 1000 миль від району патрулювання кораблями ЄС і НАТО	Захоплення в нічний час судна та екіпажу у складі 24 осіб – громадян України
1 січня 2010 р.	Судно «Asian Glory» перевозило понад 2 тис. автомобілів виробництва Кореї	Індійський океан, 600 миль від узбережжя Сомалі	Захоплення судна та екіпажу з 25 осіб, 10 із котрих – громадяни України

1	2	3	4
25 вересня 2010 р.	Вантажний корабель «Lugela» під панамським прапором перевозило сталений прокат з порту Александрія на острів Маврикій	Індійський океан за 900 миль від узбережжя Сомалі	Захоплення судна, 12 членів екіпажу якого – усі громадяни України. Згідно заздалегідь виробленого плану екіпаж у повному складі ізольовався у машинному відділенні з достатнім запасом води та продуктів харчування. Пірати, не взмозі ніяк змінити напрямок руху судна, залишили його у ніч на 27 вересня
30 жовтня 2010 р.	Балкер «Silvretta»	Гвінейська затока поблизу Нігерії	Захоплення нігерійськими піратами судна і екіпажу – 23 особи о 22.10 за м.ч. Пірати побили моряків, пограбували сейф капітана, особисті речі і цінності моряків, на ходовому містку знищили всі засоби зв'язку. Після пограбування кают пірати опівночі попрямували у невідомому напрямку. 9 членів екіпажу отримали серйозні травми
11 листопада 2010 р.	Судно «Orinoco» під прапором Антигуа та Барбуда, судновласник і оператор – німецькі компанії	Індійський океан поблизу узбережжя Сомалі	Спроба сомалійських піратів захопити судно, екіпаж 15 моряків, серед яких 5 – громадяни України
1 січня 2011 р.	Суховантаж «Blida» з вантажем цегли з Оману до Танзанії	Аравійське море неподалік портового оманського міста Салала.	Захоплення нігерійськими піратами судна і екіпажу Загалом на борту – 27 моряків, серед них – громадяни України, Алжиру та Філіппін

*Джерело інформації:* [13; 14; 15; 16; 17; 18; 28, 31, 33].

ський турбохід «Максим Горький» Чорноморського морського пароплавства, який був зафрахтований американською судноплавною компанією і працювало за класом «локс» [2, арк. 10] на американському круїзному ринку [2, арк. 11], членами організації «Альфа-66», був здійснений напад. Унаслідок вибуху кинуті на борт гранати було поранено двох матросів зі складу команди лайнера [2, арк. 4; 25, с. 49].

Під час чергового рейсу у ніч на 1 листопада 1975 р. при стоянці у тому ж порту лайнер був підірваний двома мінами, прикріпленими терористами до дна у кормовій частині, внаслідок чого судну були завдані суттєві ушкодження, які примусили його стати на ремонт в п. Нью-Йорк [3, арк. 185; 4, арк. 7]. Всього за період з 1968 по 1976 рр. постраждали 4 радянські судна, з них одне – суховантаж «Львів» – 28 березня 1975 року було потоплене терористами із застосуванням вибухових пристроїв [25, с.49], а 16 вересня 1976 р. внаслідок вибуху, організованого «Омега-7», були нанесені суттєві ушкодження радянському суховантажу «Іван Степанков» [24, с. 541, 25, с.49].

У 1970-х рр. в Африці значна кількість колишніх колоній здобули незалежність. Утім, встановлені у цих країнах політичні режими не влаштували певні прошарки суспільства, які, об'єднуючись в антиурядові організації, вели терористичну діяльність проти діючих урядів, зокрема на морі. Так, у Мозамбіку антиурядова організація «Мозамбікський національний опір» (РЕНАМО), емігрувавши спочатку до Південної Родезії, а згодом – до ПАР, здійснювала завдяки підтримці урядів цих країн систематичні бойові рейди та діяла в прибережній зоні проти цивільного і військового судноплавства молодій незалежній країні [24, с. 542].



**Фото 2.** Суховантаж «Капитан Вислобоков» у порту Наміб за кілька хвилин після вибухів [22]

Разом з РЕНАМО джерелом підвищеної небезпеки для міжнародного судноплавства в африканському регіоні були емігрантські організації Анголи, які були утворені в Заїрі, ПАР і США після проголошення 11 листопада 1975 р. Народної Республіки Ангола. Спираючись на підтримку держав, гостинністю яких вони скористалися, емі-

**Фото 3.** Суховантаж «Капитан Вислобоков» у порту Наміб після вибухів магнітних мін, встановлених бойовими плавцями з ПАР [22]



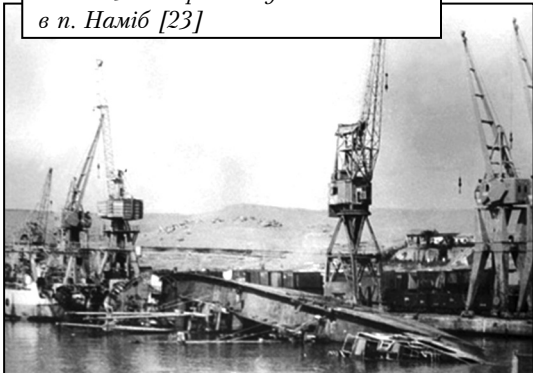


**Фото 4.** Суховантаж «Капитан Чирков» на переході морем [32]

грантські політичні організації – так званій «Національний союз за повну незалежність Анголи» (УНІТА) і «Національний фронт звільнення Анголи» (ФНЛА) – крім підривної внутрішньої діяльності ставили під загрозу міжнародне судноплавство, здійснюючи диверсії у портах країни, доставляючи диверсантів на швидкохідних катерах і підводних човнах [25, с.49-50].

Внаслідок цих дій отримали пошкодження і кілька радянських суден – у 1982 р. «Модест Иванов», о 6-й ранку 6 червня 1986 р. – «Капитан Вислобоков» (12000 т водозаміщення) (фото 2, 3), «Капитан Чирков» (16000 т) (фото 4), які доставили близько 20 тисяч тонн зброї, боеприпасів

**Фото 5.** Підірване судно «Навана» в п. Наміб [23]



для ангольської армії, партизанів СВАПО й АНК, та кубинський пароплав «Навана» (6000 т) (фото 5) з вантажем продовольства і спорядження [8, арк.103; 22; 23; 24, с.543; 25, с.52; 27]. На «Капитане Вислобокове» було затоплено машинне відділення і чотири трюми, а на «Капитане Чиркове» – два трюми, машинне відділення і тунель гребного вала [22; 23; 27].

Морський державний тероризм, як новітня форма насильства на морі, почав активно розвиватися після Другої світової війни. У 1949–1954 рр. розбійні дії щодо цивільних суден здійснювали кораблі гомінданівського уряду диктатора Чан Кай Ші, що захопив владу на о. Тайвань. Всього зареєстровано 110 нападів чанкайшистів на іноземні торговельні судна (43 – англійських, 14 – панамських, по 2 – польських, грецьких тощо) [20, с.173].

У червні 1954 року був захоплений радянський танкер «Туапсе», що прямував до берегів КНР з вантажем 14 тис. тонн гасу і 49 членами екіпажу на борту, які були інтерновані і зазнали тортур [24, с.559; 25, с.86].

У 1964–1972 рр. під час так званої «культурної революції» китайські ВМС здійснювали захоплення іноземних суден з висуненням територіальних або інших політичних претензій до держав-судновласників. Неодноразово зазнавали нападів китайських військових кораблів і затримувалися владою радянські цивільні судна «Загорск», «Камчатка-лес», «Комсомолец Украины», «Свирск», «Туркестан», члени екіпажів яких зазнали брутального поводження [30, с.504].

Утім, найбільшого розмаху державний тероризм одержав протягом так званої «танкерної війни» під час протистояння Ірану з Іраком 1980–1988 рр. У цій війні міжнарод-

ні угоди ігнорувалися обома воюючими сторонами, внаслідок чого було поставлено під загрозу судноплавство та морську торгівлю з близькосхідними країнами [24, с.562]. У 1981 р. Ірак уперше здійснив напад на нейтральні судна на переході до портів Ірану. У серпні 1982 року він оголосив про блокування острова Харк і встановлення «виняткової зони» в північно-східній частині Перської затоки, попередивши нейтральні держави, що його збройні сили нападуть на всі судна, що плаватимуть у цій зоні. У період з серпня 1982 р. по березень 1985 р. були атаковані і пошкоджені понад 20 суден різних типів [20, с.176].

У тому ж році розпочалася запекла «танкерна війна», що тривала до закінчення ірано-іракського збройного конфлікту. Кораблі ВМС Ірану вели крейсерські дії в Перській і Оманській затоках, затримували і перевіряли судна, їх вантаж, документи пасажирів і членів команди, а також призначення. Таких дій зазнавали і деякі радянські судна з українських портів. Наприклад, теплохід «Петр Емцов» (фото 6) Чорноморського морського пароплавства 2 вересня 1986 року у Перській затоці був захоплений іранським військовим кораблем. Екіпаж був затриманий і перебував у полоні дві доби [8, арк. 103, 108; 24, с. 595].

У таблиці 2 узагальнено дані про випадки терористичних дій щодо суден ЧМП.

До другого типу морського тероризму – економічного – належить піратство [24, с. 548], яке є найдавнішим злочином міжнародного характеру на морі. Неодноразово переживши періоди бурхливого розквіту і занепаду, наприкінці 1960-х – початку 1970-х років піратство стало поширюватися, виходити на новий якісний рівень [20, с.158], коли почало активно розвиватися сучасне торговельне мореплавство.

Якщо у 1960–1980-х роках сферами дії піратів були переважно прибережні

води країн Африки, Південної і Центральної Америки, а особливо – Південно-Східної Азії, то наприкінці 1970-х – на початку 1980-х років активізували свою злочинну діяльність піратські угруповання в Малаккській і Сінгапурській протоках та в індонезійських і філіппінських водах. За період з 1981 по 1985 рік у цих протоках було здійснено 179 піратських нападів на торгові судна [24, с. 550], а з середини 1990-х років почалося стрімке зростання їх кількості, досягнувши максимуму на межі ХХ–ХХІ ст. – 463 у 2000 р. [33].

Протягом наступних п'яти років кількість нападів дещо знизилася. Проте, починаючи з 2006 року, їх кількість почала зростати, і в той же час змістився центр піратської активності – з Південно-Східної Азії до навколосомалійських вод. Так, згідно звіту Центру моніторингу піратських нападів (Piracy Reporting Centre, PRC) Міжнародного морського бюро (International Maritime Bureau, IMB) – ММБ, – у 2006 році тут вчинено 239 нападів на судна у відкритому морі, 2007-го – 263 напади. 2006 року при цьому були вбиті чи поранені піратами 17 осіб. 2007-го – 64 особи. 2008 року сомалійські пірати захопили 39 суден, здійснивши 95 нападів у водах біля східного узбережжя Африки. У 2009 році сомалійські пірати здійснили 217 нападів і захопили 47 суден та 1050 моряків [29]. У 2010 році у світі було зафіксовано 445 піратських нападів (на 10% більше проти 2009 р.), захоплено 53 судна та 1181 члена екіпажів, 8 осіб було вбито. У районі Сомалі в

**Фото 6.** Контейнеровоз «Петр Емцов» Чорноморського морського пароплавства [32]





**Напади морських терористів на судна Чорноморського морського пароплавання**

Назва судна	Дата	Район	Обставини нападу	Наслідки нападу
«Максим Горький»	2 квітня 1975 р.	п. Сан Хуан (Пуерто-Ріко)	Здійснений напад – на борт з берега кинуто 2 гранати	Унаслідок вибуху кинутої на борт гранати було поранено двох матросів зі складу команди лайнера
«Максим Горький»	1 листопада 1975 року	п. Сан Хуан (Пуерто-Ріко)	При стоянці у порту лайнер був підірваний двома мінами, прикріпленими терористами до дна у кормовій частині	Внаслідок події судну були завдані суттєві ушкодження, які примусили його стати на ремонт в п. Нью-Йорк
«Капитан Вислобоков»	5 червня 1986 р.	п. Наміб (Ангола)	Членами емігрантських організацій «Національний союз за повну незалежність Анголи» (УНІТА) і «Національний фронт звільнення Анголи» (ФНЛА) судно було встановлено підіривні заряди під дно судна	Внаслідок вибуху судну були нанесені пошкодження
«Петр Емцов»	2 вересня 1986 року	Перська затока	Судно було затримано і захоплено іранським військовим кораблем	Екіпаж був затриманий і перебував у полоні дві доби

*Джерело інформації:* [5, арк.49; 6, арк.194-195; 7, арк.58; 10, арк.61; 11, арк.35; 20, с.161; 22; 23; 24, с.541; 25, с.49].

2010 році було здійснено 92% всіх виконаних у світі піратських атак і захоплено 49 суден та 1016 осіб. В районі Аденської затоки число піратських нападів знизилось до 53 порівняно проти 117, зареєстрованими у 2009 році. На думку фахівців ММБ, це могло бути пов'язано з посиленням патрулюванням вод міжнародними силами морської безпеки. До того ж у 2010 році пірати досить активно діяли також поблизу узбережжя Нігерії – 13 нападів на судна, 4 з них були обстріляні, 2 – намагалися захо-

пити. Деяко активізувалися пірати в районі Південно-Китайського моря, де був зафіксований 31 піратський напад [19].

За своїми масштабами у 60–80-х роках ХХ ст. піратські напади були незначними і рідко завдавали фізичної шкоди морякам. Пірати уникали вбивств і захоплення заручників при нападах на судна, вони поводилися як звичайні злодії. Зазвичай вони ізолювали членів екіпажу і пасажирів у каютах, забирали коштовності і зникали. Неодноразово на рейдах портів Індії, Бан-

гладеш, Шрі-Ланки, Сінгапуру таких нападів зазначали і вітчизняні судна.

Наприклад, екіпажу теплоходу «Лениногорск» Чорноморського морського пароплавства неодноразово доводилося під час рейсів у порти цих країн давати відсіч морським грабіжникам (вересень-грудень 1964 р.) [1, арк. 139]. 19 квітня 1977 року у нічний час при стоянці на зовнішньому рейді п. Сінгапур екіпаж теплохода «Валентин Хуторской» відбив напад малайських піратів [5, арк.49]. Значну увагу проблемі попередження піратських нападів під час проходження Малаккської та Сінгапурської проток довелось приділяти командам теплоходів Чорноморського морського пароплавства «Мозырь» (січень-червень 1976 р.) [4, арк.131], «Капитан Леонтий Борисенко» (листопад 1986 – лютий 1987 рр.) [9, арк.72], «Капитан Алексеев» (березень – серпень 1987 р.) [9, арк.18], «Механик Бардецкий» (фото 7) (вересень 1987 – лютий 1988 рр.) [12, арк.112], «Задонск» (січень – червень 1988 р.) [12, арк.68] та інших. Після невдалих спроб морських злодіїв проникнути на борт команди суден несли «вахту пильності» у нічний час, особливо при проході вузин та стоянок на рейдах і в портах.

11 березня 1983 року теплохід «Советские профсоюзы» (фото 8) ЧМП на переході Кендла – Бомбей в районі затоки Кач поблизу п. Бомбей зазнав спроби піратського нападу. О 16.30 до судна наблизився катер, з якого просигналізували світлом з вимогою зупинитися, а

**Фото 7.** Суховантаж «Механик Бардецкий» на розвантаженні в порту [32]



потім застосовували вогнепальну зброю по корпусу теплохода. Однак завдяки професійним діям капітана і команди спроба піратів виявилася невдалою [7, арк.58].

6 липня 1983 року о 23.30 у Сінгапурській протоці на переході до п. Шуайба на теплохід «Капітан Слипка» (фото 9) напала група піратів, які викрали частину суднового майна та здійснили невдалу спробу пограбування каюти капітана та зливків суднової бронзи [6, арк.194–195].

15 січня 1987 р. на теплохід «Свобода» Чорноморського морського пароплавства у Малаккській протоці за 50 миль від Сінгапуру був здійснений напад. Група піратів у нічний час пробралася на ходу на борт

**Фото 8.** Суховантаж «Советские профсоюзы» (1977–1993), у 1993 р. перейменований в «Альдебаран» (Україна), у 1998 р. – в «Spencer» (Сент-Вінсент і Гренадіни), з 2004 р. – «Scyatou Ruotr» (Грузія) (на фото). На теперішній час працює в регіоні Чорного та Середземного морів [32]



**Напади морських піратів на судна Чорноморського морського пароплавства  
у 1960–1980-х роках**

Назва судна	Дата	Район	Обставини нападу	Наслідки нападу
«Лениногорск»	(вересень-грудень 1964 р.)	Припортові води Бенгальської затоки	Неодноразові напади піратів з метою пограбування	Нападники були відігнані силами команди
«Валентин Хуторской»	19 квітня 1977 р.	Сингапурська протока	У нічний час при стоянці на зовнішньому рейді п. Сингапур групи піратів здійснила спробу проникнення на борт з метою пограбування	Нападники були відігнані силами команди
«Советские профсоюз»	11 березня 1983 р.	На переході Кендла – Бомбей в районі затоки Кач поблизу п. Бомбей	Спроба піратського нападу. О 16.30 до судна наблизився катер, з якого просигналізували світлом з вимогою зупинитися, а потім застосовували вогнепальну зброю по корпусу теплохода	Давши більший хід, судно відірвалося від нападників
«Капітан Сліпо»	6 липня 1983 р.	Сингапурська протока, на переході до п. Шуайба	О 23.30 на теплохід напала група піратів, які викрали частину суднового майна та здійснили невдалу спробу пограбування каюти капітана та зливків суднової бронзи	Силами команди нападники були видалені за борт
«Свобода»	15 січня 1987 р.	У Малаккській протоці за 50 миль від Сингапуру	Група піратів у нічний час пробралася на ходу на борт судна з метою пограбування	Відігнані силами екіпажу
«Слуцк»	3 березня 1987 р.	На переході з Сингапуру до В'єтнаму при знаходженні у відкритому морі	Катер з піратами підійшов з корми, троє з них вдерлися на палубу за допомогою мотузяних драбин з гаками, увірвалися до каюти старшого механіка В. Макарова і, заблокувавши вихід, вимагали грошей і коштовностей	Силами екіпажу, озброєного аварійно-рятувальними засобами, нападники були витіснені із судна та примушені до втечі

*Джерела інформації:* [1, арк.139; 5, арк.49; 6, арк.194-195; 7, арк.58; 10, арк.61; 11, арк.35; 20, с.161; 24, с.541].

судна з метою пограбування, але екіпаж своїми силами їх нейтралізував [10, арк.61]. Уночі 3 березня 1987 р. на переході з Сінгапуру до В'єтнаму при знаходженні у відкритому морі на теплохід «Слуцк» Чорноморського пароплавства був здійснений напад. Катер з піратами підійшов з корми, троє з них вдерлися на палубу за допомогою мотузяних драбин з гаками. Бандити увірвалися до каюти старшого механіка В. Макарова і, заблокувавши вихід, зажадали на ламаній англійській мові грошей і коштовностей. Після оголошеної на судні тривоги члени екіпажу, озброєні аварійно-рятувальними засобами, витіснили нападників із судна та примусили до втечі. Внаслідок поранення старшого механіка, отриманого під час сутички з піратами, судно повернулося до Сінгапуру [11, арк.35; 20, с.161, 21].

У таблиці 3 узагальнено випадки нападів морських піратів на судна ЧМП у 1970-80-х роках.

Таким чином, вивчення матеріалів Державного архіву Одеської області, фонд фп-10868, поряд з іншими джерелами, свідчить про те, що терористичних і піратських нападів на морі у 1960-х – 1980-х зазнавали і судна Чорноморського морського пароплавства. Нападів морських терористів зазнали судна «Максим Горький» (двічі у 1975 р. в п. Сан Хуан (Пуерто-Ріко)), «Капітан Вислобоков» (5 червня 1986 р. в п. Наміб), «Петр Емцов» (2 вересня 1986 р. в Перській



**Фото 9.** Суховантаж «Капітан Сліпко» (1975–1997) (перейменованій в 1997 р. на «Gallina II» (Мальта)) [32]

затоці). Морські пірати нападали на теплоходи ЧМП: «Лениногорск» (вересень-грудень 1964 р. у Південно-Китайському морі), «Валентин Хуторской» (19 квітня 1977 р. в Сінгапурській протоці), «Советские профсоюзы» (11 березня 1983 р. в затоці Кач поблизу п. Бомбей), «Капітан Сліпко» (6 липня 1983 р. в Сінгапурській протоці), «Свобода» (15 січня 1987 р. в Малаккській протоці), «Слуцк» (3 березня 1987 р. у Південно-Китайському морі) та ін.

Як і раніше, сьогодні піратські та терористичні напади становлять серйозну небезпеку судноплавству. Разом з тим, вже тоді капітани та керівництво Чорноморського морського пароплавства рекомендувало організувати охорону суден на міжнародному рівні, для чого пропонували мати спеціальні підрозділи охорони для плавання в небезпечних районах [11, арк.38], що, виходячи із сучасних викликів і загроз, є навичайно актуальним. Проте, це питання заслуговує на проведення окремого дослідження.

## ДЖЕРЕЛА

1. ДАОО, фП-10868, оп. 13, д. 17. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политчасти судов, 1964 г.
2. ДАОО, фП-10868, оп. 24, д. 27. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политчасти судов, 1975 г.
3. ДАОО, фП-10868, оп. 24, д. 463. – Протоколы партийных собраний и заседаний бюро первичной организации теплохода «Максим Горький», начато 15 января 1975 г., окончено 12 декабря 1975 г.
4. ДАОО, фП-10868, оп. 25, д. 23. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политчасти судов, 1976 г.
5. ДАОО, фП-10868, оп. 26, д. 22. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политчасти судов, 1976 г.
6. ДАОО, фП-10868, оп. 38, д. 23. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политической части судов, 1983 г.
7. ДАОО, фП-10868, оп. 38, д. 31. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политической части судов, 1983 г.
8. ДАОО, фП-10868, оп. 44, д. 35. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политической части судов, 1986 г.
9. ДАОО, фП-10868, оп. 46, д. 24. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политической части судов, 1987 г.
10. ДАОО, фП-10868, оп. 46, д. 31. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политической части судов, 1987 г.
11. ДАОО, фП-10868, оп. 46, д. 32. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политической части судов, 1988 г.
12. ДАОО, фП-10868, оп. 48, д. 19. – Рейсовые донесения помощников капитанов по политической части судов, 1988 г.
13. Александров С. Будет ли Украина бороться с пиратами? / С. Александров. – <http://glavted.info/archive/2008/06/19/103026-7.html>.
14. Береза Б. П. Деякі аспекти підготовки Військово-Морських Сил Збройних Сил України до участі в операції НАТО «Активні зусилля» / Б. П. Береза, В. В. Радчук, В. О. Арістов // Мировтворча діяльність Збройних Сил України: досвід, проблеми та перспективи.: (Тематичний збірник): [Під заг. ред. Кириченка С.О.]. – К.: ННДЦ ОТ і ВБ України. – 2006. – С.200-206.
15. Вавилова Е. Три плена «Леманна Тимбера» / Е. Вавилова // «2000». – 2008. – № 30–31.
16. Варганов В. Роль Військово-Морських Сил у забезпеченні антитерористичної діяльності на морі / В. Варганов // Застосування військово-морських сил у боротьбі з тероризмом на морі: завдання, можливості, способи дій: матеріали міжвідомчої науково-практичної конференції. Київ, 25 травня 2006 р. / Національна академія оборони України. – К.: НАОУ, 2007. – 127 с.
17. Войтенко М. Современное пиратство не экзотика, а угроза миру / М. Войтенко. – <http://www.odin.tc/disaster/terror.asp>.
18. Войтенко М. Сомалийское пиратство изнутри и снаружи / М. Войтенко // Независимое военное обозрение. – 2008. – № 34.
19. В прошлом году пираты совершили рекордное число нападений. – Матеріал на сайті: <http://muscityua.com/news/world/2011/01/18/110607.html>.
20. Григорян В.Л., Дмитриев В.И. Морское пиратство, каперство и терроризм на море / В. Л. Григорян, В. И. Дмитриев. – М.: Академкнига, 2004. – 224 с.
21. История пиратского нападения на теплоход ЧМП «Слуцк» в 1987 году. – Матеріал на сайті: [http://community.livejournal.com/odessa\\_tikhaya/2839.html](http://community.livejournal.com/odessa_tikhaya/2839.html).
22. Коломнин С. Железным кулаком – из-под воды / С. Коломнин. – <http://army.lv/ru/Zheleznim-kulakom-iz-pod-vodi/2689/4589>.

23. Коломнин С. Заочная дуэль пловцов // Независимое военное обозрение. – 2004. – 17 декабря.
24. Кузнецов Ю. Введение в теорию национальной безопасности / Ю. Кузнецов, В. Никольский. – Алма-Ата: Верный, 1999. – 808 с. (Проблемы безопасности русского народа и современность).
25. Моджорян Л. А. Терроризм на море. Борьба государств за безопасность морского судоходства / Л. А. Моджорян. – М.: Междунар. отношения, 1991. – 168 с.
26. Пасякин В. Профессионалы: дьяволы морских глубин / В Пасякин. – [http://www.bratishka.ru/archiv/2000/11/2000\\_11\\_2.php](http://www.bratishka.ru/archiv/2000/11/2000_11_2.php).
27. Розин А. Операции на море спецслужб ЮАР / А. Розин. – <http://alerozin.narod.ru/angola.htm>.
28. Сомалийские пираты захватили греческое судно с украинским экипажем. – Матеріал на сайті: [http://www.bbc.co.uk/russian/international/2009/05/090502\\_pirates\\_ukraine\\_crew.shtml](http://www.bbc.co.uk/russian/international/2009/05/090502_pirates_ukraine_crew.shtml).
29. Сомалійські пірати. – Матеріал на сайті: [http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D1%96\\_%D0%BF%D1%96%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8](http://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B9%D1%81%D1%8C%D0%BA%D1%96_%D0%BF%D1%96%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B8).
30. Сто великих военных тайн: [Автор-составитель М. Ю. Курушин]. – М.: Вече, 2008. – 544 с.
31. Украинские моряки отбили нападение сомалийских пиратов. – Матеріал на сайті: <http://newzz.in.ua/newzz/1148853927-.html>. від 11.11.2010 р.
32. <http://ships.at.ua/>.
33. <http://www.imo.org>.