

Побідаш А. Ю., кандидат психологічних наук, начальник відділення впровадження психотренінгових технологій НДЛ екстремальної та кризової психології Національного університету цивільного захисту України (м. Харків)

ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОШЕННЯ МОРЯКІВ ДО ДІЯЛЬНОСТІ ПІРАТІВ

У статті подається аналіз проблеми соціально-психологічних детермінант сучасного морського піратства. Аналізується відношення моряків до піратського полону, діяльності піратів, дій влади та судовласників.

Ключові слова: піратський полон, соціально-психологічні детермінанти.

В статті дається аналіз проблеми соціально-психологічних детермінант сучасного морського піратства. Аналізується відношення моряків до піратського плену, діяльності піратів, дій влади та судовласників.

Ключевые слова: пиратский плен, социально-психологические детерминанты.

Постановка проблеми. Протягом багатьох століть небезпечними через існування в них піратських банд вважалися води Карибського басейну, Індонезії, Малаккської протоки та Південно-Китайського моря. Неспокійними місцями також є порти Індії, Шрі-Ланки, Бангладеш. Але все це здається дитячою забавою порівняно із ситуацією в Сомалі. Навіть Нігерія, яка раніше вважалася найбільш небезпечною піратською країною Африки, сьогодні втратила свої лідируючі позиції на тлі сомалійських рекордів [9]. Цей факт підтверджують результати дослідження компанії з оцінки ризику судноплавства від піратства, тероризму і злочинної діяльності Risk Intelligence, розташованої в Копенгагені. За її даними, сомалійське піратство є найбільш організованим у світі [2].

Проте це лише офіційні факти, що не відбивають достатньою мірою обсяги людських жертв та психічних втрат постраждалих від піратства моряків. Саме тому актуальним є аналіз відношення моряків до діяльності піратів та її психологічних наслідків. Також не менш актуальними є соціально-психологічні передумови піратської діяльності в сучасних умовах.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблемою психологічного забезпечення професійної діяльності моряків у вітчизняній психології займаються Демідова Т.В., Доброва Н.А., Євстаф'єв В.М., Зайцева В.А., Незавітіна Т.С., Нікітін Ю.А., Псядло Е.М., Скиба О.В., Страхов А.П., Шафран Л.М., Шеін С.В.. Проте ці дослідження здебільшого присвячені проблемам професійного психофізіологічного відбору моряків та їх професійної придатності. Проблеми

професійного психологічного відбору до здійснення рейсів у піратонебезпечних районах майже не висвітлені у сучасних наукових працях. Також нам не зустрілися наукові праці, які б висвітлювали проблему відношення моряків до діяльності піратів.

Серед детермінант піратської діяльності з достатньою повнотою висвітлені політичні, економічні, частково соціальні. За даним напрямом нам зустрілися праці Войтенка М., Сафіна І.В., Терновського В.Б., Hurlburt К. та багатьох інших. Наукових праць присвячених соціально-психологічним детермінантам сучасного морського піратства нам не зустрілося.

Метою нашої статті є виявлення особливостей відношення моряків до діяльності піратів.

Виклад основного матеріалу. Історично появу сомалійського піратства пов'язують зі спробами захистити свої води від рибальських суден браконьєрів. При цьому спочатку яхти і судна для морських прогулянок атакам не підлягали. Ситуація різко змінилася, коли в 90-х роках французька яхта взяла участь у нелегальній археологічній діяльності поблизу берегів Сомалі. Унаслідок проведення цієї операції було викрадено історичні цінності — надбання країни, які коштували мільйони доларів... Наразі ця яхта використовується як база для поневолення інших суден. За нею на буксирі йде шлюпка, оснащена двома потужними навісними моторами, в якій знаходяться 5–7 гарно озброєних піратів, що й захоплюють судна [2].

Від самого початку напади сомалійських піратів були нечастими: вони в основному захоплювали тихохідні судна з невеликими бортами, і, як правило, це відбувалося вночі. Лише згодом, відчувши

безкарність, флібустьєри стали більш активними, захоплюючи все більшу кількість суден. Так, лише у 2010 році:

- кількість піратських атак збільшилася на 10 % порівняно з 2009 роком і склала 445 випадків;

- 53 судна з 1181 моряком було взято в полон із метою отримання викупу. Загинули вісім членів екіпажу;

- 49 суден (92 % від загальної кількості захоплень) разом із командою було захоплено сомалійцями [1].

Лише в першому кварталі 2011 року, незважаючи на сезон зимових штормів, сомалійські пірати захопили до сотні суден, на борту 15 з яких було приблизно 300 осіб членів екіпажу [5].

Проте не відстають від своїх «колег» і нігерійські пірати. Так, за перші три місяці 2012 року було офіційно зафіксовано 10 нападів нігерійських піратів на судна. Для прикладу, за весь 2011 рік нігерійські пірати вчинили всього 10 нападів. Нажаль, один із нападів закінчився вбивством двох моряків. За кількістю смертельних випадків під час захоплень суден нігерійські пірати випереджають сомалійців.

Водночас із кожним разом збільшуються й суми викупу, які вимагають (і, як правило, отримують) пірати за звільнення захоплених кораблів і членів екіпажу. Якщо п'ять років тому в середньому сума викупу складала 150 тисяч доларів США, то сьогодні викуп становить понад п'ять мільйонів доларів США за одне судно з екіпажем. Згідно з даними Міжнародного морського бюро в 2010 році сомалійським піратам було виплачено не менше ніж 238 мільйонів доларів США (ця сума перевищує сукупність річних бюджетів тимчасового федерального уряду (ТФУ та регіональних федерацій Сомалі)) [5].

В умовах тривалої відсутності дієздатних структур державної влади, соціально-економічного занепаду та розрухи значна кількість молодих сомалійців вважають участь у піратських рейдах єдиним для себе засобом досягти швидкого успіху в житті за порівняно невисокого, за їхньою оцінкою, ризику загинути або потрапити до в'язниці. Адже найчастіше затриманих у морі сомалійців, підозрюваних у причетності до піратської діяльності, просто відпускають або передають у руки місцевої влади, яка, у свою чергу, рідко притягає їх до суду.

Нігерійське ж піратство має свою певну специфіку порівняно з сомалійцями. На відміну від Сомалі у Нігерії є дієздатний уряд та влада. Нігерія займає перше місце серед країн Африки за обсягами видобутку нафти та шосте місце у світі за обсягами її експорту. Проте політична нестабільність у цій країні породжує нелегальні бандитські угруповання. Метою цих угруповань є більш справедливий розподіл грошей отриманих Нігерією від видобутку та продажу нафти. Ці бандитські угруповання є нелегальними та переслідуються офіційною владою Нігерії. Проте мангрові джунглі Нігерії є ідеальним сховищем для цих кримінальних угруповань. Одним із видів їхньої злочинної діяльності є захоплення суден. Проте на відміну від сомалійських піратів нігерійці здебільшого нападають на судна з метою пограбування та залякування. Нігерійські пірати більш вільно застосовують вогнепальну зброю на ураження проти моряків та відрізняються особливою жорстокістю по відношенню до полонених. Моряків у полон вони захоплюють вкрай рідко, адже вони не мають змоги утримувати судна поблизу узбережжя тривалий час. А якщо й захоплюють полонених, то вивозять їх на берег у свої табори. Якщо ж у короткий термін вони не отримують викуп за бранців, то здебільшого просто відпускають їх на волю.

На сьогодні сомалійські пірати вдосконалили свою тактику та розширили зону своїх дій. Усе частіше вони використовують раніше захоплені ними невеликі рибальські чи торговельні судна як плавучі бази для нападів на великотоннажні судна далеко від сомалійського узбережжя (на відстані до 1000 морських миль), застосовують сучасні засоби супутникового зв'язку та навігації. Для атак на торгові судна пірати використовують швидкохідні човни, оснащені потужними навісними моторами, автоматичну зброю, гранати та ручні гранатомети, спеціальне абордажне приладдя тощо. Захоплення судна відбувається швидко, зазвичай протягом 10–20 хвилин, що ускладнює своєчасне надання допомоги екіпажу, що зазнав нападу [3]. Крім того, пірати під час нападів на судна здебільшого використовують радіоапаратуру, що дозволяє «заглушати» 16-й канал УКХ, який моряки використовують для зв'язку. У результаті блокуються сигнали про допомогу, що передають екіпажі атакованих суден.

Захоплені судна зазвичай прямують до східного узбережжя Сомалі, до однієї з піратських баз, де залишаються на якірній стоянці неподалік від берега під охороною піратів. Частина моряків, захоплених у полон, переправляють у таємні укриття на березі, а решта екіпажу живе в суворих умовах на одному із захоплених суден. Переговори піратів із судовласниками або іноземними урядами про викуп бранців і суден із вантажами здійснюються через посередників і тривають від кількох тижнів до декількох місяців.

За оцінками вчених Королівського інституту міжнародних відносин (Велика Британія), щорічні збитки від піратської діяльності становлять від 7 до 12 мільярдів доларів США [1; 10].

Згідно з даними західних експертів наразі в Сомалі налічується від 7 до 10 піратських угруповань, що базуються переважно на східному узбережжі Сомалі. Найбільш відомі піратські бази знаходяться на території сомалійських автономій Пунтленд (Гараад, Ейл, Бендербейла, Баргал), Гальмудуг (Хоб'є) і Хіман та Хеб (район Харардере).

Різні за чисельністю (від 50 до 200 осіб) піратські банди об'єднує їхня приналежність до певного сомалійського племені або роду. В основному до їхнього складу належать вихідці з племен мурусаве, абгай, хабаргидир (хавіє) і міджуртен (дарод) [5].

Пірати нерідко користуються заступництвом окремих вождів місцевих племен і навіть депутатів тимчасового федерального уряду, які представляють суспільству їхні дії як захист національних морських ресурсів від розкрадання і знищення іноземними компаніями внаслідок широкомасштабного браконьєрства та скидання промислових відходів у води Сомалі. Під цим приводом, зокрема, в січні 2011 року депутати парламенту відхилили запропонований ТФУ Сомалі законопроект щодо боротьби з піратством [5].

Забезпечення піратів необхідними паливно-мастильними матеріалами і технікою (двигунами та запчастинами до них, засобами зв'язку, приймачами GPS) здійснюється через сомалійських торговців, переважно з Ємену. Нелегальні бази постачання піратських угруповань також знаходяться в м. Галькайо. За повідомленнями сомалійських ЗМІ, саме в

Галькайо розробляється й організовується переважна більшість піратських операцій і здійснюється координація дій піратських угруповань. Серед їх організаторів і спонсорів згадуються Абшир Абдуллахі (ватажок піратів у районі Ейл), Абді Яру (ватажок піратів у Хоб'є) і Махамед Абді Гарад (головний фінансист піратів) [5].

Деякі піратські угруповання, що діють з узбережжя провінції Гальгудуд, підтримують відносини з екстремістською ісламською організацією «Аш-Шабаб», яка контролює більшу частину південних і центральних провінцій Сомалі. Однак, на нашу думку, ця співпраця має, скоріш за все, вимушений характер з боку піратів, яких змушують ділитися грошима, отриманими з викупу за захоплені іноземні судна й екіпаж, в обмін на заступництво «Аш-Шабаб» [5].

Після того, як на початку 2011 року запити ісламістів зросли на 20% від суми викупу, відносини між двома угрупованнями стали достатньо напруженими. Не бажаючи вступати в конфлікт із бойовиками «Аш-Шабаб», частина піратів перебазувалася з району Харардере до більш північних районів на узбережжі [5].

Розглядаючи проблему піратства у водах Сомалі, слід враховувати і той факт, що уряди й адміністрація вищезазначених сомалійських автономій (Пунтленд, Гальмудуг, Хіман і Хеб), з території яких діють пірати, практично не контролюють ситуацію на узбережжі. Вони у своєму розпорядженні не мають достатньо правоохоронних сил і не виявляють належної активності в боротьбі з піратами. Незважаючи на те, що влада Пунтленда та Гальмудуга оголосила про створення у своїх автономіях центрів із боротьби з піратами із сил берегової охорони, будь-яких реальних успіхів у діяльності цих структур поки немає. Наприклад, силами безпеки Пунтленда лише зрідка проводяться рейди у прибережні райони, і то здебільшого для позначення умовної присутності там влади, а не з метою захоплення або ліквідації піратських банд. До моменту прибуття сил безпеки в район здійснення операції пірати, як правило, встигають залишити його, а іноді влаштовують засідки на шляху прямування автоколон урядових військ. Вказані обставини свідчать про те, що піратські угруповання мають свої джерела інформації в урядових колах. Більше того, на думку

деяких експертів ООН, влада сомалійських автономій може таємно співпрацювати з лідерами піратських банд, отримуючи від них частину викупу за звільнення заручників і захоплених суден. Інакше важко пояснити той факт, що до недавнього часу збройні ватажки піратських банд безперешкодно роз'їжджали на дорогих автомобілях вулицями Гароуйє, Галькайо та інших сомалійських міст, у будь-який момент могли вільно залишити країну або повернутися в неї. Після зміни президентом Пунтленда керівництва Галькайо та провінції Мудуг у квітні 2011 року і переведення туди додаткових військ із Гароуйє протидія терористам і піратам у цьому районі дещо активізувалася [5].

З іншого боку, помітних успіхів у боротьбі з піратством біля свого узбережжя останнім часом домоглася влада Сомаліленду — самопроголошеної невизнаної республіки на північному заході Сомалі. У 2011 році кількість піратських нападів у водах Сомаліленду й Аденської затоки в цілому різко зменшилася, частково завдяки посиленню патрулювання цієї зони міжнародними силами, а частково — в результаті діяльності нещодавно створених сил берегової охорони Сомаліленду. За заявою уряду республіки, з початку року силами її берегової охорони зірвано 11 спроб захоплення піратами торговельних і риболовних суден, заарештовано 14 осіб, звинувачуваних у причетності до піратської діяльності (раніше 60 піратів було засуджено, вони відбувають покарання у в'язницях Сомаліленду) [5].

У боротьбі з піратами берегова охорона Сомаліленду, створена за допомогою та під контролем Великобританії, взаємодіє з об'єднаним військово-морським угрупованням міжнародних сил (CTF-151) і спирається на підтримку місцевих рибальських громад. Слід зазначити, що до 2011 року на території Сомаліленду практично не залишилося піратських баз [4].

Нажаль, біля узбережжя Нігерії на сьогоднішній день активної боротьби з піратством не ведеться. Офіційна влада Нігерії хоч і бореться з піратською діяльністю, але не може її подолати. Міжнародні ж організації не приділяють проблемі нігерійського піратства належної уваги, адже кількість нападів на судна біля узбережжя Нігерії є значно меншою, ніж

біля Сомалі. Проте більша кількість загиблих від рук нігерійських піратів моряків поки що не є достатньо вагомим аргументом.

Намітилася позитивна тенденція в боротьбі з піратством у зоні Аденської затоки, яка, на нашу думку, заслуговує окремої уваги міжнародних організацій і держав, що беруть участь у вирішенні цієї проблеми. Приклад Сомаліленду засвідчує, що ключем до її розв'язання може стати підтримка в Сомалі тих політичних сил, які дійсно прагнуть стабілізації ситуації у країні, користуються підтримкою більшості населення і справді ведуть боротьбу з піратами на своїй території. Допомога світового співтовариства ТФУ Сомалі та регіональним сомалійським адміністраціям у зміцненні сил берегової охорони (за постійного контролю за ходом їх формування та застосування) може зіграти вирішальну роль у боротьбі з піратством у регіоні. Крім того, позитивний досвід створення постійно патрульованої морської зони безпеки (MSPA) в Аденській затоці можна частково застосовувати і для захисту основних комунікацій у північно-західній частині Індійського океану.

Поки в Сомалі не будуть створені власні повноцінні сили берегової охорони, їхні функції могли б на себе взяти міжнародні сили (CTF-151, SNMG2, EU NAVFOR), які знаходяться в регіоні. Їхні позиції, ймовірно, можна було б зміцнити підрозділами берегової охорони держав Перської затоки. Ці підрозділи за домовленістю із сомалійською та кенійською владами могли б тимчасово базуватися в портах Могадішо, Босасо та Момбаса, брати участь у патрулюванні територіальних вод Сомалі та надавати допомогу в підготовці персоналу сомалійської берегової охорони. Міжнародні сили могли б також забезпечувати введене ООН ембарго на поставки зброї та боєприпасів у Сомалі, що сприяло б стабілізації ситуації в країні та вирішенню проблеми піратства. Для координації дій численних військово-морських угруповань у регіоні доцільно було б створити об'єднаний оперативний центр [8].

Разом із тим, звичайно, необхідно продовжувати реалізацію широкого комплексу політичних, військових, технічних, економічних і правових заходів, розроблених світовою спільнотою з боротьби з піратством у регіоні (ці заходи викладені у відповідних резолюціях Ради

Безпеки ООН, рішеннях Міжнародної контактної групи з проблеми піратства біля узбережжя Сомалі — CGPCS, рекомендаціях Міжнародної морської організації — ІМО, Міжнародного морського бюро, Міжнародної торгової палати, Джибутійському кодексі поведінки по боротьбі з піратством і низці інших документів) [6; 7].

Однак повне розв'язання проблеми піратства біля узбережжя Сомалі є неможливим без урегулювання політичної кризи в цій країні, відновлення там дієздатних органів державної влади, законності та правопорядку.

Піратство біля берегів Нігерії також досить важко подолати без упорядкування ринку нафти, що видобувається у цій країні. Нафта, що видобувається або інколи, навіть, крадеться, реалізується нелегальним шляхом за досить великі гроші. Частина цих коштів йде на утримання кримінальних формувань.

В нашому дослідженні взяли участь моряки, які здійснювали рейси у небезпечних районах та мали реальну можливість стати жертвами піратів або були захоплені піратами та перебували у полоні (n=34 осіб). Вік досліджуваних склав від 25 до 62 років. Їх безпосередній морський стаж складає від 1 до 38 років.

Дослідження проводилося за допомогою методів інтерв'ю та індивідуальної бесіди з метою визначення особливостей відношення моряків до діяльності піратів.

За результатами дослідження було виявлено, що 94,12% моряків мають вкрай негативне відношення до діяльності піратів. Вони вважають її одним із факторів, які перешкоджають їхній нормальній професійній діяльності. Також більшість досліджуваних моряків відзначили великий стресовий вплив на свою психіку того факту, що вони можуть стати жертвою піратів або ж опинитися у піратському полоні.

Всі 100% моряків, які перебували у полоні піратів відзначають недостатню підтримку з боку офіційної влади країни та представників крюінгових агентств і судновласника. 57,14% моряків, які перебували у полоні піратів відзначили, що відсутність хоча б будь-якої підтримки з боку офіційних представників влади та судновласника негативно позначилась на їхньому психічному стані. Також 85,71%

полонених моряків вважають, що процес переговорів представників судновласника з піратами штучно затягувався. Вони також акцентують увагу на тому, що судновласник був більше зацікавлений у зменшенні суми викупу, аніж у найскорішому визволенні судна з полону. Це також мало свій неабиякий психотравмуючий вплив на психіку полонених моряків.

88,24% моряків, які брали участь у нашому дослідженні відзначили, що найбільший страх відчували у момент атаки та захоплення судна піратами. Також вони наголосили, що саме у цей момент на їхню думку найбільша вірогідність загинути. Адже пірати наближаються до судна на легких моторних човнах, які через хвили на морі дуже розхитує. Результатом цього є стрілянина по судну у хаотичному порядку. Найгіршим варіантом є застосування піратами гранатометів. У такому разі шанси моряків вижити значно зменшуються. 57,14% моряків, яких було захоплено у полон вважають, що вони могли б відбити атаку піратів власними силами за умови більшої організованості екіпажу та наявності належної технічної підготовки судна. Найцікавіше, що ідею звільнення судна з піратського полону за допомогою штурму спецпідрозділами військових підтримує майже половина моряків, які були у піратському полоні. Інша ж половина полонених моряків вкрай негативно ставиться до цього. Вони вважають, що у разі штурму буде дуже велика кількість жертв серед членів екіпажу.

Усі полонені моряки характеризують умови їхнього перебування у полоні нестерпними. Знаходження тривалий час у замкненому просторі, відсутність рухової активності, постійні погрози зброєю це лише невелика кількість психотравмуючих впливів, що зазнають моряки під час перебування у полоні. 78,57% моряків, які брали участь у нашому дослідженні вважають заходи міжнародних організацій з протидії морському піратству недостатніми та неефективними.

Більшість моряків, що приймали участь у нашому дослідженні, а особливо ті що перебували у піратському полоні вважають за потрібне надання їм своєчасної екстреної психологічної допомоги. Також близько 10% моряків підкреслюють необхідність удосконалення професійного психологічного

Питання психології

відбору до здійснення рейсів у піратонебезпечних районах.

Таким чином, підбиваючи підсумок усього вищезазначеного, відмітимо, що серед основних соціально-психологічних детермінант, які сприяють розвитку сучасного піратства в берегів Сомалі та Нігерії, виділяють такі:

- безкарність діяльності піратських угруповань з боку міжнародних організацій;
- соціально-економічний занепад, розруха та низький рівень життя в Сомалі та Нігерії;
- несправедливий розподіл коштів отриманих державою Нігерія від видобутку та експорту нафти;
- висока прибутковність від продажу нелегально видобутої або викраденої нігерійської нафти;
- відсутність контролю за тим, що відбувається в зоні узбережжя, фактична

бездіяльність із боку влади — уряду й адміністрації сомалійських автономій Пунтленда, Гальмудуга, Хімана та Хеба;

- зацікавленість молодих сомалійців та нігерійців в участі у піратських рейдах (піратська діяльність є для них єдиною можливістю досягти значного успіху за невеликого рівня затрат).

Висновки. Моряки, які здійснювали рейси у небезпечних районах та мали реальну можливість стати жертвами піратів або були захоплені піратами та перебували у полоні вкрай негативно ставляться до діяльності піратів. Більшість моряків під час піратської атаки відчували реальну загрозу загибелі. Перебування у піратському полоні, на думку полонених моряків, має дуже сильний психотравмуючий вплив.

Література

1. **Будаков, М. О.** Морское пиратство: что делать мировому сообществу и Украине? / М.О. Будаков // Морской информационный бюллетень. – № 1. – Одесса: ФМПСУ, 2011. – С. 20-21.
2. **Войтенко, М.** Вызов морскому сообществу / М. Войтенко // Морской флот. – № 1. – Москва: Марин-Пресс, 2009. – С. 53-57.
3. Если вам звонит пират, или алгоритм действий для тех, чье судно угнали: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.korabel.ru/news/comments/esli_vam_zvonit_pirat_ili_algorithm_deystviy_dlya_teh_che_sudno_ugnali.html. Дата обращения: 29.09.2011.
4. Морской разбой новый виток борьбы за спокойное море // Морской. – 2011. – № 14-18. – Одесса: ЧППОМ. – С. 16-18.
5. О проблеме пиратства у побережья Сомали: [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://navoine.ru/articles/1708>. Дата обращения: 23.09.2011.
6. Политика ИТФ в отношении сомалийских пиратов // Морской. – 2011. – № 14-18. – Одесса: ЧППОМ. – С. 8-9.
7. Сбор подписей под петицией ИТФ против морского пиратства // Морской. – 2010. – № 8. – Одесса: ЧППОМ. – С. 12-13.
8. Свидетельство участника событий // Морской информационный бюллетень. – № 2. – Одесса: ФМПСУ, 2010. – С. 24.
9. **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.
10. Цена пиратства // Морской. – 2011. – № 17-18. – Одесса: ЧППОМ. – С. 14-15.

Pobidash A.Y., candidate of psychological sciences

THE PECULIARITIES OF THE RELATIONS OF SEAFARERS TO THE ACTIVITIES OF THE PIRATES

Abstract. The article analyses the problem of social-psychological determinants of the modern sea piracy. The article gives the special features of the activity of the pirate groups at Somali and Nigeria. The article also contains the results of the research that was conducted with the seamen who sailed at a danger zone and had a real possibility to become victims of the pirates or who were in pirate captivity. The author analyses the seamen attitude to the captivity, pirates activity, actions of the government and vessel owners. The possible reasons of appearance of the pirates groups and the ways of stopping the piracy in different regions of the world are considered in the article. The article also gives the analyses of the activity of the international organizations of fight against a sea piracy. Priority activities of assistance to seamen that became victims of pirates are considered.

Key words: pirate captivity, social-psychological determinants